

## 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	77
10.3 - Efeitos relevantes nas DFs	82
10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases	83
10.5 - Políticas contábeis críticas	85
10.6 - Itens relevantes não evidenciados nas DFs	96
10.7 - Coment. s/itens não evidenciados	97
10.8 - Plano de Negócios	98
10.9 - Outros fatores com influência relevante	100

## 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**

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

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

- O funcionamento de Comitê de Auditoria Estatutário que, dentre as suas atribuições, supervisiona as nossas áreas de Riscos Corporativos, Compliance e Auditoria Interna, monitora a qualidade e integridade dos nossos mecanismos de controles internos, bem como avalia e monitora as nossas exposições de risco.
- O funcionamento de um Comitê de Governança, também estatutário, que dentre outras, tem por atribuições (i) recomendar ao Conselho de Administração um conjunto de diretrizes de governança corporativa, supervisionando sua aplicação; e (ii) analisar e apoiar a Diretoria na elaboração do Código de Ética.
- Política para Transações com Partes Relacionadas: A Companhia possui uma Política para Transações com Partes Relacionadas, elaborada pelo Departamento Jurídico e aprovada pelo Conselho de Administração em 8 de novembro de 2017, e alterada em 5 de novembro de 2019, com regras a fim de assegurar que transações, envolvendo partes relacionadas da Azul, seu controlador, administradores ou suas controladas, assim como, situações com potencial conflito de interesses, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Azul.
- Norma de Gestão da Infraestrutura Tecnológica: A Companhia possui uma “Norma de Infraestrutura em Tecnologia” elaborada pelo Departamento de Governança de TI e aprovada pelo Gerente de TI em 05 de Janeiro de 2018, com regras que devem ser seguidas pelos funcionários, empregados e administradores que sejam usuários dos recursos da Companhia afim de proteger as informações de sua propriedade ou sob sua custódia, assegurar o armazenamento de dados para que, se necessário, a restauração de dados para suporte à tomada de decisão e operação dos processos de negócios ocorram de forma íntegra, regras para monitoramento contínuo de nossos sistemas críticos afim de prevenir qualquer mal funcionamento.
- Plano de Respostas em Emergências (PRE): A Companhia possui um Plano de Respostas em Emergências coordenado pelo Departamento de Qualidade e Segurança Operacional e revisado pelo Vice-Presidente Técnico Operacional elaborado em conformidade com a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), nos termos da Portaria nº 706/DGAC, e que estabelece procedimentos a serem seguidos por nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) em resposta a uma situação de crise decorrente de acidente/incidente aeronáutico como, por exemplo, estrutura e formação de equipes de emergências, *checklists* de ações imediatas, transição das operações normais para a emergência e retorno as atividades, gestão ambiental.

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

- Comitê de Integridade Operacional: O Comitê de Integridade Operacional é formado pelo Presidente, Vice-Presidente Técnico Operacional, Vice-Presidente de Clientes, Diretor Regulamentações Técnicas, Diretor Técnico, Diretora de Aeroportos, Diretor de Serviços ao Cliente e Piloto Chefe, os quais são responsáveis pela análise dos indicadores de pontualidade interna e do mercado, elaboração de planos de ações por área para a melhoria dos indicadores internos e acompanhamento dos resultados das estratégias definidas nos comitês anteriores com o objetivo de garantir a nossa excelência operacional.
- Monitoramento das mudanças de tráfego aéreo: A Companhia possui tripulantes que acompanham em tempo real o tráfego aéreo brasileiro no Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea, órgão das Forças Aéreas Brasileiras responsável pelo gerenciamento da navegação aérea, a fim de antecipar possíveis contingências operacionais nos aeroportos contribuindo para que a Companhia tenha acesso a informações para uma tomada de decisão tempestiva sobre a necessidade de adequação de sua malha operacional.
- Código de Ética e Conduta: A Companhia possui um Código de Ética, e aprovado pelo Conselho de Administração cuja versão atual foi aprovada em 9 de março de 2020, que objetiva reunir um conjunto de princípios éticos e normas de conduta que norteiam os negócios e decisões da Companhia, consagra nossos valores e serve como um guia a ser utilizado por todos os nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) no exercício diário de suas atribuições. O Código é disponibilizado na Intranet da Companhia e deve ser revisitado anualmente por todos os tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores); durante o treinamento mensal para os novos admitidos, cada tópico do Código é apresentado e explicado.
- Comitê de Ética e Conduta: o Comitê de Ética e Conduta é composto pelo Diretor Vice Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, Diretores das áreas de Recursos Humanos, Jurídico e Experiência do Cliente e o Gerente Geral de Riscos Corporativos e é responsável por (i) avaliar os casos de violação do Código de Ética, (ii) esclarecer dúvidas, (iii) resolver situações relacionadas às normas de conduta que norteiam os negócios e decisões da Companhia e (v) aprovar e acompanhar o desenvolvimento de ações para inibir condutas de nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) e terceiros contrárias ao nosso Código.

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

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

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

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

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

**5. 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

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

### Hedges de valor justo (*fair value*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

### **b. as estruturas organizacionais envolvidas**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5. 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**

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5. 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, obrigatório a todos os colaboradores convocados para a qualificação e conscientização acerca das condutas, princípios e conceitos previstos no Código. Tais treinamentos são organizados anualmente ou sempre que forem necessários.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Não aplicável.

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

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

## **5. 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

A discussão e análise sobre a situação financeira e os resultados operacionais da Companhia a seguir descritas é baseada e deve ser lida em conjunto com as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2017, 2018 e 2019, bem como as informações financeiras trimestrais referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, e suas respectivas notas explicativas, que foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, incluindo as práticas contábeis previstas na legislação societária brasileira, aplicáveis a entidades de incorporação imobiliária no Brasil, e os pronunciamentos, orientações e interpretações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis ("CPC") e aprovados pela Comissão de Valores Mobiliários ("CVM"), e as normas internacionais de relatório financeiro (International Financial Reporting Standards, ou "IFRS"), emitidas pelo International Accounting Standards Board, ou "IASB".

Conforme descrito nos itens 7.1 e 10.9, bem como no item 4.1 deste Formulário de Referência, a pandemia do COVID-19 vem afetando de forma material e adversa os negócios, condições financeiras, resultado das operações e fluxo de caixa da Companhia. Esses eventos adversos ocorreram após a emissão das demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, permanecendo, ainda, após a publicação das informações financeiras trimestrais da Companhia referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

Até a data deste Formulário de Referência, não há informações adicionais disponíveis para que a Companhia pudesse realizar uma avaliação a respeito do impacto da pandemia do COVID-19 em seus negócios, além das ponderações realizadas neste item 10.1 e nos itens 4.1, 7.1, 10.8 e 10.9 deste Formulário de Referência. Na data deste Formulário de Referência, não é possível assegurar se, futuramente, tal avaliação será prejudicada ou a extensão de tais impactos, tampouco é possível assegurar que não haverá incertezas materiais na capacidade da Companhia continuar operando seus negócios.

A partir da segunda quinzena de março de 2020, com a implementação de medidas de restrição de viagens e de distanciamento social pelas autoridades governamentais para conter a disseminação do COVID-19, o setor aéreo sofreu uma queda acentuada na demanda de passageiros. Desde o início dos primeiros impactos da pandemia do COVID-19 nos negócios da Companhia, a Companhia tomou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que buscou mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez, incluindo, mas não se limitando, a redução de sua malha aérea em até 90% de sua capacidade e a renegociação do pagamento dos alugueis de suas aeronaves (vide item 10.9 deste Formulário de Referência).

Adicionalmente às medidas de resposta imediata, a Companhia desenvolveu um Plano de Recuperação para continuar o engajamento com todos os seus stakeholders, que inclui tripulantes, arrendadores, fabricantes de aeronaves, fornecedores e autoridades governamentais, com o intuito de manter a liquidez necessária durante a crise, e otimizar a companhia aérea para o futuro.



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

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

### *a. Condições financeiras e patrimoniais gerais*

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

No período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020, a Companhia registrou receita líquida de R\$3,2 bilhões, uma redução de 37,9% comparado com o período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2019, em razão da queda de 40,4% na receita de transporte de passageiros, parcialmente compensado pelo crescimento de 12,9% em outras receitas.

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

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, a Companhia registrou receita líquida de R\$9,1 bilhões, aumento de 17,6% comparado com o exercício social findo em 31 de dezembro de 2017, em razão do aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs e do aumento de 29,5% na receita de transporte de passageiros relacionado com o aumento de 16,4% de RPKs.

No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R\$865,1 milhões, uma redução de R\$1.545,9 milhões comparado com o período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2019. Esta variação se deve principalmente (i) ao início da pandemia do COVID-19, que levou a uma redução de 85% na demanda de passageiros durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período do ano anterior, (ii) a depreciação média de 28,0% do real em relação ao dólar no período, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (iii) as despesas não-recorrentes de R\$203,6 milhões ocorridas durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19.

## 10. 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.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, a Companhia reportou um lucro operacional de R\$1.193,6 milhões, comparado com um lucro operacional no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 de R\$1.242,8 milhões, uma redução de R\$49,2 milhões, ou 4,0%. Esse resultado operacional está relacionado principalmente com o aumento de 17,6% na receita líquida, impulsionadas pelo aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução das aeronaves A320neo de próxima geração, que são mais eficientes na queima de combustível e possuem um CASK menor, parcialmente compensado pelo (i) evento não-recorrente de R\$226,3 milhões relacionados com uma despesa devido à venda de seis E-Jets, (ii) desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017, o que aumentou as despesas denominadas em dólares e (iii) o aumento de 30% nos preços de combustíveis. Excluindo o impacto de eventos não-recorrentes, o lucro operacional seria de R\$1.419,9 milhões em 2019, um aumento de R\$177,1 milhões comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2017.

Nosso EBITDA Ajustado (lucro operacional antes do resultado financeiro, juros, impostos, depreciação e amortização) no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e 2019, desconsiderando os eventos não-recorrentes de outras despesas operacionais, despesas de manutenção e reparo, foi de R\$111,5 milhões e R\$1.457,4 milhões respectivamente, representando uma margem EBITDA Ajustado de 3,5% e 28,2%, respectivamente. Ajustando pelo evento não-recorrente de R\$203,6 milhões que impactou nossos resultados no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, o EBITDA Ajustado foi de R\$315,1 milhões, representando uma margem EBITDA Ajustado de 9,8%.

Nosso EBITDA Ajustado em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 foi de R\$2.475,5 milhões, R\$2.477,7 milhões e R\$2.306,2 milhões, representando uma margem EBITDA Ajustado de 21,6%, 27,4% e 29,9%, respectivamente. Ajustando pelo evento não-recorrente de R\$3.226,8 milhões que impactou nossos resultados em 2019, o EBITDA Ajustado foi de R\$3.622,8 milhões, representando uma margem EBITDA Ajustado de 31,7%.

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

Nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante totalizou, em 30 de junho de 2020, R\$2.385,4 milhões. Em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante foi de R\$3.107,6 milhões, R\$2.974,3 milhões e R\$2.634,4 milhões, respectivamente. A variação, correspondente a um aumento de 4,5% comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2018 e 12,9% comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2017 deve-se, principalmente a geração de caixa operacional no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, a captação de R\$700,0 milhões proveniente da nona e décima emissão de debêntures no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, e a captação de R\$1.213,4 milhões, líquido do custo de emissão de ações proveniente de nossa oferta pública de ações e à emissão das Senior Notes no valor de US\$400,0 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017.

Nossa liquidez total (que corresponde ao caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante, e contas a receber) em 30 de junho de 2020 era de R\$3.008,0 milhões, a redução em relação ao saldo em 31 de dezembro de 2019 é decorrente, principalmente, da depreciação do real em relação ao dólar no período, que impactou os gastos da Companhia atrelados a essa moeda, o impacto da pandemia do COVID-19 que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros e a redução de contas a receber devido antecipação de recebíveis. Em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, nossa liquidez total era de R\$4.273,5 milhões, R\$4.043,4 milhões e R\$3.548,9 milhões, respectivamente. Na comparação anual, tivemos um aumento de 5,7% em 2019 e 13,9% em 2018, principalmente em decorrência da geração de caixa operacional e o aumento de 9,1% no contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, a captação de R\$700,0 milhões proveniente da nona e décima emissão de debêntures e o aumento de 16,9% no contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, e a captação de R\$1.213,4 milhões, líquido de custos de emissão de ações, proveniente de nossa oferta pública de ações e à emissão das Senior Notes no valor de US\$400,0 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017.

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

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

A seguir, são apresentados os principais indicadores de liquidez:

	Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018	2017
Liquidez corrente <sup>(1)</sup> .....	0,4	0,6	0,7	0,8
Liquidez seca <sup>(2)</sup> .....	0,3	0,6	0,7	0,8
Liquidez imediata <sup>(3)</sup> .....	0,2	0,2	0,3	0,4
Estrutura de capital <sup>(4)</sup> .....	(2,2)	(6,5)	(15,0)	(36,6)
Endividamento financeiro <sup>(5)</sup> .....	(0,4)	(1,0)	(2,4)	(6,6)
Liquidez geral <sup>(6)</sup> .....	43,5%	71,1%	76,8%	77,4%

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

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

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

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

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

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

A liquidez verificada no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 está relacionada principalmente com o total de caixa, investimentos e recebíveis da Companhia. A Companhia não possui caixa restrito e detém 100% de sua liquidez, sem participação de minoritários em suas subsidiárias. Considerando os ativos disponíveis e as reservas de manutenção, a posição de liquidez total da Azul era de R\$6.644,0 milhões em 30 de junho de 2020.

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

A liquidez verificada no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018 está relacionada principalmente com a captação de R\$700,0 milhões proveniente da nona e décima emissão de debêntures, parcialmente compensado pelo pagamento de dívidas, totalizando R\$1.997,6 milhões, uma variação de 13,9%, comparado com o exercício social findo em 31 de dezembro de 2017.

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

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

	Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018	2017
(em milhares de reais)				
Caixa e equivalentes de caixa .....	1.566.366	1.647.880	1.169.136	762.319
Aplicações financeiras circulante e não-circulante .....	819.000	1.459.708	1.805.204	1.872.105
Aplicações financeiras vinculadas circulante e não-circulante .....	-	-	-	8.808
Contas a receber .....	622.642	1.165.866	1.069.056	914.428
Subarrendamento a receber .....	371.191	279.504	361.738	366.592
Depósitos em garantia e reservas de manutenção .....	2.273.037	1.651.533	1.546.720	1.259.127
Direito de uso – arrendamentos .....	4.311.379	7.087.412	4.926.326	4.377.725
Direito de uso – manutenção de aeronaves .....	398.169	497.391	632.900	374.384
Imobilizado .....	1.910.614	1.968.840	1.842.239	1.880.771
Total de ativos .....	15.164.137	19.197.490	16.094.398	13.917.116
Empréstimos e financiamentos circulante ..	1.177.543	481.227	158.813	419.198
Empréstimos e financiamentos não-circulante .....	3.860.831	3.036.929	2.597.313	2.159.241
Passivo de arrendamento circulante .....	2.196.909	1.585.233	1.237.909	914.600
Passivo de arrendamento não-circulante ..	11.997.497	10.521.388	7.681.837	6.428.893

Em 30 de junho de 2020 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 6,7 vezes. O aumento do nosso índice de alavancagem em 30 de junho de 2020, está relacionado com o impacto da adição líquida de 16 novas aeronaves nos últimos doze meses, que resultou em um aumento do nosso passivo de arrendamento sem uma geração correspondente de EBITDA ao longo do trimestre encerrado em 30 de junho de 2020, além do impacto da pandemia do COVID-19, que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

Em 31 de dezembro de 2019 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 3,4 vezes comparado a 3,2 vezes em 31 de dezembro de 2018. Em 31 de dezembro de 2018 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 3,2 vezes comparado a 3,0 vezes em 31 de dezembro de 2017. O aumento do nosso índice de alavancagem entre 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2018 está relacionado com o impacto da adição líquida de 13 aeronaves no último trimestre de 2019, que resultou em um aumento do nosso passivo de arrendamento sem uma geração correspondente de EBITDA ao longo do semestre encerrado em 30 de junho de 2020.

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

A melhora do nosso índice de alavancagem entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2017 está relacionada principalmente com o aumento do nosso EBITDA.

	Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018	2017
(em milhares de reais)				
Caixa e equivalentes de caixa ....	1.566.366	1.647.880	1.169.136	762.319
Total do Ativo .....	15.164.137	19.197.490	16.094.398	13.917.116
Empréstimos e financiamentos ..	5.038.374	3.518.156	2.756.126	2.578.439
Passivo de Arrendamento .....	14.194.406	12.106.621	8.919.746	7.343.493
Total do patrimônio líquido .....	(12.648.243)	(3.519.174)	(1.150.038)	(390.971)
Total do passivo e patrimônio líquido .....	15.164.137	19.197.490	16.094.398	13.917.116

### b. Estrutura de capital:

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

	Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018	2017
(em milhares de reais)				
Empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante .....	5.038.374	3.518.156	2.756.126	2.578.439
Passivo de arrendamento circulante e não-circulante .....	14.194.406	12.106.621	8.919.746	7.343.493
Caixa e equivalentes de caixa .....	(1.566.366)	(1.647.880)	(1.169.136)	(762.319)
Aplicações financeiras circulante e não-circulante .....	(819.000)	(1.459.708)	(1.805.204)	(1.872.105)
Aplicações financeiras vinculadas circulante e não-circulante .....	-	-	-	(8.808)
Subarrendamento a receber .....	(371.191)	(279.504)	(361.738)	(366.592)
Dívida líquida .....	16.476.223	12.237.685	8.339.794	6.912.108
Patrimônio líquido .....	(12.648.243)	(3.519.174)	(1.150.038)	(390.971)
<b>Capital Total líquido<sup>(1)</sup> .....</b>	<b>3.827.980</b>	<b>8.718.511</b>	<b>7.189.756</b>	<b>6.479.405</b>

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

A redução do nosso patrimônio líquido em 30 de junho de 2020, comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2019, está relacionada principalmente com o prejuízo de R\$6.291,0 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

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

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

A redução do nosso patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2018, uma variação de 194,1%, comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2017, deve-se principalmente à adoção do IFRS16 e às diferenças históricas relacionado com as flutuações cambiais entre o ativo e o passivo registrados para cada aeronave registradas como perdas acumuladas.

Em 30 de junho de 2020, o nosso capital social era de R\$2.245,1 milhões dividido em 928.965.058 ações ordinárias e 329.703.517 ações preferenciais.

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

Estrutura de Capital	Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018	2017
(em milhares de reais)				
Patrimônio Líquido (a) .....	(12.648.243)	(3.519.174)	(1.150.038)	(390.971)
Passivo Circulante + Passivo não-circulante (b).....	27.812.380	22.716.664	17.244.436	14.308.087
Total do passivo e patrimônio líquido (c).....	15.164.137	19.197.490	16.094.398	13.917.116
% Capital Próprio (a)/(c).....	-83,4%	-18,3%	-7,1%	-2,8%
% Capital de Terceiros (b)/(c) .....	183,4%	118,3%	107,1%	102,8%

### Capital de Terceiros

O aumento de nosso nível de endividamento em 30 de junho de 2020, deve-se principalmente à depreciação de 35,9% do real em relação ao dólar no fim do período, que impactou o saldo do passivo de arrendamento da Companhia, e à adição líquida de uma aeronave nova na frota durante o período. O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2019, de 33,8% em comparação com o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, deve-se principalmente à adição líquida de 23 aeronaves novas na frota durante o período. Atuamos em um setor de capital intensivo e nosso nível de endividamento deve-se principalmente à necessidade de financiamento de novas aeronaves e de capital de giro para sustentar o crescimento de nossas operações. Em relação ao total do passivo e patrimônio líquido, o capital de terceiros representava 183,4% em 30 de junho de 2020, e 118,3%, 107,1% e 102,8% em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente.

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

Em 30 de junho de 2020, 40.1% da nossa dívida não relacionada a aeronaves era denominada em real, e em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, 100%, 100% e 99% da nossa dívida não relacionada a aeronaves era denominada em real. A redução da dívida não relacionada a aeronaves denominada em real no período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020, está relacionada com a decisão da Companhia de compensar parte da sua exposição ao hedge de combustível com a liquidação de aproximadamente metade de suas operações de hedge cambial, após queda significativa nos preços do petróleo durante o primeiro trimestre de 2020.

O custo médio ponderado da nossa dívida denominada em dólares norte-americanos totalizou 5,6% a.a. em 30 de junho de 2020; e 5,5% a.a., 6,1% a.a. e 4,4% a.a. em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente. Nosso custo da dívida denominada em reais totalizou 4,2% a.a. no período findo em 30 de junho 2020; e 4,8% a.a., 6,8% a.a. e 7,2% a.a. nos exercícios findos em 31 de dezembro 2019, 2018 e 2017, respectivamente. A redução do custo médio da dívida em 30 de junho de 2020 quando comparado com 31 de dezembro de 2019 está relacionada principalmente com a redução na taxa CDI de 5,0% em dezembro de 2019 para 3,6% em junho de 2020. A redução do custo médio da dívida em 31 de dezembro de 2019 quando comparado ao ano de 2018 e 2017 deve-se principalmente à redução na taxa CDI de 7,0% em 2017 e 6,4% em 2018 para 5,0% no exercício social findo em 31 de dezembro de 2019.

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

### *c. Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos*

No período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020, nosso passivo circulante totalizou R\$9.767,5 milhões. O saldo de passivo circulante inclui R\$1.824,7 milhões em 30 de junho de 2020, relacionados à receita diferida de transportes a executar.

Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, nosso passivo circulante totalizou R\$6.862,0 milhões, R\$5.275,9 milhões e R\$4.118,1 milhões, respectivamente. O saldo de passivo circulante nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 inclui R\$2.094,3 milhões, R\$1.672,5 milhões e R\$1.287,4 milhões, respectivamente, relacionados à receita diferida de transportes a executar. Esta obrigação é realizada mediante a prestação do serviço e não resulta em desembolso direto de caixa.

Em 30 de junho de 2020, o saldo do ativo circulante foi equivalente a R\$3.489,2 milhões. O saldo do ativo circulante em 30 de junho de 2020 foi inferior às nossas obrigações de dívida (empréstimos, financiamentos, passivos de arrendamento e contas a pagar) de curto prazo, equivalentes a R\$5.973,5 milhões, devido ao aumento no saldo de empréstimos e financiamentos e dos passivos de arrendamento de curto prazo.



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

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

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

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

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

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

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

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

A Companhia pretende continuar a financiar suas operações por meio da geração futura de caixa decorrente de suas atividades operacionais e de operações de captação de recursos no mercado financeiro. Não obstante essas fontes de recursos terem sido suficientes no passado, os impactos do COVID-19 nas operações da Companhia podem justificar, no futuro e caso os diretores da Companhia julguem pertinente, a utilização de outras fontes de financiamento como o mercado de capitais ou contratar financiamentos com instituições financeiras com as quais a Companhia tem relacionamento para financiar sua necessidade de capital de giro no curto prazo, principalmente enquanto persistirem os efeitos da pandemia.

**10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais***f. Níveis de endividamento e as características de tais dívidas**i. Contratos de empréstimos e financiamentos relevantes*

Nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 6,7 vezes no período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020, em comparação a 3,2 vezes no período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2019.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 3,4 vezes. Já no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 3,2 vezes e, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017, de 3,0 vezes.

Nosso nível de alavancagem aumentou no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com 30 de junho de 2019 devido (i) à apreciação do dólar que corroborou com o aumento da dívida da Companhia denominada em dólares; (ii) à adição líquida de 16 novas aeronaves nos últimos doze meses, que resultou em um aumento do nosso passivo de arrendamento sem uma geração correspondente de EBITDA ao longo do período; e (iii) ao impacto da pandemia do COVID-19 que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

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

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

As principais garantias oferecidas para a captação de linhas de financiamento têm sido notas promissórias, a cessão dos direitos sobre nossos recebíveis, alienação fiduciária de algumas de nossas aeronaves, fiança e avais prestados por nós.

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

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

		Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
		2020	2019	2018	2017
(em milhares de R\$)					
<b>Em moeda estrangeira (US\$)</b>					
	LIBOR + "spread" entre 2,55% e 3,60% a.a. / taxa fixa entre 4,00% e 6,07% / US Treasury + 3,25% a.a.				
Compra de aeronaves .....		1.225.126	896.232	100.042	124.361
Arrendamento financeiro .....	-	-	-	-	196.817
	LIBOR + taxa fixa de 1,9%a.a. / taxa fixa de 5.90% a.a.				
Capital de giro .....		2.351.690	1.727.882	1.656.947	1.377.078
<b>Em moeda nacional (R\$)</b>					
Compra de aeronave (FINEM, FINAME) .....	Taxa fixa entre 6,00% e 6,50 a.a. e SELIC + 5.46% a.a.	164.091	164.280	192.861	258.432
Capital de giro .....	Taxa fixa entre 5,0% e 11,0% a.a. / 125% do CDI	599.156	37.355	73.376	412.056
Arrendamento financeiro .....	Taxa fixa de 12,94%a.a e 14,89% a.a	4.969	-	2.381	7.235
Debêntures .....	CDI + 1.50% p.a., 117% e 122% do CDI	693.342	692.407	730.519	202.460
<b>Total em milhares de R\$ .....</b>		<b>5.038.374</b>	<b>3.518.156</b>	<b>2.756.126</b>	<b>2.578.439</b>
Circulante .....		1.177.543	481.227	158.813	419.198
Não-circulante .....		3.860.831	3.036.929	2.597.313	2.159.241

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

Em 30 de junho de 2020, tínhamos 148 aeronaves sob arrendamento operacional com um saldo agregado de R \$ 13.112,0 milhões e 19 aeronaves mantidas sob arrendamento financeiro e empréstimos, com um total em aberto de R \$ 1.082,4 milhões, tendo como garantia a aeronave subjacente. De nossa frota contratual de 167 aeronaves, 15 aeronaves estão subarrendadas à TAP. Nossos empréstimos não garantidos por aeronaves, arrendamentos financeiros para aeronaves e financiamento de dívidas de aeronaves contêm acordos e restrições costumeiras como inadimplimento no caso de mudança de controle e rescisão ou não-renovação do contrato. Em 30 de junho de 2020, demos em garantia dos empréstimos e financiamentos bens e equipamentos no valor líquido de R\$547,7 milhões.

Nossos empréstimos garantidos sem garantia de aeronaves, arrendamentos financeiros de aeronaves e financiamento de dívidas de aeronaves contêm covenants e restrições habituais, como inadimplência em caso de mudança de controle e rescisão, ou não renovação do contrato.

A seguir, apresentamos uma breve descrição de contratos financeiros relevantes celebrados com nossos principais credores vigentes em 30 de junho de 2020:

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

Em 03 de janeiro de 2019 a Azul Linhas Aéreas e a U.S. International Development Finance Corporation – instituição do governo norte-americano e conhecida anteriormente como OPIC – celebraram um contrato de financiamento de US\$ 200 milhões pelo qual a Companhia obteve acesso a uma linha de crédito para realizar a manutenção dos motores de suas aeronaves Embraer E-195. O objetivo desta linha era financiar até 75% das despesas com a manutenção destes motores, e com essa parceria, a Azul tornou-se a primeira companhia aérea do mundo a obter um financiamento dessa natureza com o DFC. Esta linha de crédito tem prazo de 24 meses para desembolsos e período de carência de 30 meses. A Companhia pode solicitar um desembolso a cada trimestre a partir da data de assinatura do contrato e cada desembolso será amortizado em 6 parcelas semestrais e sucessivas, sendo a primeira parcela a vencer em setembro de 2021 e a última em março de 2024. Os desembolsos podem ser financiados com taxa de juros fixa ou flutuante, à escolha da Companhia no momento do desembolso. A taxa de juros flutuante é calculada pela soma da US Treasury de 91 dias + margem DFC + margem do investidor; enquanto a taxa fixa equivale à taxa flutuante na data de precificação do desembolso. Este contrato é garantido por aval prestado pela Companhia.

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

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

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não está cumprindo todas as suas obrigações pecuniárias assumidas nos termos deste contrato e não está atendendo todos os índices financeiros deste contrato. Em 11 de maio de 2020, a Companhia obteve renúncia (waiver) do credor de determinados direitos previstos nos contratos financeiros com relação ao descumprimento de covenants relativos aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2020, 30 de junho de 2020, 30 de setembro de 2020 e 31 de dezembro de 2020.

Em complemento à renúncia acima, a Companhia segue negociando outras renúncias (waiver) junto ao credor em razão de outras obrigações inadimplidas pela Companhia, incluindo obrigações pecuniárias, em razão dos eventos relacionados ao Covid-19 acima descritos. Para mais informações, vide os itens *“Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento e consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia”* e *“A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores.”* da Seção 4.1. deste Formulário de Referência.

O saldo em aberto deste contrato, em 30 de junho de 2020, era de R\$ 826,0 milhões.

### ***Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP***

Em 26 de junho de 2013, a Azul Linhas Aéreas e a Companhia celebraram Contrato de Financiamento com a Financiadora de Estudos e Projetos (“FINEP”) (“Contrato de Financiamento”) no valor de até R\$107,9 milhões, para custear parcialmente as despesas incorridas na elaboração do Projeto “Implantação de centros de excelência visando disponibilizar no país um programa completo de treinamento e apoio técnico às operações para empresas que utilizem aeronaves Embraer e outras inovações”, no valor total de R\$119,9 milhões. O Contrato de Financiamento tem vencimento em 73 parcelas mensais e sucessivas, com período de carência de 24 meses, sendo a primeira parcela a vencer em 15 de julho de 2015 e a última em 15 de julho de 2021. Sobre o valor principal do crédito, incide taxa de juros de acordo com o estabelecido no contrato, referente a 5% ao ano, sobre a variação da TJLP. O Contrato de Financiamento é garantido por fiança da Companhia. O saldo em aberto do Contrato de Financiamento, em 30 de junho de 2020, era de R\$26,9 milhões.

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

### ***CITIBANK, N.A.***

Em 31 de março de 2014 a Azul Linhas Aéreas e o Citibank N.A. celebraram um contrato de financiamento (Credit Agreement) no valor de US\$39,6 milhões e vencimento em 31 de março de 2016. Este contrato foi aditado em 31 de março de 2016, 31 de março de 2017, 02 de abril de 2018 e 02 de abril de 2020, alterando o vencimento para 31 de março de 2017, 02 de abril de 2018, 02 de abril de 2020 e 30 de setembro de 2020, respectivamente, e remuneração variável de LIBOR + taxa fixa de 1,90 % ao ano e valor do principal para US\$ 30 milhões. Atrelada ao contrato de financiamento, a Azul Linhas Aéreas contratou com o Citibank S.A. uma operação de swap com a finalidade de proteção contra a variação cambial, nos termos da Nota de Negociação – Swap com Fluxo de Caixa, com vigência a partir de 02 de abril de 2018 até 02 de abril de 2020, observado o disposto no Instrumento Particular de Contrato para a Realização de Operações de “SWAP” e Outras do Mercado de Derivativos e Outras Avenças, celebrado em 31 de março de 2014, com prazo de vigência indeterminado.

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

Este contrato não possui covenants financeiros.

O saldo em aberto deste contrato, em 30 de junho de 2020, era de R\$166,9 milhões.

### ***Banco do Brasil S.A.***

Em 30 de dezembro de 2014, a Azul Linhas Aéreas e o Banco do Brasil S.A. (“BB”), celebraram o Contrato de Abertura de Crédito Fixo BNDES PSI FINAME no valor de R\$119,9 milhões, para fins de financiamento para aquisição de aeronave no valor de R\$91 milhões, em duas tranches com vencimento em 108 parcelas e prazo de carência de 12 meses, sendo a primeira parcela de amortização em 15 de fevereiro de 2016 e a última em 15 de dezembro de 2025, nos termos de seu primeiro aditivo.

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

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

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

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não está atendendo todos os índices financeiros deste contrato. Desta forma, a Companhia segue negociando renúncias (waiver) junto ao credor em razão de obrigações eventualmente inadimplidas pela Companhia em razão dos eventos relacionados ao Covid-19 descritos ao longo deste Formulário de Referência. Para mais informações, vide os itens *“Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento e consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia”* e *“A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores.”* da Seção 4.1. deste Formulário de Referência.

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

O saldo em aberto deste contrato, em 30 de junho de 2020, era de R\$72,9 milhões.

### **10ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas**

Em 20 de dezembro de 2018, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua décima distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 20.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R\$10,0 mil, totalizando na data da emissão R\$200,0 milhões. As debêntures vencem em 20 de dezembro de 2023, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de 20 de dezembro de 2021 em 3 parcelas.

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

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

## 10. 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, poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento das obrigações abaixo: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 6,5x (seis vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA.

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não está atendendo todos os índices financeiros deste contrato. Desta forma, a Companhia segue negociando renúncias (waiver) junto ao credor em razão de obrigações eventualmente inadimplidas pela Companhia em razão dos eventos relacionados ao Covid-19 descritos do longo deste Formulário de Referência. Para mais informações, vide os itens *“Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento e consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia”* e *“A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores.”* da Seção 4.1. deste Formulário de Referência.

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

O saldo em aberto desta emissão, em 30 de junho de 2020, era de R\$196,6 milhões.

### **9ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas**

Em 18 de junho de 2018, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua nona distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 50.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R\$10,0 mil, totalizando na data da emissão R\$500,0 milhões. As debêntures vencem em 18 de dezembro de 2021, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de 18 de dezembro de 2020 em 2 parcelas iguais.



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

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

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

A remuneração das debêntures será paga semestralmente, a contar da data de emissão, sempre no dia 18 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 18 de dezembro de 2018 e o último na data de vencimento ou na data em que ocorrer o resgate antecipado facultativo ou o vencimento antecipado das debêntures, se for o caso.

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

Os recursos líquidos captados por meio da 9ª (nona) emissão foram destinados ao pagamento total, no vencimento, das notas promissórias comerciais provenientes da 6ª (sexta) emissão de notas promissórias comerciais da Companhia nos termos da Instrução CVM n.º 566, de 31 de julho de 2015, objeto de oferta pública de distribuição, com esforços restritos de distribuição, nos termos da Lei 6.385, da Instrução da CVM 476, e das demais disposições legais e regulamentares aplicáveis, no valor total de R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), com data de emissão de 28 de dezembro de 2017 e com data de vencimento em 26 de junho de 2018, e para o reforço de caixa da emissora, no curso normal de seus negócios

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não está atendendo todos os índices financeiros deste contrato. Desta forma, a Companhia segue negociando renúncias (waiver) junto ao credor em razão de obrigações eventualmente inadimplidas pela Companhia em razão dos eventos relacionados ao Covid-19 descritos do longo deste Formulário de Referência. Para mais informações, vide os itens *"Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento e consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia"* e *"A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores"* da Seção 4.1. deste Formulário de Referência.

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

O saldo em aberto desta emissão, em 30 de junho de 2020, era de R\$496,7 milhões.

### **1ª Emissão de Senior Notes sem garantia**

Em 26 de outubro de 2017, a Azul Investments LLP, subsidiária da Azul Linhas Aéreas realizou a sua primeira emissão das Senior Notes sem garantias no mercado internacional com garantia fidejussória da Companhia e da controlada Azul Linhas Aéreas, no valor de US\$ 400,0 milhões. As Senior Notes têm vencimento em outubro de 2024, com juros de 5,875% ao ano.

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

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

Em 30 de junho de 2020, o montante registrado no passivo não-circulante era de R\$2.168,6 milhões.

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

Em 30 de junho de 2020, não possuíamos qualquer outra operação relevante de longo prazo com instituições financeiras, além daquelas mencionadas no item anterior.

### *iii. grau de subordinação entre as dívidas*

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

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

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

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

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

Seguem abaixo as descrições dos nossos instrumentos de dívida relevantes que continham obrigações financeiras em 2019, 2018 e 2017. Para fins das obrigações em nossos contratos de dívida descritos nos itens (i) e (ii) abaixo, “EBITDAR” significa o EBITDA calculado de acordo com a prática de mercado mais os custos incorridos com os arrendamentos operacional e financeiro relacionados a nossas aeronaves, no exercício imediatamente anterior ao cálculo. Para fins das obrigações em nosso instrumento de dívida descrito no item (iv) abaixo, “EBITDAR” significa o lucro ou prejuízo antes dos juros e imposto de renda no período antes da dedução de qualquer valor atribuível à amortização de ativos intangíveis ou à depreciação de ativos tangíveis ou qualquer valor atribuível ao pagamento das importâncias dos arrendamentos operacionais e em cada caso com relação ao respectivo período.

(i) Contrato de Abertura de Crédito Fixo com a Agência Nacional de Financiamento Industrial – FINAME, para aquisição/financiamento de uma aeronave executiva/comercial – modelo EMBRAER E-Jet E195, datado de 30 de dezembro de 2014, conforme aditado, entre a Azul Linhas Aéreas, como mutuária, Banco do Brasil, como credora, no valor principal de R\$119,9 milhões, com vencimento para 15 de dezembro de 2025. O financiamento é garantido pela alienação fiduciária da aeronave objeto deste financiamento. Somos obrigados a observar a seguinte obrigação financeira medida anualmente em 31 de dezembro: o índice de cobertura de dívida ajustado ser inferior a 1,2x (uma vírgula duas vezes), sendo obtido pela divisão do EBITDA pela amortização de financiamentos/empréstimos;

(ii) Debêntures não conversíveis emitidas em 18 de junho de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R\$500,0 milhões, com vencimento em 18 de dezembro de 2021. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como “Valor Mínimo”). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2019: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida/EBITDA igual ou menor do que 6,5x; Até 31 de dezembro de 2018, os covenants financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x;

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

(iii) Debêntures não conversíveis emitidas em 20 de dezembro de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R\$200,0 milhões, com vencimento em 20 de dezembro de 2023. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como “Valor Mínimo”). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2019: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x. Até 31 de dezembro de 2018, os covenants financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA igual ou menor do que 5,5x;

(iv) Financiamento para manutenção de motores GE CF34 para as aeronaves Embraer, no valor principal de US\$200,0 milhões, com vencimento em 20 de março de 2024. Este empréstimo possui garantia do aval da Companhia e devemos observar as seguintes obrigações financeiras ao final de cada trimestre: (a) manutenção do índice de cobertura do serviço da dívida igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (b) alavancagem igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA. Em 11 de maio de 2020, a Companhia obteve renúncia (waiver) do credor de determinados direitos previstos nos contratos financeiros com relação ao descumprimento de covenants relativos aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2020, 30 de junho de 2020, 30 de setembro de 2020 e 31 de dezembro de 2020.

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

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

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

- Protesto de títulos acima de determinado valor, sujeito a exceções;
- Descumprimento de decisões judiciais, extrajudiciais e/ou arbitrais não sujeita a recurso acima de determinado valor; e
- Distribuição de dividendos acima do mandatário em caso de mora sob os instrumentos de dívida.

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não está atendendo todos os índices financeiros dos contratos indicados acima. Desta forma, segue negociando renúncias (waivers) junto a determinados credores em razão de obrigações eventualmente inadimplidas pela Companhia em razão dos eventos relacionados ao Covid-19 descritos do longo deste Formulário de Referência. Para mais informações, vide os itens “*Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento, podendo, conseqüentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia*” e “*A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores*” da Seção 4.1. deste Formulário de Referência.

### *g. Limites de utilização dos financiamentos já contratados*

Em 30 de junho de 2020, possuíamos US\$49,3 milhões contratados junto à *Development Finance Corporation (DFC)* e ainda não utilizados.

### *h. Alterações significativas em cada item das demonstrações financeiras*

A discussão a seguir sobre a nossa situação financeira e o resultado das nossas operações deverá ser lida em conjunto com (i) nossas demonstrações financeiras referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, bem como as informações financeiras trimestrais referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, e respectivas notas explicativas; e (ii) as informações constantes nos demais itens deste Formulário de Referência, em especial às da seção 3 e demais subitens desta seção 10.

### **Receita Líquida**

Nossas receitas operacionais provêm principalmente do transporte aéreo de passageiros. No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, 91,6% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 8,4% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, 95,3% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 4,7% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem.

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

No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, 81% e 85% respectivamente, de nossa receita provinha do mercado doméstico e era denominada em reais. A receita de transporte de passageiros, incluindo a receita decorrente do resgate de pontos do nosso programa de vantagens TudoAzul em nossos voos, é reconhecida na partida do voo programado ou quando o bilhete expira sem ser utilizado.

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

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

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

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

### Gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangível

Nossos gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangíveis nos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2020 e 2019, e aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, totalizaram R\$307,7 milhões, R\$738,9 milhões, R\$1.560,4 milhões, R\$1.186,6 milhões, e R\$751,2 milhões, respectivamente. A maioria destes gastos é relacionada à aquisição de aeronaves, aquisição de peças de reposição, revisões e checks estruturais de motores, sistemas de TI e instalações.

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

### Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

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

Nosso maior custo operacional é com combustível de aviação, que representou 20,4% e 32,2%, nos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2020 e 2019, e 24,4%, 33,6% e 28,6%, nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente, do total das nossas despesas operacionais. Os preços do combustível de aviação no Brasil são mais altos do que nos Estados Unidos, visto que os preços do combustível são controlados por um único produtor e um número concentrado de distribuidores. Nossos custos com combustível são variáveis e oscilam de acordo com o preço internacional do petróleo. Como o preço do petróleo é tabelado em dólares norte-americanos, nossos custos de combustível estão sujeitos a flutuações na taxa de câmbio real/dólar norte-americano.

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

	<u>Preço médio QAV</u> <u>(litro)</u>	<u>Variação</u>
30 de junho de 2020	R\$2,42	-4,8%
31 de dezembro de 2019	R\$2,56	0,4%
31 de dezembro de 2018	R\$2,55	29,8%
31 de dezembro de 2017	R\$1,97	11,0%



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

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

Adicionalmente, os impostos locais aplicáveis à venda de combustível de aviação são altos, com alíquotas entre 3,0% e 25,0%. Os estados brasileiros aplicam alíquotas diferentes de ICMS incidente sobre o combustível (que não são repassadas ao consumidor final por serviços prestados ao passageiro), exigindo ajustes contínuos em nossas tarifas para sustentar os aumentos do preço do combustível de aviação. No Brasil, diversos estados oferecem um incentivo fiscal ou subsidiam o imposto que incide sobre combustível para as companhias aéreas que fornecem mais conectividade entre cidades dentro do estado e outros destinos domésticos ou internacionais. Dado o tamanho de nossa malha e a diversidade de nossa frota, acreditamos que pagamos menores alíquotas de imposto sobre combustíveis comparado com nossos principais concorrentes.

Os gastos com salário e benefícios incluem, entre outros, planos de saúde, planos odontológicos, auxílio creche, seguro de vida, auxílio funeral, assistência psicossocial, auxílio-escola (concedido somente a executivos expatriados), verba-moradia (concedido somente a executivos expatriados), bonificações, previdência privada, vale transporte, vale alimentação e vale refeição. Acreditamos ter uma vantagem em comparação às empresas do setor em termos de gastos com salários e benefícios em razão da alta produtividade dos tripulantes mensurada pelo número médio de tripulantes por aeronave. Em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019, tínhamos 62 e 93 funcionários por aeronave, respectivamente, em comparação aos 123 e 143 da Gol em respectivos períodos, conforme suas mais recentes demonstrações financeiras divulgadas.

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



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

Nossas despesas comerciais e com publicidade incluem comissões pagas a agentes de viagens e agentes de carga, taxas pagas pelo uso de sistemas de reserva de terceiros e agentes de reserva, taxas pagas às administradoras de cartão de crédito e custos com publicidade associadas à venda de nossas passagens e outros produtos e serviços. Acreditamos que nossos custos com distribuição sejam menores do que os dos nossos concorrentes porque a maior parte de nossos clientes adquire passagens diretamente em nosso site na Internet. No período de seis meses findos em 30 de junho de 2020, e no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, geramos 89% e 88%, respectivamente, de nossas receitas líquidas de transporte de passageiros por meio de nosso site, incluindo vendas por meio da Internet realizadas por agências de viagens. Fazemos uso de técnicas de marketing inovadoras e de baixo custo com foco nas ferramentas das redes sociais (Facebook, Twitter e YouTube) gerando propaganda boca a boca, serviço gratuito de traslados de ônibus com nossa marca visivelmente estampada nos ônibus e campanhas publicitárias estratégicas de marketing para aumentar o reconhecimento da marca e oferecer promoções diretamente aos nossos clientes.

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

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

O custo com materiais de manutenção e reparo consistem em manutenção leve (preventiva) e eventos de reparo. Nossa frota é mais jovem do que a dos nossos principais concorrentes, com uma idade média de 6,0 anos e 5,9 anos em 30 de junho de 2020 e 2019; e 5,8 anos, 5,9 anos e 5,6 anos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente. Com o envelhecimento das aeronaves, nossas despesas com manutenção aumentarão.

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

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

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

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

### Resultado Financeiro

Nosso resultado financeiro inclui a remuneração obtida em aplicações financeiras e subarrendamento de aeronaves a receber. Nossas despesas financeiras incluem despesas dos juros incidentes sobre nosso endividamento com arrendamento de aeronaves, empréstimos, debêntures e capital de giro. Em 30 de junho de 2020, e 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, 40%, 100%, 100% e 99,1% respectivamente, da nossa dívida não relacionada a aeronaves foram denominados em reais e, portanto, não estão expostas às oscilações cambiais. A redução da dívida não relacionada a aeronaves denominada em real no final de junho de 2020, está relacionada com a decisão da Companhia de compensar parte da sua exposição ao *hedge* de combustível com a liquidação de aproximadamente metade de suas operações de *hedge* cambial, após queda significativa nos preços do petróleo durante o primeiro trimestre de 2020. Os saldos de instrumentos financeiros derivativos incluem os ganhos ou perdas em nossos instrumentos financeiros usados para proteger nossas exposições. As despesas de variação cambial referem-se ao ganho ou perda líquido sobre nossos ativos e passivos atrelados à apreciação ou depreciação do real contra o dólar norte-americano e têm efeito limitado em nossa posição de caixa.

### Resultados Operacionais

Nossa receita e estrutura enxuta de custo nos conferiu margens EBITDA Ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes de 9,8% e 28,2% no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e 2019; e de 31,7%, 29,9% e 29,9% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017. Nós acreditamos que o nosso plano estratégico de operar a aeronave certa de acordo com a demanda de cada mercado, nos permitirá manter um baixo custo por viagem e reduzir o CASK, tanto em termos absolutos como em relação aos nossos concorrentes.

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

O quadro abaixo inclui informações operacionais que demonstram nosso crescimento entre 31 de dezembro de 2008 e 30 de junho de 2020:

Em	Cidades atendidas	Funcionários	Aeronaves no encerramento do período		
			Próprias	Arrendadas	Total
31 de dezembro de 2008 <sup>(1)</sup> ....	3	712	3	2	5
31 de dezembro de 2009 <sup>(1)</sup> ....	17	1.535	8	6	14
31 de dezembro de 2010 <sup>(1)</sup> ....	28	2.940	14	13	27
31 de dezembro de 2011 <sup>(1)</sup> ....	43	4.329	22	27	49
31 de dezembro de 2012 <sup>(1) (2)</sup> ....	100	8.914	50	74	124
31 de dezembro de 2013 <sup>(1)</sup> ....	103	9.848	56	81	137
31 de dezembro de 2014 <sup>(1)</sup> ....	106	10.501	46	107	153
31 de dezembro de 2015 <sup>(1)</sup> ....	102	10.533	46	106	152
31 de dezembro de 2016 <sup>(1) (3)</sup> ....	102	10.311	39	100	139
31 de dezembro de 2017 <sup>(1) (3)</sup> ....	104	10.878	27	120	147
31 de dezembro de 2018 <sup>(1) (3)</sup> ....	110	11.807	20	123	143
31 de dezembro de 2019 <sup>(3)</sup> ....	116	13.189	19	147	166
30 de junho de 2020 <sup>(3)</sup> .....	45	8.671	19	148	167

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

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

<sup>(3)</sup> Inclui 15 aeronaves subarrendadas para a TAP.

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

	Período de seis meses findo em 30 de junho de				Variação percentual
	2020	AV (%)	2019	AV (%)	
	(em milhares de reais)				
Receita líquida:					
Transporte de passageiros .....	2.935.956	91,6%	4.922.052	95,4%	(40,4)%
Outras receitas .....	268.311	8,4%	237.635	4,6%	12,9%
<b>Receita líquida .....</b>	<b>3.204.267</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.159.687</b>	<b>100,0%</b>	<b>(37,9)%</b>
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação .....	(831.609)	(26,0)%	(1.440.480)	(27,9)%	(42,3)%
Salários e benefícios .....	(698.053)	(21,8)%	(882.697)	(17,1)%	(20,9)%
Tarifas aeroportuárias .....	(245.665)	(7,7)%	(337.362)	(6,5)%	(27,2)%
Prestação de serviços de tráfego .....	(162.572)	(5,1)%	(218.833)	(4,2)%	(25,7)%
Comerciais e publicidade .....	(165.836)	(5,2)%	(200.366)	(3,9)%	(17,2)%
Materiais de manutenção e reparo .....	(233.883)	(7,3)%	(131.967)	(2,6)%	77,2%
Depreciação e amortização .....	(976.578)	(30,5)%	(776.548)	(15,1)%	25,8%
Outras despesas operacionais, líquidas .....	(755.121)	(23,6)%	(490.607)	(9,5)%	53,9%
	(4.069.317)	(127,0)%	(4.478.860)	(86,8)%	(9,1)%
<b>Lucro operacional .....</b>	<b>(865.050)</b>	<b>(27,0)%</b>	<b>680.827</b>	<b>13,2%</b>	<b>n.a.</b>
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras .....	33.646	1,1%	38.889	0,8%	(13,5)%
Despesas financeiras .....	(1.041.466)	(32,5)%	(597.155)	(11,6)%	74,4%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido .....	(1.546.780)	(48,3)%	168.350	3,3%	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas .....	(5.273.579)	(164,6)%	113.451	2,2%	n.a.
	<b>(7.828.179)</b>	<b>(244,3)%</b>	<b>(276.465)</b>	<b>(5,4)%</b>	<b>(2.731,5)%</b>
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido .....	(857.459)	(26,8)%	(50.973)	(1,0)%	1.582,2%
<b>Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social ....</b>	<b>(9.550.688)</b>	<b>(298,1)%</b>	<b>353.389</b>	<b>6,8%</b>	<b>n.a.</b>
Imposto de renda e contribuição social corrente .....	(7.419)	(0,2)%	(1.654)	0,0%	348,5%
Imposto de renda e contribuição social diferido .....	267.070	8,3%	108.769	2,1%	145,5%
<b>Lucro (prejuízo) líquido do período .</b>	<b>(9.291.037)</b>	<b>(290,0)%</b>	<b>460.504</b>	<b>8,9%</b>	<b>n.a.</b>

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

### Resultado operacional

No período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R\$865,1 milhões, comparado com um lucro operacional de R\$680,8 milhões no mesmo período em 2019. Esse resultado se deve principalmente (i) ao início da pandemia do COVID-19, que levou a uma redução de 85% na demanda de passageiros durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período do ano anterior, (ii) à depreciação média de 28,0% do real em relação ao dólar no período quando comparado ao mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (iii) às despesas não-recorrentes de R\$203,6 milhões reconhecidas durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19.

O prejuízo líquido foi de R\$9.291,0 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020, comparado com um lucro líquido de R\$460,5 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido à (i) variações monetárias e cambiais líquidas de R\$5.273,6 milhões que em sua maioria não tem impacto caixa, e (ii) perdas com instrumentos financeiros derivativos de R\$1.546,8 milhões principalmente devido a contratos não realizados de hedge de combustível.

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

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais por ASKs no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 e no mesmo período em 2019:

	Período de seis meses findo em 30 de junho de		
	2020	2019	Variação Percentual
	(por ASK em centavos de R\$)		
Receita líquida:			
Transporte de passageiros .....	27,43	29,89	(8,2)%
Outras receitas .....	2,51	1,44	73,7%
<b>Receita líquida .....</b>	<b>29,94</b>	<b>31,33</b>	<b>(4,4)%</b>
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:			
Combustível de aviação .....	7,77	8,75	(11,2)%
Salários e benefícios .....	6,52	5,36	21,7%
Tarifas aeroportuárias .....	2,30	2,05	12,0%
Prestação de serviços de tráfego .....	1,52	1,33	14,3%
Comerciais e publicidade .....	1,55	1,22	27,3%
Materiais de manutenção e reparo .....	2,19	0,80	172,7%
Depreciação e amortização .....	9,12	4,72	93,5%
Outras despesas operacionais .....	7,05	2,98	136,8%
<b>Total das despesas operacionais .....</b>	<b>38,02</b>	<b>27,20</b>	<b>39,8%</b>

**Receita Líquida.** A receita líquida reduziu 37,9%, ou R\$1.955,4 milhões, de R\$5.159,7 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2019 para R\$3.204,3 milhões no mesmo período em 2020, devido à redução de 40,4% na receita de passageiros devido à pandemia COVID-19, parcialmente compensado pelo aumento de 12,9% em cargas e outras receitas.

**Transporte de Passageiros.** A redução de R\$1.986,1 milhões, ou 40,4%, na receita de transporte de passageiros no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 quando comparado com o mesmo período em 2019 deve-se principalmente à redução de 37,4% nos RPKs, como resultado da redução da demanda de passageiros devido à pandemia de COVID-19.

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

**Cargas e outras receitas.** O aumento de R\$30,7 milhões, ou 12,9% em 30 de junho de 2020 em cargas e outras receitas quando comparado ao mesmo período de 2019 está relacionada principalmente com o aumento na receita proveniente do transporte de cargas. O nível relativamente estável de nosso negócio de cargas refletiu o aumento da demanda de clientes pessoas físicas e empresas por entregas de pacotes, compras *online* e suprimentos médicos em decorrência do distanciamento social e das medidas adotadas pelas autoridades locais, bem como hesitação de empresas e clientes em se envolverem pessoalmente com compras e outras atividades em decorrência da pandemia do COVID-19 e também reflete uma redução na capacidade de transporte de cargas em voos comerciais no Brasil. A maior parte do aumento observado foi impulsionado pela ampla expansão em todos os segmentos e áreas geográficas de nosso mercado de cargas, especialmente nosso negócio de *e-commerce* de logística, que representava 19% de nossa receita de carga no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em comparação com 17% para o mesmo período em 2019. Também observamos uma redução de 15% nas receitas da Azul Viagens, nossa unidade de negócios que comercializa pacotes de viagens, no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019.

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

	Período de seis meses findo em 30 de junho de		Variação Percentual
	2020	2019	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais) .....	R\$2.936,0	R\$4.922,1	(40,4)%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões).....	10.704	16.469	(35,0)%
Taxa de ocupação (%) .....	80,0%	83,0%	(3,6)%.
Receita de passageiros por ASK (centavos).....	27,43	29,89	(8,2)%
Receita operacional por ASK (centavos)....	29,94	31,33	(4,4)%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	34,30	36,01	(4,8)%
Número de decolagens .....	78.502	140.386	(44,1)%
Horas-bloco .....	134.626	237.624	(43,3)%

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

### ***Custos dos serviços prestados e despesas operacionais***

***Custos dos serviços prestados e despesas operacionais.*** Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais reduziram R\$409,5 milhões ou 9,1%, de R\$4.478,9 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2019 para R\$4.069,3 milhões no mesmo período em 2020, devido principalmente à pandemia de COVID-19, que levou a uma redução de 35% na capacidade, resultando em menores despesas variáveis e iniciativas de redução de custos, parcialmente compensadas (i) pela desvalorização média de 28,0% do real em relação ao dólar nos seis meses findos 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (ii) pelas despesas não-recorrentes de R\$203,6 milhões ocorridas durante os seis meses encerrados em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19.

***Combustível de aviação.*** O custo com despesas de combustível reduziu 42,3%, ou R\$608,9 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido (i) à diminuição de 35,0% na capacidade, e (ii) à queda de 5,0% no preço do combustível por litro. Em termos de ASK, combustível de aviação reduziu 11,2%.

***Salários e benefícios.*** Os gastos com salários e benefícios reduziram 20,9%, ou R\$184,6 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período no ano anterior, devido principalmente ao lançamento do programa de licença não remunerada, que contou com a adesão de mais de 10.500 tripulantes no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e cortes nos salários de diretores executivos, conselheiros e administradores. Em termos de ASK, a despesa com salários e benefícios aumentou 21,7% comparado ao mesmo período do ano anterior.

***Tarifas aeroportuárias.*** O custo com tarifas aeroportuárias reduziu 27,2%, ou R\$91,7 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019, principalmente devido à redução de 44,1% nas decolagens, parcialmente compensado pela desvalorização média em 28,0% do real em relação ao dólar nesse período quando comparado ao mesmo período do ano anterior, o que aumentou as tarifas de pouso internacionais. Em termos de ASK, o custo com tarifas aeroportuárias aumentou 12,0%

***Prestação de serviços de tráfego.*** Os custos com prestação de serviços de tráfego reduziram 25,7%, ou R\$56,3 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período em 2019 devido principalmente à redução de 35,0% nos ASKs, parcialmente compensado pela desvalorização média de 28,0% do real em relação ao dólar nesse período, o que afetou principalmente as despesas dolarizadas de nossos voos internacionais. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego aumentaram 14,3%.



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

**Comerciais e publicidade.** As despesas comerciais e com publicidade reduziram 17,2%, ou R\$34,5 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019, devido à redução de 40,4% na receita de passageiros, resultando em uma queda nas despesas com taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens, parcialmente compensado pelo aumento de 18,4% na receita de cargas, resultando em um aumento de despesa com comissões de agentes. As despesas com vendas e marketing por ASKs aumentaram 27,3% quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

**Materiais de manutenção e reparo.** Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 77,2%, ou R\$101,9 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019 devido principalmente (i) à depreciação média de 28,0% do real em relação ao dólar nos seis meses encerrados em 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, (ii) ao fim do acordo de carência de 18 meses das taxas de manutenção e reparo com um de nossos fornecedores resultando em um aumento de R\$67,4 milhões nas taxas de reparo e revisões, e (iii) despesas com devolução de aeronaves no valor de R\$11,4 milhões. Em termos de ASK, os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 172,7% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

**Depreciação e amortização.** Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram 25,8% ou R\$200,0 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019 devido à adição líquida de 16 novas aeronaves na frota nos últimos 12 meses. Em termos de ASK, depreciação e amortização aumentaram 93,5% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

**Outras despesas operacionais, líquidas.** Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 53,9% ou R\$264,5 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período em 2019, principalmente devido (i) às despesas não-recorrentes de R\$203,6 milhões ocorridas durante os seis meses encerrados em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, provisões de rescisão, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19, (ii) ao aumento nas despesas de TI (que são geralmente incorridas em dólar) e seguros devido à desvalorização média do real de 28,0% em relação ao dólar no semestre findo em 30 de junho de 2020, comparado com o mesmo período de 2019 e (iii) ao aumento nas contingências de voos. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais aumentaram em 136,8% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

### **Resultado Financeiro**

**Receita financeira.** A receita financeira reduziu 13,5%, ou R\$5,2 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 6,4% no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2019 para 3,6% no mesmo período em 2020.

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

**Despesas financeiras.** As despesas financeiras aumentaram 74,4%, ou R\$444,3 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019 principalmente devido ao aumento nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves como resultado da adição líquida de 16 aeronaves em nossa frota durante os últimos doze meses findos em 30 de junho de 2020 e a depreciação média de 28,0% do real frente ao dólar durante o período quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

**Instrumentos financeiros derivativos.** Registramos um prejuízo com instrumentos financeiros derivativos utilizados para a proteção de nossa exposição à variação no preço de combustíveis e pagamentos de dívidas em moeda estrangeira de R\$1.546,8 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado ao ganho de R\$168,4 milhões no mesmo período do ano anterior principalmente devido a perdas não realizadas relacionadas a contratos de hedge de combustível resultantes da forte queda dos preços dos combustíveis como resultado dos impactos da pandemia na demanda por petróleo bruto.

**Variações monetárias e cambiais, líquidas.** O efeito líquido da conversão de nossos ativos e passivos monetários quando remensurados para reais totalizou em uma perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas foi de R\$5.273,6 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com um ganho R\$113,5 milhões no mesmo período do ano anterior, em razão da depreciação do real frente ao dólar de 35,9% entre 31 de dezembro de 2019 e 30 de junho de 2020, resultando em um aumento de nossos arrendamentos capitalizados e endividamento em moeda estrangeira.

**Resultado de transações com partes relacionadas, líquido.** No período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 registramos uma perda líquida de R\$857,5 milhões decorrente de operações com partes relacionadas, comparado com uma perda líquida de R\$51,0 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido à redução do valor justo do título conversível da TAP decorrente do impacto da pandemia de COVID-19 em seus resultados.

**Imposto de renda e contribuição social corrente.** O imposto de renda e contribuição social corrente no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 totalizou uma despesa de R\$7,4 milhões, comparado a uma despesa de R\$1,7 milhão no mesmo período em 2019, principalmente devido ao reconhecimento de lucro tributável sobre o ganho cambial relacionado com o nosso investimento na TAP.

**Imposto de renda e contribuição social diferido.** O crédito relacionado com o imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R\$267,1 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com um crédito de R\$108,8 milhões no mesmo período em 2019, principalmente em razão da reversão de diferenças temporárias relacionadas com o justo valor do nosso investimento na TAP.

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

	Exercício findo em 31 de dezembro de				Variação percentual
	2019	AV (%)	2018	AV (%)	
	(em milhares de reais)				
Receita líquida:					
Transporte de passageiros .....	10.907.889	95,3%	8.670.132	95,7%	25,8%
Outras receitas .....	534.428	4,7%	386.932	4,3%	38,1%
<b>Receita líquida .....</b>	<b>11.442.317</b>	<b>100,0%</b>	<b>9.057.064</b>	<b>100,0%</b>	<b>26,3%</b>
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação .....	(3.085.603)	(27,0)%	(2.644.261)	(29,2)%	16,7%
Salários e benefícios .....	(1.868.402)	(16,3)%	(1.413.017)	(15,6)%	32,2%
Tarifas aeroportuárias .....	(724.971)	(6,3)%	(592.100)	(6,5)%	22,4%
Prestação de serviços de tráfego .....	(476.481)	(4,2)%	(395.394)	(4,4)%	20,5%
Comerciais e publicidade .....	(444.079)	(3,9)%	(368.663)	(4,1)%	20,5%
Materiais de manutenção e reparo .....	(354.105)	(3,1)%	(250.105)	(2,8)%	41,6%
Depreciação e amortização .....	(3.670.884)	(32,1)%	(1.284.050)	(14,2)%	185,9%
Outras despesas operacionais, líquidas .....	(2.013.192)	(17,6)%	(915.850)	(10,1)%	119,8%
	(12.637.717)				
	)	(110,4)%	(7.863.440)	(86,8)%	60,7%
<b>Lucro (prejuízo) operacional .....</b>	<b>(1.195.400)</b>	<b>(10,4)%</b>	<b>1.193.624</b>	<b>13,2%</b>	<b>n.a.</b>
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras .....	72.071	0,6%	74.522	0,8%	(3,3)%
Despesas financeiras .....	(1.329.524)	(11,6)%	(1.094.828)	(12,1)%	21,4%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido .....	325.452	2,8%	298.094	3,3%	9,2%
Variações monetárias e cambiais, líquidas .....	(391.905)	(3,4)%	(1.306.063)	(14,4)%	(70,0)%
	<b>(1.323.906)</b>	<b>(11,6)%</b>	<b>(2.028.275)</b>	<b>(22,4)%</b>	<b>(34,7)%</b>
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido .....	(16.959)	(0,1)%	381.725	4,2%	n.a.
<b>Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social ....</b>	<b>(2.536.265)</b>	<b>(22,2)%</b>	<b>(452.926)</b>	<b>(5,0)%</b>	<b>460,0%</b>
Imposto de renda e contribuição social corrente .....	(2.228)	0,0%	(11.224)	(0,1)%	(80,1)%
Imposto de renda e contribuição social diferido .....	135.407	1,2%	(171.581)	(1,9)%	n.a.
<b>Prejuízo do exercício .....</b>	<b>(2.403.086)</b>	<b>(21,0)%</b>	<b>(635.731)</b>	<b>(7,0)%</b>	<b>278,0%</b>

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

### Resultado operacional

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

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

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

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

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2019	2018	Variação Percentual
	(por ASK em centavos de R\$)		
Receita líquida:			
Transporte de passageiros .....	30,41	29,54	3,0%
Outras receitas .....	1,49	1,32	13,0%
<b>Receita líquida .....</b>	<b>31,90</b>	<b>30,86</b>	<b>3,4%</b>
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais <sup>(1)</sup> :			
Combustível de aviação .....	8,60	9,01	(4,6)%
Salários e benefícios .....	5,21	4,81	8,2%
Tarifas aeroportuárias .....	2,02	2,02	0,2%
Prestação de serviços de tráfego .....	1,33	1,35	(1,4)%
Comerciais e publicidade .....	1,24	1,26	(1,4)%
Materiais de manutenção e reparo .....	0,79	0,85	(6,9)%
Depreciação e amortização .....	4,51	4,37	3,0%
Outras despesas operacionais .....	2,66	2,35	13,2%
<b>Total das despesas operacionais .....</b>	<b>26,35</b>	<b>26,02</b>	<b>1,3%</b>

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

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

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

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

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

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

	Exercício findo em 31 de dezembro de		Variação Percentual
	2019	2018	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais) .....	R\$10.907,9	R\$8.670,1	25,8%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões).....	35.868	29.353	22,2%
Taxa de ocupação (%) .....	83,5%	82,3%	+1,4p.p.
Receita de passageiros por ASK (centavos).....	30,41	29,54	3,0%
Receita operacional por ASK (centavos)....	31,90	30,86	3,4%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	36,43	35,89	1,5%
Número de decolagens .....	295.354	262.312	12,6%
Horas-bloco .....	495.362	433.945	14,2%

### **Custos dos serviços prestados e despesas operacionais**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Resultado Financeiro**

**Receita financeira.** A receita financeira reduziu 3,3% ou R\$2,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com o mesmo período de 2018, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 6,4% em 2018 para 5,0% em 2019.

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

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

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

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



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

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

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

**Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:**

	Exercício findo em 31 de dezembro de				Variação percentual
	2018	AV (%)	2017	AV (%)	
	(em milhares de reais)				
Receita líquida					
Transporte de passageiros .....	8.670.132	95,7%	6.695.340	86,9%	29,50%
Outras receitas .....	386.932	4,3%	1.009.491	13,1%	(61,7)%
<b>Receita líquida .....</b>	<b>9.057.064</b>	<b>100,0%</b>	<b>7.704.831</b>	<b>100,0%</b>	<b>17,6%</b>
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação .....	(2.644.261)	(29,2)%	(1.848.195)	(24,0)%	43,1%
Salários e benefícios .....	(1.413.017)	(15,6)%	(1.296.166)	(16,8)%	9,0%
Tarifas aeroportuárias .....	(592.100)	(6,5)%	(490.569)	(6,4)%	20,7%
Prestação de serviços de tráfego .....	(395.394)	(4,4)%	(357.841)	(4,6)%	10,5%
Comerciais e publicidade .....	(368.663)	(4,1)%	(309.540)	(4,0)%	19,1%
Materiais de manutenção e reparo ....	(250.105)	(2,8)%	(484.156)	(6,3)%	(48,3)%
Depreciação e amortização .....	(1.284.050)	(14,2)%	(1.063.378)	(13,8)%	20,8%
Outras despesas operacionais, líquidas .....	(915.850)	(10,1)%	(612.194)	(7,9)%	49,6%
	(7.863.440)	(86,8)%	(6.462.039)	(83,9)%	21,7%
<b>Lucro operacional .....</b>	<b>1.193.624</b>	<b>13,2%</b>	<b>1.242.792</b>	<b>16,1%</b>	<b>(4,0)%</b>
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras .....	74.522	0,8%	128.272	1,7%	(41,9)%
Despesas financeiras .....	(1.094.828)	(12,1)%	(1.078.598)	(14,0)%	1,5%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido .....	298.094	3,3%	(90.171)	(1,2)%	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas .....	(1.306.063)	(14,4)%	34.859	0,5%	n.a.
	(2.028.275)	(22,4)%	(1.005.638)	(13,1)%	(101,7)%
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido.....	381.725	4,2%	176.975	2,3%	115,7%
<b>Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social..</b>	<b>(452.926)</b>	<b>(5,0)%</b>	<b>414.129</b>	<b>5,4%</b>	<b>n.a.</b>
Imposto de renda e contribuição social corrente .....	(11.224)	(0,1)%	2.875	0,0%	n.a.
Imposto de renda e contribuição social diferido.....	(171.581)	(1,9)%	7.509	0,1%	n.a.
<b>Lucro (prejuízo) líquido do período .....</b>	<b>(635.731)</b>	<b>(7,0)%</b>	<b>424.513</b>	<b>5,5%</b>	<b>n.a.</b>
<b>Resultado operacional</b>					

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

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, a Companhia reportou um lucro operacional de R\$1.193,6 milhões, uma redução de R\$49,2 milhões comparado com 2017. Esse resultado operacional está relacionado principalmente com o aumento de 17,6% nas receitas, impulsionadas pelo aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução das aeronaves A320neo de próxima geração, que são mais eficientes na queima de combustível e possuem um CASK menor, parcialmente compensado pelo (i) evento não-recorrente de R\$226,3 milhões relacionados com uma despesa devido à venda de seis E-Jets, (ii) desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (iii) o aumento de 30% nos preços de combustíveis. Excluindo o impacto de eventos não-recorrentes, o lucro operacional seria de R\$1.419,9 milhões em 2018, um aumento de R\$177,1 milhões comparado com 2017.

O prejuízo líquido foi de R\$635,7 milhões no exercício de 2018. Excluindo o impacto dos efeitos não-recorrentes, o prejuízo líquido de 2018 foi de R\$409,4 milhões.

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

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

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2018	2017	Variação Percentual
(por ASK em centavos de R\$)			
Receita líquida <sup>(1)</sup> :			
Transporte de passageiros .....	29,54	26,46	11,6%
Outras receitas .....	1,32	3,99	(67,0)%
<b>Receita líquida .....</b>	<b>30,86</b>	<b>30,45</b>	<b>1,3%</b>
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:			
Combustível de aviação .....	9,01	7,31	23,3%
Salários e benefícios .....	4,81	5,12	(6,0)%
Tarifas aeroportuárias .....	2,02	1,94	4,0%
Prestação de serviços de tráfego .....	1,35	1,41	(4,8)%
Comerciais e publicidade .....	1,26	1,22	2,7%
Materiais de manutenção e reparo .....	0,85	1,91	(55,5)%
Depreciação e amortização .....	4,37	4,20	4,1%
Outras despesas operacionais .....	2,35	2,42	(2,9)%
<b>Total das despesas operacionais .....</b>	<b>26,02</b>	<b>25,54</b>	<b>1,9%</b>

**Receita Líquida.** A receita líquida aumentou 17,6% ou R\$1.352,2 milhões, de R\$7.704,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R\$9.057,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, devido ao aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs. Em 1º de janeiro de 2018, a Azul adotou novas normas contábeis, incluindo o IFRS 15, que acarreta em um novo padrão de reconhecimento de receita. A adoção da norma contábil IFRS 15 impactou a classificação e o prazo de reconhecimento de certos itens auxiliares, como bagagens, upgrades, mudanças de itinerário e outras tarifas relacionadas com a passagem, uma vez que tais taxas são consideradas parte do serviço prestado ao passageiro. Esses itens auxiliares são agora reconhecidos na receita de passageiros, enquanto os itens não relacionados a passageiros, incluindo cargas, pacotes de viagem e receita de aluguel de aeronaves, continuam a ser reconhecidos em outras receitas.

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

**Transporte de Passageiros.** O aumento de R\$1.974,8 milhões ou 29,5% na receita de transporte de passageiros no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 quando comparado com o mesmo período de 2017 deve-se ao aumento de 16,4% de RPKs e a adoção da norma contábil IFRS 15 em 2018, refletindo um aumento de 16,0% nos ASK.

**Cargas e outras receitas.** A redução de R\$622,6 milhões ou 61,7% em cargas e outras receitas está relacionada principalmente a adoção da norma contábil IFRS 15 compensada parcialmente pelo aumento da receita de cargas de 56,5% no período.

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

	Exercício findo em 31 de dezembro de		Variação Percentual
	2018	2017	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais) .....	R\$8.670,1	R\$6.695,3	29,5%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões).....	29.353	25.300	16,0%
Taxa de ocupação (%) .....	82,3%	82,1%	+0,2p.p.
Receita de passageiros por ASK (centavos).....	29,54	26,46	11,6%
Receita operacional por ASK (centavos)....	30,86	30,45	1,3%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	35,89	35,64	0,7%
Número de decolagens .....	262.312	259.966	0,9%
Horas-bloco .....	433.945	407.416	6,5%

### **Custos dos serviços prestados e despesas operacionais**

**Custos dos serviços prestados e despesas operacionais.** Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 21,7% ou R\$1.401,4 milhões, de R\$6.462,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R\$7.863,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, principalmente em decorrência da (i) desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, (ii) um aumento de 30% nos preços de combustíveis e (iii) eventos não-recorrentes que consistem em uma despesa de R\$226,3 milhões relacionada à venda de seis E-Jets, parcialmente compensado pela introdução de aeronaves de nova geração em nossa frota, que apresentam um CASK menor.

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

**Combustível de aviação.** O custo com despesas de combustível aumentou 43,1% ou R\$796,1 milhões em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, principalmente devido (i) ao aumento de 30,0% no preço do combustível, que passou de uma média de R\$1,97 por litro em 2017 para uma média de R\$2,55 por litro em 2018 e (ii) ao aumento de 6,5% em horas-bloco. Em termos de ASKs, o combustível de aviação aumentou 23,3%, devido às razões acima, parcialmente compensado pela introdução dos A320neos que são mais eficientes em termos de consumo de combustível.

**Salários e benefícios.** Os gastos com salários e benefícios aumentaram 9,0% ou R\$116,9 milhões em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, devido (i) ao aumento de 2,5% nos salários em decorrência dos acordos coletivos com sindicatos aplicáveis a todos os empregados de companhias aéreas no Brasil em 2018 e (ii) ao aumento no número de tripulantes de 10.878 em 2017 para 11.807 em 2018, devido principalmente à introdução do A320neo na nossa frota. Em uma base por ASK, os gastos com salários e benefícios tiveram uma redução de 6,0%.

**Tarifas aeroportuárias.** O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 20,7% ou R\$101,5 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido (i) ao aumento de 11,2% na etapa média, subindo de 905 quilômetros no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para 1.006 quilômetros no mesmo período em 2018, e (ii) um aumento no número de decolagens internacionais, as quais possuem tarifas de navegação mais altas. As tarifas aeroportuárias por ASK aumentaram 4,0%.

**Prestação de serviços de tráfego.** Os custos com prestação de serviços de tráfego aumentaram 10,5% ou R\$37,6 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 devido principalmente (i) ao crescimento de 16,0% nos ASKs, o que levou ao aumento de 5,0% no número de passageiros, e (ii) ao aumento nos voos internacionais, os quais possuem maiores despesas de catering que os voos domésticos. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego reduziram 4,8%.

**Comerciais e publicidade.** As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 19,1% ou R\$59,1 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017, em linha com um aumento na receita de passageiros, que resultou em maiores taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens. As despesas com vendas e marketing por ASKs aumentaram 2,7%.

**Materiais de manutenção e reparo.** Os custos com materiais de manutenção e reparo reduziram 48,3% ou R\$234,1 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido (i) ao menor número de eventos de manutenção realizados durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, comparado com o mesmo período de 2017, (ii) internalização de certas atividades de manutenção dos E-Jets, e (iii) condições mais favoráveis para negociação com fornecedores. Os custos com materiais de manutenção e reparo por ASK reduziu 55,5%.

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

**Depreciação e amortização.** Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram 20,7% ou R\$220,7 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido à adição de 10 aeronaves na frota durante 2018 e ao aumento da capitalização dos eventos de manutenção pesada. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos por ASK aumentou 4,1%.

**Outras despesas operacionais, líquidas.** Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 49,6% ou R\$303,7 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017, principalmente devido (i) à despesa não-recorrente de R\$226,3 milhões relacionada com a venda de seis E-Jets, o que levou a uma diferença não caixa entre o preço de venda dessas aeronaves e o preço reconhecido em nosso balanço, (ii) um aumento de 16% em despesas de TI relacionadas com despesas do GDS como consequência de nossas parcerias internacionais, que são atreladas ao dólar norte-americano, e (iii) maiores despesas relacionadas com o treinamento de pilotos. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais ajustadas pelos eventos não-recorrentes reduziram em 2,9%.

### **Resultado Financeiro**

**Receita financeira.** A receita financeira reduziu 41,9% ou R\$53,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com o mesmo período de 2017, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 10,1% em 2017 para 6,5% em 2018.

**Despesas financeiras.** As despesas financeiras aumentaram 1,5%, ou R\$16,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido ao aumento nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves como resultado da adição de 10 aeronaves em nosso balanço durante os últimos doze meses, e a depreciação de 14,8% do real em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, parcialmente compensado pela redução do CDI médio do período, passando de 10,1% em no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para 6,5% no mesmo período em 2018.

**Instrumentos financeiros derivativos.** Registramos um ganho com instrumentos financeiros de R\$298,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 tivemos uma perda de R\$90,2 milhões. Esta linha reflete o impacto de (i) instrumentos derivativos expressos em dólares usados para proteger nossa exposição cambial resultante de nossas despesas em dólares; e (ii) instrumentos derivativos de combustível de aviação usados para proteger nossa exposição à variação do preço de combustível de aviação.

**Variações monetárias e cambiais, líquidas.** A perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas, realizadas e não realizadas foi de R\$1.306,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 em comparação com um ganho de R\$34,9 milhões no mesmo período em 2017, em razão da depreciação do real frente ao dólar norte-americano no final do período de 17,1% entre 31 de dezembro de 2017 e 31 de dezembro de 2018, resultando em um aumento da dívida em moeda estrangeira.

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

**Resultado de transações com partes relacionadas, líquido.** Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, registramos um ganho líquido de R\$381,7 milhões decorrente de operações com partes relacionadas comparado com R\$177,0 milhões no mesmo período em 2017. O ganho de 2018 refere-se principalmente ao aumento do valor justo do título da TAP, que é conversível em 41,25% do valor econômico da companhia aérea portuguesa.

**Imposto de renda e contribuição social corrente.** O imposto de renda e contribuição social corrente para o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 totalizou uma despesa de R\$11,2 milhões, principalmente devido à apuração de lucro tributável na holding. No mesmo período em 2017 registramos um crédito de R\$2,9 milhões devido à reversão de provisões tributárias em razão da prescrição de passivos tributários.

**Imposto de renda e contribuição social diferido.** As despesas relacionadas a imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R\$171,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com um crédito de R\$7,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017, principalmente em razão das diferenças temporárias reconhecidas em 2018, sendo que em 2017 foi reconhecido um ganho pela utilização de prejuízo fiscal e bases negativas de contribuição social no Programa Especial de Regularização Tributária ("PERT").

### Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

	Em 30 de junho de 2020	% do Ativo	Em 31 de dezembro de 2019	% do Ativo	Var.
	(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)				
<b>Ativo</b>					
<b>Circulante</b>					
Caixa e equivalentes de caixa .....	1.566.366	10,3%	1.647.880	8,6%	(4,9)%
Aplicações financeiras .....	64.733	0,4%	62.009	0,3%	4,4%
Contas a receber .....	622.642	4,1%	1.165.866	6,1%	(46,6)%
Arrendamentos a receber .....	148.607	1,0%	75.052	0,4%	98,0%
Estoques .....	399.269	2,6%	260.865	1,4%	53,1%
Ativo disponível para a venda .....	43.640	0,3%	51.850	0,3%	(15,8)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção .....	310.655	2,0%	258.212	1,3%	20,3%
Tributos a recuperar .....	43.194	0,3%	139.668	0,7%	(69,1)%
Instrumentos financeiros derivativos	74.267	0,5%	168.148	0,9%	(55,8)%
Despesas antecipadas .....	96.448	0,6%	139.403	0,7%	(30,8)%
Outros ativos circulantes .....	119.389	0,8%	169.778	0,9%	(29,7)%
<b>Total do ativo circulante .....</b>	<b>3.489.210</b>	<b>23,0%</b>	<b>4.138.731</b>	<b>21,6%</b>	<b>(15,7)%</b>
<b>Não-circulante</b>					
Aplicações financeiras de longo prazo .....	754.267	5,0%	1.397.699	7,3%	(46,0)%
Arrendamentos a receber .....	222.584	1,5%	204.452	1,1%	8,9%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção .....	1.962.382	12,9%	1.393.321	7,3%	40,8%
Instrumentos financeiros derivativos	298.949	2,0%	657.776	3,4%	(54,6)%
Despesas antecipadas .....	20.015	0,1%	22.216	0,1%	(9,9)%
Tributos a recuperar .....	327.726	2,2%	244.601	1,3%	34,0%

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

Imposto de renda e contribuição social diferidos .....	24.554	0,2%	-	0,0%	n.a.
Outros ativos não-circulantes .....	299.943	2,0%	497.567	2,6%	(39,7)%
Direito de uso – arrendamentos .....	4.311.379	28,4%	7.087.412	36,9%	(39,2)%
Direito de uso – manutenção de aeronaves .....	398.169	2,6%	497.391	2,6%	(19,9)%
Imobilizado .....	1.910.614	12,6%	1.968.840	10,3%	(3,0)%
Intangível .....	1.144.345	7,5%	1.087.484	5,7%	5,2%
<b>Total do ativo não-circulante .....</b>	<b>11.674.927</b>	<b>77,0%</b>	<b>15.058.759</b>	<b>78,4%</b>	<b>(22,5)%</b>
<b>Total do ativo .....</b>	<b>15.164.137</b>	<b>100,0%</b>	<b>19.197.490</b>	<b>100,0%</b>	<b>(21,0)%</b>
<b>Passivo</b>					
<b>Circulante</b>					
Empréstimos e financiamentos .....	1.177.543	7,8%	481.227	2,5%	144,7%
Passivos de arrendamentos .....	2.196.909	14,5%	1.585.233	8,3%	38,6%
Fornecedores .....	2.553.411	16,8%	1.376.850	7,2%	85,5%
Fornecedores risco sacado .....	45.607	0,3%	249.727	1,3%	(81,7)%
Transportes a executar .....	1.824.715	12,0%	2.094.254	10,9%	(12,9)%
Salários, provisões e encargos sociais .....	379.606	2,5%	357.571	1,9%	6,2%
Prêmios de seguros a pagar .....	31.950	0,2%	49.938	0,3%	(36,0)%
Tributos a recolher .....	30.929	0,2%	49.060	0,3%	(37,0)%
Programa de recuperação fiscal .....	15.168	0,1%	13.480	0,1%	12,5%
Instrumentos financeiros derivativos .....	246.091	1,6%	81.196	0,4%	203,1%
Provisões .....	1.026.912	6,8%	323.441	1,7%	217,5%
Outros passivos circulantes .....	238.682	1,6%	200.043	1,0%	19,3%
<b>Total do passivo circulante .....</b>	<b>9.767.523</b>	<b>64,4%</b>	<b>6.862.020</b>	<b>35,7%</b>	<b>42,3%</b>
<b>Não-circulante</b>					
Empréstimos e financiamentos .....	3.860.831	25,5%	3.036.929	15,8%	27,1%
Instrumentos financeiros derivativos .....	267.598	1,8%	228.994	1,2%	16,9%
Passivos de arrendamentos .....	11.997.497	79,1%	10.521.388	54,8%	14,0%
Imposto de renda e contribuição social diferidos .....	-	-	242.516	1,3%	n.a.
Programa de recuperação fiscal .....	115.051	0,8%	119.300	0,6%	(3,6)%
Provisões .....	1.575.713	10,4%	1.489.911	7,8%	5,8%
Outros passivos não-circulantes .....	228.167	1,5%	215.606	1,1%	5,8%
<b>Total do passivo não-circulante .....</b>	<b>18.044.857</b>	<b>119,0%</b>	<b>15.854.644</b>	<b>82,6%</b>	<b>13,8%</b>
<b>Patrimônio líquido</b>					
Capital social .....	2.245.075	14,8%	2.243.215	11,7%	0,1%
Reserva de capital .....	1.937.724	12,8%	1.928.830	10,0%	0,5%
Ações em Tesouraria .....	(15.565)	(0,1)%	(15.565)	(0,1)%	0,0%
Outros resultados abrangentes .....	(8.047)	(0,1)%	(159.261)	(0,8)%	(94,9)%
	(16.807.43)				
Prejuízo acumulado .....	0)	(110,8)%	(7.516.393)	(39,2)%	123,6%
	(12.648.24)				
<b>Total do patrimônio líquido .....</b>	<b>3)</b>	<b>(83,4)%</b>	<b>(3.519.174)</b>	<b>(18,3)%</b>	<b>259,4%</b>
<b>Total do passivo e patrimônio líquido .....</b>	<b>15.164.137</b>	<b>100,0%</b>	<b>19.197.490</b>	<b>100,0%</b>	<b>(21,0)%</b>



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

### Ativo circulante

**Caixa e equivalentes de caixa.** O saldo passou de R\$1.647,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.566,4 milhões em 30 de junho de 2020 representando uma redução de R\$81,5 milhões. Essa variação ocorreu principalmente devido ao impacto da pandemia do COVID-19, que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

**Aplicações financeiras.** O saldo passou de R\$62,0 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$64,7 milhões em 30 de junho de 2020, não tendo ocorrido variação significativa. O saldo combinado das rubricas de caixa e equivalentes de caixa e de aplicações financeiras passaram de R\$1.709,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.631,1 milhões em 30 de junho de 2020 devido ao impacto da pandemia do COVID-19 em nossas operações.

**Contas a receber.** O saldo passou de R\$1.165,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$622,6 milhões em 30 de junho de 2020, representando uma redução de 46,6%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento na antecipação de recebíveis no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 relacionado com a redução da demanda decorrente da pandemia.

**Depósitos em garantia e reservas de manutenção.** O saldo passou de R\$258,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$310,7 milhões em 30 de junho de 2020. Esse aumento ocorreu principalmente devido à desvalorização de 35,9% do real uma vez que este saldo é dolarizado.

### Ativo não-circulante

**Aplicações financeiras não-circulante.** O saldo passou de R\$1.397,7 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$754,3 milhões em 30 de junho de 2020. A redução do saldo deve-se à redução do valor justo dos títulos da TAP decorrente do impacto da pandemia em suas operações.

**Direito de uso – arrendamentos.** O saldo passou de R\$7.087,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$4.311,4 milhões em 30 de junho de 2020. Essa redução decorreu principalmente devido às renegociações contratuais realizadas com determinados arrendadores de aeronaves e motores, que resultaram na mudança do valor da contraprestação dos contratos de arrendamento. Consequentemente, seguindo as regras de modificação contratual do IFRS 16, a Companhia recalculou o passivo de arrendamento levando em consideração os novos fluxos contratuais e a taxa de desconto e taxa de câmbio da data da modificação. A contrapartida do ajuste do passivo de arrendamento foi reconhecida como redutora do ativo de Direito de Uso.

**Imobilizado.** O saldo passou de R\$1.968,8 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.910,6 milhões em 30 de junho de 2020, representando uma redução de R\$58,2 milhões. Tal redução decorreu principalmente devido à menor aquisição de peças de reposição e a depreciação durante o primeiro semestre de 2020.

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

### Passivo circulante

**Empréstimos e financiamentos.** O saldo circulante passou de R\$481,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.177,5 milhões em 30 de junho de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com o cronograma de amortização da dívida da Companhia, e com a conversão de parte de operações de hedge de combustível da Companhia em dívida local, operação realizada durante o primeiro semestre de 2020.

**Passivo de arrendamento.** O saldo circulante passou de R\$1.585,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$2.196,9 milhões em 30 de junho de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com a depreciação do real frente ao dólar de 35,9% no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

**Fornecedores.** O saldo passou de R\$1.376,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$2.553,4 milhões em 30 de junho de 2020. Essa variação se deve à extensão no prazo médio de pagamento a fornecedores.

**Transporte a executar.** O saldo passou de R\$2.094,3 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.824,7 milhões em 30 de junho de 2020, representando uma redução de 12,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao impacto da pandemia do COVID-19, que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

**Derivativos e instrumentos financeiros.** O saldo passou de R\$81,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$246,1 milhões em 30 de junho de 2020. Esta variação se deve principalmente devido a flutuações nas posições de hedge de combustível.

**Provisões.** O saldo passou de R\$323,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.026,9 milhões em 30 de junho de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com as provisões feitas para devolução de aeronaves e motores; e provisão para contrato oneroso, devido ao *impairment* de 53 aeronaves E195 E1.

### Passivo não-circulante

**Passivo de arrendamento.** O saldo passou de R\$10.521,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$11.997,5 milhões em 30 de junho de 2020. Este aumento decorreu principalmente devido à desvalorização de 35,9% do real frente ao dólar entre 31 de dezembro de 2019 e 30 de junho de 2020, e à introdução líquida de uma aeronave na frota.

**Provisões.** O saldo passou de R\$1.489,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.575,7 milhões em 30 de junho de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com as provisões feitas para devolução de aeronaves e motores; para riscos tributários, cíveis e trabalhistas; e provisão para contrato oneroso, devido ao *impairment* de 53 aeronaves E195 E1.

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

**Patrimônio líquido.** O saldo passou de R\$3.519,2 milhões negativos em 31 de dezembro de 2019 para R\$12.648,2 milhões negativos em 30 de junho de 2020. Essa variação decorreu principalmente em razão do prejuízo no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

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

	Em 31 de dezembro de 2019	% do Ativo	Em 31 de dezembro de 2018	% do Ativo	Var.
	(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)				
<b>Ativo</b>					
<b>Circulante</b>					
Caixa e equivalentes de caixa .....	1.647.880	8,6%	1.169.136	7,3%	40,9%
Aplicações financeiras .....	62.009	0,3%	517.423	3,2%	(88,0)%
Contas a receber .....	1.165.866	6,1%	1.069.056	6,6%	9,1%
Arrendamentos a receber .....	75.052	0,4%	73.671	0,5%	1,9%
Estoques .....	260.865	1,4%	200.145	1,2%	30,3%
Ativo disponível para a venda .....	51.850	0,3%	-	-	n.a.
Depósitos em garantia e reservas de manutenção .....	258.212	1,3%	144.192	0,9%	79,1%
Tributos a recuperar .....	139.668	0,7%	283.841	1,8%	(50,8)%
Instrumentos financeiros derivativos .....	168.148	0,9%	6.654	0,0%	2427,0%
Despesas antecipadas .....	139.403	0,7%	115.453	0,7%	20,7%
Outros ativos circulantes .....	169.778	0,9%	110.623	0,7%	53,5%
<b>Total do ativo circulante .....</b>	<b>4.138.731</b>	<b>21,6%</b>	<b>3.690.194</b>	<b>22,9%</b>	<b>12,2%</b>
<b>Não-circulante</b>					
Aplicações financeiras de longo prazo .....	1.397.699	7,3%	1.287.781	8,0%	8,5%
Arrendamentos a receber .....	204.452	1,1%	288.067	1,8%	(29,0)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção .....	1.393.321	7,3%	1.402.528	8,7%	(0,7)%
Instrumentos financeiros derivativos .....	657.776	3,4%	588.726	3,7%	11,7%
Despesas antecipadas .....	22.216	0,1%	21.683	0,1%	2,5%
Tributos a recuperar .....	244.601	1,3%	-	-	n.a.
Outros ativos não-circulantes .....	497.567	2,6%	397.398	2,5%	25,2%
Direito de uso – arrendamentos .....	7.087.412	36,9%	4.926.326	30,6%	43,9%
Direito de uso – manutenção de aeronaves .....	497.391	2,6%	632.900	3,9%	(21,4)%
Imobilizado .....	1.968.840	10,3%	1.842.239	11,4%	6,9%
Intangível .....	1.087.484	5,7%	1.016.556	6,3%	7,0%
<b>Total do ativo não-circulante .....</b>	<b>15.058.759</b>	<b>78,4%</b>	<b>12.404.204</b>	<b>77,1%</b>	<b>21,4%</b>
<b>Total do ativo .....</b>	<b>19.197.490</b>	<b>100,0%</b>	<b>16.094.398</b>	<b>100,0%</b>	<b>19,3%</b>
<b>Passivo</b>					
<b>Circulante</b>					
Empréstimos e financiamentos .....	481.227	2,5%	158.813	1,0%	203,0%
Passivos de arrendamentos .....	1.585.233	8,3%	1.237.909	7,7%	28,1%
Fornecedores .....	1.376.850	7,2%	1.287.661	8,0%	6,9%
Fornecedores risco sacado .....	249.727	1,3%	162.778	1,0%	53,4%
Transportes a executar .....	2.094.254	10,9%	1.672.452	10,4%	25,2%

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

Salários, provisões e encargos sociais .....	357.571	1,9%	244.008	1,5%	46,5%
Prêmios de seguros a pagar .....	49.938	0,3%	34.999	0,2%	42,7%
Tributos a recolher.....	49.060	0,3%	56.999	0,4%	(13,9)%
Programa de recuperação fiscal.....	13.480	0,1%	9.749	0,1%	38,3%
Instrumentos financeiros derivativos	81.196	0,4%	180.975	1,1%	(55,1)%
Provisões.....	323.441	1,7%	36.083	0,2%	796,4%
Outros passivos circulantes.....	200.043	1,0%	193.492	1,2%	3,4%
<b>Total do passivo circulante .....</b>	<b>6.862.020</b>	<b>35,7%</b>	<b>5.275.918</b>	<b>32,8%</b>	<b>30,1%</b>
<b>Não-circulante</b>					
Empréstimos e financiamentos.....	3.036.929	15,8%	2.597.313	16,1%	16,9%
Instrumentos financeiros derivativos	228.994	1,2%	260.019	1,6%	(11,9)%
Passivos de arrendamentos .....	10.521.388	54,8%	7.681.837	47,7%	37,0%
Imposto de renda e contribuição social diferidos.....	242.516	1,3%	293.211	1,8%	(17,3)%
Programa de recuperação fiscal.....	119.300	0,6%	95.705	0,6%	24,7%
Provisões.....	1.489.911	7,8%	713.941	4,4%	108,7%
Outros passivos não-circulantes.....	215.606	1,1%	326.492	2,0%	(34,0)%
<b>Total do passivo não-circulante....</b>	<b>15.854.644</b>	<b>82,6%</b>	<b>11.968.518</b>	<b>74,4%</b>	<b>32,5%</b>
<b>Patrimônio líquido</b>					
Capital social .....	2.243.215	11,7%	2.209.415	13,7%	1,5%
Reserva de capital .....	1.928.830	10,0%	1.918.373	11,9%	0,5%
Ações em Tesouraria .....	(15.565)	(0,1)%	(10.550)	(0,1)%	47,5%
Outros resultados abrangentes .....	(159.261)	(0,8)%	(153.969)	(1,0)%	3,4%
Prejuízo acumulado.....	(7.516.393)	(39,2)%	(5.113.307)	(31,8)%	47,0%
<b>Total do patrimônio líquido .....</b>	<b>(3.519.174)</b>	<b>(18,3)%</b>	<b>(1.150.038)</b>	<b>(7,1)%</b>	<b>206,0%</b>
<b>Total do passivo e patrimônio líquido.....</b>	<b>19.197.490</b>	<b>100,0%</b>	<b>16.094.398</b>	<b>100,0%</b>	<b>19,3%</b>

**Ativo circulante**

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

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

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

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

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

### **Ativo não-circulante**

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

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

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

### **Passivo circulante**

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

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

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

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

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

### Passivo não-circulante

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

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

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

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

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

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

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

	Em 31 de dezembro de 2018	% do Ativo	Em 31 de dezembro de 2017	% do Ativo	Var.
	(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)				
<b>Ativo</b>					
<b>Circulante</b>					
Caixa e equivalentes de caixa .....	1.169.136	7,3%	762.319	5,5%	53,4%
Aplicações financeiras .....	517.423	3,2%	1.036.148	7,4%	(50,1)%
Aplicações financeiras vinculadas ....	-	-	8.808	0,1%	n.a.
Contas a receber .....	1.069.056	6,6%	914.428	6,6%	16,9%
Arrendamentos a receber .....	73.671	0,5%	57.768	0,4%	27,5%
Estoques .....	200.145	1,2%	150.393	1,1%	33,1%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção .....	144.192	0,9%	130.112	0,9%	10,8%
Tributos a recuperar .....	283.841	1,8%	112.891	0,8%	151,4%
Instrumentos financeiros derivativos	6.654	0,0%	10.345	0,1%	(35,7)%
Despesas antecipadas .....	115.453	0,7%	82.656	0,6%	39,7%
Outros ativos circulantes .....	110.623	0,7%	198.807	1,4%	(44,4)%
<b>Total do ativo circulante .....</b>	<b>3.690.194</b>	<b>22,9%</b>	<b>3.464.675</b>	<b>24,9%</b>	<b>6,5%</b>
<b>Não-circulante</b>					
Aplicações financeiras de longo prazo .....	1.287.781	8,0%	835.957	6,0%	54,0%
Arrendamentos a receber .....	288.067	1,8%	308.824	2,2%	(6,7)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção .....	1.402.528	8,7%	1.129.015	8,1%	24,2%
Instrumentos financeiros derivativos	588.726	3,7%	410.477	2,9%	43,4%
Despesas antecipadas .....	21.683	0,1%	4.472	0,0%	384,9%
Outros ativos não-circulantes .....	397.398	2,5%	169.816	1,2%	134,0%
Direito de uso – arrendamentos .....	4.926.326	30,6%	4.377.725	31,5%	12,5%
Direito de uso – manutenção de aeronaves .....	632.900	3,9%	374.384	2,7%	69,1%
Imobilizado .....	1.842.239	11,4%	1.880.771	13,5%	(2,0)%
Intangível .....	1.016.556	6,3%	961.000	6,9%	5,8%
<b>Total do ativo não-circulante .....</b>	<b>12.404.204</b>	<b>77,1%</b>	<b>10.452.441</b>	<b>75,1%</b>	<b>18,7%</b>
<b>Total do ativo .....</b>	<b>16.094.398</b>	<b>100,0%</b>	<b>13.917.116</b>	<b>100,0%</b>	<b>15,6%</b>
<b>Passivo</b>					
<b>Circulante</b>					
Empréstimos e financiamentos .....	158.813	1,0%	419.198	3,0%	(62,1)%
Passivos de arrendamentos .....	1.237.909	7,7%	914.600	6,6%	35,3%
Fornecedores .....	1.287.661	8,0%	971.750	7,0%	32,5%
Fornecedores risco sacado .....	162.778	1,0%	-	-	n.a.
Transportes a executar .....	1.672.452	10,4%	1.287.434	9,3%	29,9%
Salários, provisões e encargos sociais .....	244.008	1,5%	246.336	1,8%	(0,9)%
Prêmios de seguros a pagar .....	34.999	0,2%	24.411	0,2%	43,4%
Tributos a recolher .....	56.999	0,4%	44.418	0,3%	28,3%
Programa de recuperação fiscal .....	9.749	0,1%	9.772	0,1%	(0,2)%
Instrumentos financeiros derivativos	180.975	1,1%	48.522	0,3%	273,0%
Provisões .....	36.083	0,2%	-	-	n.a.
Outros passivos circulantes .....	193.492	1,2%	151.696	1,1%	27,6%
<b>Total do passivo circulante .....</b>	<b>5.275.918</b>	<b>32,8%</b>	<b>4.118.137</b>	<b>29,6%</b>	<b>28,1%</b>
<b>Não-circulante</b>					



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

Empréstimos e financiamentos.....	2.597.313	16,1%	2.159.241	15,5%	20,3%
Instrumentos financeiros derivativos	260.019	1,6%	378.415	2,7%	(31,3)%
Passivos de arrendamentos .....	7.681.837	47,7%	6.428.893	46,2%	19,5%
Imposto de renda e contribuição social diferidos.....	293.211	1,8%	142.102	1,0%	106,3%
Programa de recuperação fiscal.....	95.705	0,6%	105.431	0,8%	(9,2)%
Provisões.....	713.941	4,4%	553.155	4,0%	29,1%
Outros passivos não-circulantes.....	326.492	2,0%	422.713	3,0%	(22,8)%
<b>Total do passivo não-circulante....</b>	<b>11.968.518</b>	<b>74,4%</b>	<b>10.189.950</b>	<b>73,2%</b>	<b>17,5%</b>
<b>Patrimônio líquido</b>					
Capital social .....	2.209.415	13,7%	2.163.377	15,5%	2,1%
Reserva de capital .....	1.918.373	11,9%	1.898.926	13,6%	1,0%
Ações em Tesouraria .....	(10.550)	(0,1)%	(2.745)	0,0%	284,3%
Outros resultados abrangentes .....	(153.969)	(1,0)%	(14.688)	(0,1)%	948,3%
Prejuízo acumulado.....	(5.113.307)	(31,8)%	(4.435.841)	(31,9)%	15,3%
<b>Total do patrimônio líquido .....</b>	<b>(1.150.038)</b>	<b>(7,1)%</b>	<b>(390.971)</b>	<b>(2,8)%</b>	<b>194,1%</b>
<b>Total do passivo e patrimônio líquido.....</b>	<b>16.094.398</b>	<b>100,0%</b>	<b>13.917.116</b>	<b>100,0%</b>	<b>15,6%</b>

**Ativo circulante**

**Caixa e equivalentes de caixa.** O saldo passou de R\$762,3 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.169,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 representando um aumento de 53,4%. Essa variação ocorreu principalmente devido à nona e décima emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas no valor de R\$700,0 milhões durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

**Aplicações financeiras.** O saldo passou de R\$1.036,1 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$517,4 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 50,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 53,4% no caixa e equivalentes de caixa relacionado com a emissão de R\$700,0 milhões de debêntures.

**Contas a receber.** O saldo passou de R\$914,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.069,1 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 16,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 17,6% na receita líquida no período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2018 quando comparado com o mesmo período em 2017 e pela redução na antecipação de recebíveis neste período.

**Ativo não-circulante**

**Aplicações financeiras não-circulante.** O saldo passou de R\$836,0 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.287,8 milhões em 31 de dezembro de 2018. O aumento do saldo deve-se à atualização do valor justo dos títulos conversíveis em ações da TAP.



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

**Depósitos em garantia e reservas de manutenção.** O saldo passou de R\$1.129,0 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.402,5 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 24,2%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento do número de aeronaves arrendadas de maior valor agregado decorrente da introdução de oito A320neos entre dezembro de 2017 e dezembro de 2018. A cada mês, a Companhia deposita reservas de manutenção de acordo com a utilização de cada aeronave arrendada.

**Direito de uso – arrendamentos.** O saldo passou de R\$4.377,7 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$4.926,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 12,5%. Tal variação decorreu principalmente devido à introdução de 10 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

**Imobilizado.** O saldo passou de R\$1.880,8 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.842,2 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 2,0%. Tal variação decorreu principalmente devido à venda de seis aeronaves próprias em 2018, parcialmente compensada pela aquisição de peças de reposição.

### Passivo circulante

**Empréstimos e financiamentos.** O saldo circulante passou de R\$419,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$158,8 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 62,1%. Esta redução deve-se, principalmente, à amortização de R\$1.997,6 milhões e captação de R\$ 798,9 milhões da dívida durante o ano de 2018.

**Passivo de arrendamento.** O saldo circulante passou de R\$914,6 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.237,9 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 35,3%. Este aumento está principalmente devido à introdução de 10 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

**Fornecedores.** O saldo passou de R\$971,8 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.287,7 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 32,5%. Essa variação se deve à implementação de uma extensão no prazo médio de pagamento a fornecedores com o intuito de otimizar o capital de giro da companhia.

**Transportes a executar.** O saldo passou de R\$1.287,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.672,5 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 29,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de capacidade de 16,0% em termos de ASKs combinado ao aumento de 11,6% na tarifa média dos bilhetes aéreos em 2018 quando comparado ao mesmo período no exercício anterior.

**Instrumentos financeiros derivativos.** O saldo passou de R\$48,5 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$181,0 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esse aumento de R\$132,5 milhões está relacionado com o cronograma de vencimento dos instrumentos financeiros.

**10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais****Passivo não-circulante**

**Empréstimos e financiamentos.** O saldo passou de R\$2.159,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$2.597,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 20,3%, devido à nona e décima emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas no valor de R\$700,0 milhões durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

**Derivativos e instrumentos financeiros.** O saldo passou de R\$378,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$260,0 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esta redução de 31,3% se deve principalmente à celebração de contratos de swap para converter o principal e juros, denominado em dólar para reais, das Senior Notes, emitidas em outubro de 2017.

**Passivo de arrendamento.** O saldo passou de R\$6.428,9 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$7.681,8 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 19,5%. Este aumento decorreu principalmente devido à introdução de 10 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

**Patrimônio líquido.** O saldo passou de R\$391,0 milhões negativo em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.150,0 milhões negativos em 31 de dezembro de 2018. Essa variação decorreu principalmente em razão do prejuízo de R\$635,7 milhões em 2018.

**Demais contas patrimoniais.** As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2018 e em 31 de dezembro de 2017, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

	Período de seis meses findo em 30 de junho de		Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2019	2018	2017
	(em milhares de reais)				
Fluxo de Caixa					
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais .....	551.366	1.037.663	2.594.637	1.764.903	1.014.244
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento ..	(314.007)	(626.613)	(1.186.820)	(273.841)	(1.081.377)
Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamentos .....	(219.711)	(371.271)	(913.503)	(1.151.284)	243.455
Variação cambial sobre caixa e equivalentes de caixa .....	(99.162)	4.083	(15.570)	67.039	36.833
Aumento (redução) de caixa e equivalentes de caixa .....	(81.514)	43.862	478.744	406.817	213.155

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

### ***Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais***

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 foi de R\$551,4 milhões comparado com R\$1.037,7 milhões no mesmo período em 2019. A redução da geração de caixa operacional deve-se principalmente a à redução de vendas decorrentes da crise do COVID-19.

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

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 foi de R\$1.764,9 milhões comparado com R\$1.014,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. O crescimento da geração de caixa operacional deve-se principalmente (i) ao aumento do lucro bruto em 2018, (ii) ao aumento do saldo de fornecedores e fornecedores risco sacado, que teve um aumento de caixa aplicado de R\$408,6 milhões em 2018 comparado a uma redução de R\$95,1 milhões em 2017, devido ao aumento do prazo médio de pagamento a fornecedores com o intuito de otimizar o capital de giro da companhia e (iii) uma redução de caixa aplicado em depósitos de garantia e reservas de manutenção de R\$168,9 milhões em 2017 para R\$65,0 milhões em 2018, parcialmente compensado por um aumento do caixa aplicado em impostos a recuperar de R\$171,0 milhões em 2018 comparado a R\$68,4 milhões no ano anterior.

### ***Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento***

No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$314,0 milhões comparado a R\$626,6 milhões no mesmo período em 2019. A redução de aplicação de caixa está relacionada principalmente com uma redução de investimentos com aquisições de bens do ativo imobilizado de R\$682,1 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2019 para R\$264,6 milhões no mesmo período em 2020 parcialmente compensado por uma redução no saldo de investimentos de curto prazo de R\$1,6 milhões no primeiro semestre de 2020 comparado a um aumento de investimentos de curto prazo de R\$259,5 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido ao aumento de necessidade de capital de giro como consequência do impacto da pandemia em nossas operações

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

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

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$273,8 milhões comparado ao caixa líquido aplicado de R\$1.081,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. Essa variação de caixa está relacionada principalmente com (i) um aumento nos proventos de R\$363,2 milhões relacionado à venda de bens do ativo imobilizado em 2018 comparado com R\$177,3 milhões em 2017 e (ii) ao resgate líquido de aplicações financeiras circulante de R\$544,0 milhões em 2018 comparado a uma aplicação de R\$629,6 milhões em 2017 parcialmente compensado pelo aumento nos valores gastos com aquisições de bens do ativo imobilizado e intangível no valor de R\$1.186,6 milhões em 2018 em comparação com R\$751,2 milhões em 2017.

### ***Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento***

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R\$219,7 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, comparado com um caixa aplicado de R\$371,3 milhões no mesmo período em 2019. A redução do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente à redução dos pagamentos de empréstimos, debentures e arrendamento de aeronaves de R\$688,7 milhões no primeiro semestre de 2019 comparado com R\$274,2 milhões no mesmo período em 2020, parcialmente compensado pela redução de captação de empréstimos e financiamentos no primeiro semestre de 2020 totalizando R\$46,8 milhões comparado a R\$292,0 milhões no mesmo período em 2019.

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

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

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R\$1.151,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, comparado com uma geração de caixa de R\$243,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente (i) à redução na captação de empréstimos e debentures, de R\$1.910,6 milhões em 2017 para R\$798,9 milhões em 2018, (ii) um aumento de capital de R\$1.231,3 milhões em 2017 proveniente do IPO realizado em abril de 2017, comparado a um aumento de capital de R\$47,6 milhões em 2018, parcialmente compensado pela redução do pagamento de empréstimos, debentures e arrendamento de aeronaves de R\$1.997,6 milhões em 2018 ante um pagamento de R\$2.890,5 milhões em 2017.

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

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

i. *descrição de quaisquer componentes importantes da receita*

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

	Período de seis meses findo em 30 de junho de		Exercícios findos em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2019	2018	2017
			(em milhares)		
<b>Transporte de Passageiros .....</b>	2.935.956	4.922.052	10.907.889	8.670.132	6.695.340
<b>Cargas e outras Receitas.....</b>	268.311	237.635	534.428	386.932	1.009.491

ii. *fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais*

**Período de seis meses findo em 30 de junho de 2020****Impactos COVID-19**

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

A partir da segunda quinzena de março de 2020, com a implementação de medidas de restrição de viagens e de distanciamento social pelas autoridades governamentais para conter a disseminação do COVID-19, o setor aéreo sofreu uma queda acentuada na demanda de passageiros. Desde o início dos primeiros impactos da pandemia do COVID-19 nos negócios da Companhia, a Companhia tomou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que buscou mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez. Algumas das medidas adotadas pela Companhia incluem: (i) a redução imediata de sua malha aérea em até 90% de sua capacidade entre 25 de março e 30 de abril; (ii) desenvolvimento de um Plano de Recuperação com o intuito de manter a liquidez necessária durante a crise, e otimizar a companhia aérea para o futuro, a partir do engajamento com todos os seus stakeholders; (iii) renegociação do pagamento dos alugueis de suas aeronaves; (iv) redução de despesas com salários; e (v) suspensão de investimentos não essenciais, incluindo pré-pagamentos de entregas de aeronaves (PDPs).

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

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

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

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

### Variação do preço do combustível e câmbio

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

O preço médio do petróleo (WTI) aumentou 16,4% em 2017 em relação a 2016, aumentou 27,6% em 2018 comparado com 2017, reduziu 11,2% em 2019 em relação a 2018, e reduziu 37,2% no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em relação ao mesmo período em 2019, impactando de forma negativa os nossos resultados operacionais em 2017 e 2018, com o aumento da despesa de combustível em 18,5% e 43,1%, respectivamente; provocando um efeito positivo em nossos resultados operacionais em 2019, com o aumento despesa de combustível em 16,7%, que foram parcialmente compensadas pelo aumento das horas bloco, e um efeito positivo em nossos resultados operacionais no primeiro semestre de 2020, com a diminuição da despesa de combustível em 42,3%, reflexo também da redução de 35,0% da capacidade realizada no período. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2017, 2018 e 2019, o combustível de aviação representou 28,6%, 33,6% e 24,4%, respectivamente, do nosso custo operacional. Nos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2019 e de 2020, o combustível de aviação representou 32,2% e 20,4%, respectivamente, do nosso custo operacional. A representatividade das despesas pagas em dólares norte-americanos ou afetadas por essa moeda em 30 de junho de 2020 e 2019, e em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, foi de 24,2%, 43,7%, 41,3%, 43,2% e 41,4%, respectivamente, e consistem principalmente em despesas de combustível, arrendamento de aeronaves e manutenção.

**10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro**Custos de serviços prestados e despesas operacionais

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais reduziram 9,1%, ou R\$409,5 milhões, de R\$4.478,9 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2019 para R\$4.069,3 milhões no mesmo período em 2020, devido principalmente à pandemia de COVID-19, que levou a uma redução de 35% na capacidade, resultando em menores despesas variáveis, parcialmente compensadas (i) pela desvalorização média de 28,0% do real em relação ao dólar nos seis meses findos 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (ii) pelas despesas não-recorrentes de R\$203,6 milhões ocorridas durante os seis meses encerrados em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19

**Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019**Custos de serviços prestados e despesas operacionais

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

**Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018**Custos de serviços prestados e despesas operacionais

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 21,7%, ou R\$1.401,4 milhões, de R\$6.462,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R\$7.863,4 milhões no mesmo período em 2018, principalmente por (i) um aumento de 43,1% em despesas com combustível de aviação principalmente devido a um aumento no preço dos combustíveis de aviação, (ii) um aumento de 9,0% em despesas com salários e benefícios como resultado de acordos coletivos, e (iii) um aumento de 49,6% em outras despesas operacionais, devido à uma despesa não-recorrente R\$226,3 milhões relacionada à venda de seis E-Jets no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, parcialmente compensadas pela redução de 48,3% nas despesas com materiais de manutenção e reparo, devido ao menor número de eventos de manutenção realizados no período e condições mais favoráveis para negociação com fornecedores.



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

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

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

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

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

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

O preço médio do petróleo (WTI) aumentou 16,4% em 2017 em relação a 2016, aumentou 27,6% em 2018 comparado com 2017, reduziu 11,2% em 2019 em relação a 2018, e reduziu 37,2% no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em relação ao mesmo período em 2019, impactando de forma negativa os nossos resultados operacionais em 2017 e 2018, com o aumento da despesa de combustível em 18,5% e 43,1%, respectivamente; provocando um efeito positivo em nossos resultados operacionais em 2019, com o aumento despesa de combustível em 16,7%, que foram parcialmente compensadas pelo aumento das horas bloco, e um efeito positivo em nossos resultados operacionais no primeiro semestre de 2020, com a diminuição da despesa de combustível em 42,3%, reflexo também da redução de 35,0% da capacidade realizada no período. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2017, 2018 e 2019, o combustível de aviação representou 28,6%, 33,6% e 24,4%, respectivamente, do nosso custo operacional. Nos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2019 e de 2020, o combustível de aviação representou 32,2% e 20,4%, respectivamente, do nosso custo operacional.

Nosso resultado operacional é afetado por oscilações da moeda. Em 30 de junho de 2020 e de 2019, e em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, 81%, 85%, 85%, 79% e 83%, respectivamente, da nossa receita era doméstica e denominou-se em reais, enquanto que 24,2%, 43,7%, 41,3%, 43,2% e 41,4% respectivamente, de nossas despesas operacionais eram pagas em dólares norte-americanos ou afetadas por essa moeda, como empréstimos e financiamentos, combustível para aviação, pagamentos dos arrendamentos de aeronaves e pagamentos de certos contratos de manutenção por hora/voo e de seguro de aeronaves. Nós fazemos contratos de curto prazo para nos proteger contra a exposição cambial relacionada ao arrendamento de nossas aeronaves e outras obrigações relacionadas ao pagamento do aluguel.

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

A inflação tem produzido, e pode continuar a produzir efeitos em nossa situação financeira e resultados operacionais. Nos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2020 e de 2019, e nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2017, 2018 e 2019, aproximadamente 22,6%, 28,7%, 30,7%, 28,9% e 30,1% de nossas despesas denominadas em reais, incluindo despesas com salários, refeições e bebidas servidas aos passageiros e com serviços de apoio em solo, foram impactadas pela inflação.

O Banco Central determina a taxa de juros básica para controlar a inflação. As variações na taxa de juros afetam principalmente nossas obrigações de longo prazo sujeitas a taxas de juros variáveis, incluindo nossos empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante. Em 30 de junho de 2020, e em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, tínhamos R\$5.038,4 milhões, R\$3.518,2 milhões, R\$2.756,1 milhões e R\$2.578,4 milhões, respectivamente, de empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante, dos quais (i) 20,0%, 70,1%, 89,2% e 80,6%, respectivamente, eram indexados pela taxa CDI, ou taxa de juro interbancária; e (ii) 2,2%, 2,1%, 3,4% e 7,0%, respectivamente, eram indexados pela taxa LIBOR. Além disso, as taxas de juros também afetam nosso resultado financeiro uma vez que temos investimentos indexados pela taxa CDI. O Banco Central mudou a taxa de juros básica diversas vezes nos últimos anos para manter a inflação dentro das metas de crescimento.

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

	No período de seis meses findo em 30 de seis de		No exercício findo em 31 dezembro de		
	2020	2019	2019	2018	2017
Crescimento real do PIB.....	(2,2)%	1,0%	1,1%	1,3%	1,3%
Inflação (IGP-M) <sup>(1)</sup> .....	7,31%	6,51%	7,3%	7,5%	(0,5)%
Inflação (IPCA) <sup>(2)</sup> .....	2,1%	3,4%	4,3%	3,8%	2,9%
TJLP <sup>(3)</sup> .....	4,9%	6,3%	5,6%	6,5%	7,0%
Taxa CDI (média) <sup>(4)</sup> .....	3,6%	6,4%	5,9%	6,5%	10,1%
LIBOR <sup>(5)</sup> .....	1,1%	2,6%	2,3%	2,5%	1,5%
Taxa de câmbio encerramento do período—reais por US\$1,00.....	5,476	3,832	4,031	3,875	3,308
Taxa de câmbio média—reais por US\$1,00 <sup>(6)</sup> .....	4,922	3,846	3,946	3,656	3,193
Desvalorização média do real vs. US\$ .....	28,0%	12,2%	7,9%	14,5%	(8,3)%
Preço do petróleo não refinado da West Texas Intermediate, ou WTI, (média em US\$ por barril no período) .....	36,82	57,45	57,04	64,90	50,85
Taxa de desemprego <sup>(7)</sup> .....	13,3%	12,0%	11,0%	11,6%	11,8%

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

<sup>(1)</sup> Inflação (IGP-M) é índice geral de preço do mercado calculado pela FGV.

<sup>(2)</sup> Inflação (IPCA) é o índice de preço ao consumidor amplo calculado pelo IBGE—Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

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

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

<sup>(5)</sup> Média dólar norte-americano/LIBOR - London Inter-Bank Offered Rate para 12 meses.

<sup>(6)</sup> Média da taxa de câmbio em cada dia útil do ano.

<sup>(7)</sup> Média da taxa de desemprego conforme mensurada pelo IBGE.

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

O aumento da inflação afetaria o preço de venda de nossos serviços, bem como nossas despesas e receitas financeiras, uma vez que nosso endividamento total e investimentos são corrigidos monetariamente por índices inflacionários tais como IPCA.

**10. Comentários dos diretores / 10.3 - Efeitos relevantes nas DFs***a. Introdução ou alienação de segmento operacional*

Em 2017, 2018 e 2019 e no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, não houve introdução ou alienação de segmento operacional pela Companhia.

*b. Constituição, aquisição ou alienação de participação societária*

No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 concluímos a aquisição de 100% das cotas da Two Taxi Aéreo Ltda ("Azul Conecta"). Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 nós não constituímos, adquirimos ou alienamos participação societária.

*c. Eventos ou operações não usuais*

Em 2017, 2018, 2019 e no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, a Companhia não participou ou realizou eventos ou operações não usuais que tenham afetado ou que os diretores da Companhia entendam que possam afetar de forma relevante as demonstrações financeiras ou os resultados da Companhia

**10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases****a. *Mudanças significativas nas práticas contábeis***

No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, não houve mudanças significativas nas práticas contábeis adotadas pela Companhia.

Nossos Diretores informam que a Companhia adotou de maneira retrospectiva completa o CPC 06 (R2), sendo assim os valores correspondentes referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018 e 2017, apresentados para fins de comparação, foram ajustados e estão sendo reapresentados.

**b. *Efeitos significativos das alterações em práticas contábeis***

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

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

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

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

Os relatórios dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras referente aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2018 e 2017 não possuem ressalvas ou ênfases.

O relatório dos auditores independentes sobre as demonstrações contábeis referentes ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2019 apresentou a seguinte ênfase:

***Reapresentação dos valores correspondentes***

Conforme mencionado na nota explicativa 3.19, em decorrência da adoção do Pronunciamento Técnico CPC 06 (R2) – Arrendamentos e IFRS 16 - *Leases*, os valores correspondentes referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018 e 2017, apresentados para fins de comparação, foram ajustados e estão sendo reapresentados como previsto no Pronunciamento Técnico NBC TG 23 (R1) - Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro. A opinião dos auditores independentes não contém modificação relacionada a esse assunto.

O relatório dos auditores independentes sobre as informações contábeis intermediárias referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 apresentou a seguinte ênfase:

**10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases***Reapresentação dos valores correspondentes*

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

## 10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

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

Para essa discussão e de outras políticas contábeis, veja nota 3 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas de 31 de dezembro de 2019.

Veja a seguir as políticas contábeis críticas da Companhia:

### **Ativo Imobilizado**

Os bens integrantes do ativo imobilizado são registrados pelo custo de aquisição ou construção e incluem juros e demais encargos financeiros.

A depreciação é calculada pelo método linear, de acordo com a vida útil estimada.

O valor residual, a vida útil dos ativos e os métodos de depreciação são revistos no encerramento de cada exercício, e ajustados de forma prospectiva, quando necessário.

O valor contábil do imobilizado é analisado para verificar possível perda no valor recuperável quando fatos ou mudanças nas circunstâncias indicam que o valor contábil é maior que o valor recuperável estimado.

Um item do ativo imobilizado e de qualquer parte significativa reconhecida inicialmente é baixado após alienação ou quando não há benefícios econômicos futuros resultantes do seu uso ou alienação. Qualquer ganho ou perda resultante da baixa do ativo (calculado como a diferença entre os proventos líquidos da alienação e o valor contábil do ativo) é reconhecido no resultado em “Outras despesas operacionais, líquidas”.

### **Contratos de arrendamento**

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

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

## 10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

### **Ativos de direito de uso**

A Companhia reconhece os ativos de direito de uso na data de início do arrendamento (ou seja, na data em que o ativo subjacente está disponível para uso). Os ativos de direito de uso são mensurados ao custo, deduzidos de qualquer depreciação acumulada e perdas por redução ao valor recuperável, e ajustados por qualquer nova remensuração dos passivos de arrendamento (exceto reavaliação cambial). O custo dos ativos de direito de uso inclui o valor dos passivos de arrendamento mensurados inicialmente pelo valor presente dos pagamentos futuros de arrendamento reconhecidos à taxa de câmbio e à taxa de desconto na data de início do arrendamento, custos diretos iniciais incorridos e pagamentos de arrendamentos realizados até a data de início, a estimativa de custos de restauração a serem incorridos pelo arrendatário ao final do contrato, menos os eventuais incentivos de arrendamento recebidos. Os ativos de direito de uso são depreciados linearmente, pelo menor período entre o prazo do arrendamento e a vida útil estimada dos ativos.

Em determinados casos, se a titularidade do ativo arrendado for transferida para a Companhia ao final do prazo do arrendamento ou se o custo representar o exercício de uma opção de compra, a depreciação é calculada utilizando a vida útil estimada do ativo e o valor residual conforme a política de ativo imobilizado.

Os ativos de direito de uso também estão sujeitos a redução ao valor recuperável.

### *Passivos de arrendamento*

Na data de início do arrendamento, a Companhia reconhece os passivos de arrendamento mensurados pelo valor presente dos pagamentos do arrendamento a serem realizados durante o prazo do arrendamento. Os pagamentos do arrendamento incluem pagamentos fixos (incluindo, substancialmente, pagamentos fixos) menos quaisquer incentivos de arrendamento a receber, pagamentos variáveis de arrendamento que dependem de um índice ou taxa, e valores esperados a serem pagos sob garantias de valor residual. Os pagamentos de arrendamento incluem ainda o preço de exercício de uma opção de compra razoavelmente certa de ser exercida pela Companhia e pagamentos de multas pela rescisão do arrendamento, se o prazo do arrendamento refletir a Companhia exercendo a opção de rescindir o arrendamento.

Os pagamentos variáveis de arrendamento que não dependem de um índice ou taxa são reconhecidos como despesas no período em que ocorre o evento ou condição que gera esses pagamentos. O total de despesas relacionadas aos passivos de arrendamento de baixo valor durante o período de três meses findos em 31 de março de 2020 e os exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 não foi material.

Ao calcular o valor presente dos pagamentos do arrendamento, a Companhia usa a taxa de juros implícita no arrendamento e, quando não é prontamente determinada, a taxa incremental nominal sobre empréstimos da Companhia na data do início do arrendamento é utilizada.

## 10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

Na determinação da taxa de desconto a Companhia utilizou como base, em cada um dos anos onde ativos foram incorporados ao balanço, o custo de captação de operações realizadas no mercado americano e brasileiro. Para operações captadas no mercado brasileiro, a Companhia converteu o custo para o equivalente de uma operação em dólar ajustando este pelo risco país e diferencial de taxa de juros entre Brasil e Estados Unidos. Assim, entendemos que os efeitos inflacionários são irrelevantes, especialmente considerando que 99,4% dos arrendamentos da Companhia são determinados em dólares americanos.

Após a data de início, o valor do passivo de arrendamento é aumentado para refletir o acréscimo de juros e reduzido para os pagamentos de arrendamento efetuados. Além disso, o valor contábil dos passivos de arrendamento é remensurado se houver uma modificação, uma mudança no prazo do arrendamento, uma alteração nos pagamentos do arrendamento (por exemplo, mudanças em pagamentos futuros resultantes de uma mudança em um índice ou taxa usada para determinar tais pagamentos de arrendamento) ou uma alteração na avaliação de uma opção de compra do ativo subjacente.

### *Arrendamentos de curto prazo e de ativos de baixo valor*

A Companhia aplica a isenção de reconhecimento de arrendamento de curto prazo a seus arrendamentos cujo prazo seja igual ou inferior a 12 meses a partir da data de início e que não contenham opção de compra. Também aplica a concessão de isenção de reconhecimento de ativos de baixo valor a arrendamentos considerados de baixo valor. Os pagamentos de arrendamento de curto prazo e de arrendamentos de ativos de baixo valor são reconhecidos como despesa pelo método linear ao longo do prazo do arrendamento. O total de despesas relacionadas ao arrendamento de ativos de baixo valor durante o período de três meses findos em 31 de março de 2020 e os exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 não foi material.

### **Transações de Sale and Leaseback**

Se a Companhia transfere o ativo a outra entidade e efetua o leaseback desse ativo do comprador, a Companhia aplica os requisitos para determinar quando a obrigação de performance estará satisfeita com base no CPC 47 (IFRS 15), para determinar se a transferência do ativo deve ser contabilizada como venda desse ativo ou trata-se de um mero financiamento com o ativo em garantia.

Se a transferência do ativo satisfaz aos requisitos do CPC 47 (IFRS 15) para ser contabilizada como venda do ativo, a Companhia mensura o ativo de direito de uso resultante do leaseback proporcionalmente ao valor contábil anterior do ativo referente ao direito de uso retido pela Companhia. Consequentemente, reconhecemos somente o valor de qualquer ganho ou perda referente aos direitos transferidos ao comprador.

Se a transferência do ativo não satisfaz aos requisitos do CPC 47 (IFRS 15) para ser contabilizado como venda do ativo, a Companhia continua a reconhecer o ativo transferido e reconhece o passivo financeiro equivalente aos rendimentos da transferência de acordo com os requisitos do CPC 48 (IFRS 9).



## 10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

### Transações de subarrendamento

Quando o ativo subjacente é novamente arrendado pela Companhia a um terceiro, e o arrendamento original permanece vigente, a Companhia avalia se trata de um subarrendamento financeiro ou operacional analisando a extensão em que o arrendamento transfere os riscos e benefícios inerentes ao direito de uso.

Independente da classificação do subarrendamento, a contabilização do passivo de arrendamento do arrendamento original permanece inalterada.

Subarrendamento financeiro: a Companhia desreconhece o direito de uso e reconhece o subarrendamento a receber. A diferença entre o valor contábil líquido de depreciação do direito de uso e o valor presente do subarrendamento a receber é reconhecida imediatamente no resultado na rubrica “Custos dos serviços prestados”.

Subarrendamento operacional: a Companhia continua reconhecendo o direito de uso que segue sendo depreciado de acordo com a política da Companhia. A receita de subarrendamento é reconhecida ao longo do contrato de subarrendamento na rubrica “Cargas e outras receitas”.

### Decomponentização de aeronaves e direito de uso e capitalização de eventos de manutenção pesada e checks estruturais

No momento do reconhecimento inicial da aeronave ou do direito de uso, a Companhia distribui o custo da aeronave entre quatro componentes principais: casco, motores, manutenções pesadas e *checks* estruturais. A vida útil dos eventos de manutenção e checks estruturais é determinada de acordo com o período estimado até o próximo evento ou vida útil remanescente dos motores/aeronave, dos dois, o menor.

A Companhia possui contratos de manutenção de motores que suportam toda a atividade significativa de sua manutenção. Adicionalmente, a Companhia, também possui contratos do tipo “power-by-the-hour”, no qual os valores devidos aos prestadores de manutenção são calculados com base nas horas voadas, no momento do evento da manutenção.

Os eventos de manutenção pesada e checks estruturais subsequentes, que incrementam a vida útil dos ativos, são capitalizados e reconhecidos como ativo imobilizado ou complemento ao direito de uso dos ativos, de acordo com o ativo subjacente. Subsequentemente são depreciados durante o período de uso respectivo ou até ao término do arrendamento. Reparos e demais manutenções de rotina são apropriados ao resultado durante o período em que são incorridos.

### Capitalização de obrigações contratuais com condições de devolução das aeronaves

Os custos resultantes dos eventos de manutenção que serão realizados imediatamente antes da devolução da aeronave aos arrendadores (definidos como eventos de restauração para efeitos da IFRS 16), são reconhecidos como provisões a partir do início do contrato, desde que possam ser estimados de forma razoável, por contrapartida do direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do contrato de arrendamento.

## 10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

### **Adiantamentos para aquisição de aeronaves**

No imobilizado são registrados os pré-pagamentos para aquisição de aeronaves, incluindo juros e encargos financeiros incorridos durante a fase de fabricação das aeronaves e benfeitorias em bens de terceiros.

A Companhia recebe créditos de fabricantes quando da aquisição de certas aeronaves e motores, que podem ser utilizados para pagamento de serviços de manutenção. Esses créditos são registrados como redução do custo de aquisição das aeronaves e motores relacionados, em contrapartida de um débito em outras contas a receber e, em seguida, registrada como despesa ou ativo, quando os créditos são utilizados para a aquisição adicional de bens ou serviços.

### **Reconhecimento da Receita**

Receitas de passageiros são reconhecidas após efetiva prestação do serviço de transporte. Receitas de serviços relacionados ao transporte de passageiros são reconhecidas quando o respectivo transporte é realizado, sendo classificadas como receita de transporte de passageiros. Tais receitas incluem excesso de bagagem, encargos administrativos, upgrades e outras despesas relacionadas a viagens.

Os trechos vendidos e não voados, correspondentes aos transportes a executar e serviços relacionados, são demonstrados no passivo circulante na rubrica "Transportes a executar". Os bilhetes expiram no prazo de um ano. A Companhia reconhece receita de bilhetes e serviços relacionados ao transporte de passageiros a partir da data do voo e passagens com expectativa de expiração (breakage). A Companhia estima os valores de reembolsos e remarcações, líquido dos bilhetes expirados, uma vez que a data do voo já ocorreu. Estas estimativas são baseadas em dados históricos e experiência de eventos passados.

O CPC 47 (IFRS 15) exige a divulgação de informações quantitativas e qualitativas sobre alocação de preço de transação alocado às performances satisfeitas ou parcialmente satisfeito. A Companhia aplica o expediente prático para não divulgar informações, pois as obrigações de desempenho fazem parte de contratos com duração prevista de um ano ou menos.

### **Programa TudoAzul**

No programa "TudoAzul", os clientes acumulam pontos com base no valor gasto em passagens aéreas. A quantidade de pontos ganhos depende do status no programa de fidelidade, mercado, voo, dia da semana, compra antecipada, classe da reserva e outros fatores do TudoAzul, incluindo campanhas promocionais. Através de dados histórico, a Companhia estima os pontos que expirarão sem ser utilizados e reconhece e receita correspondente na emissão do ponto (breakage). Os pontos em geral expiram em dois anos após a data de emissão, independentemente de atividade na conta do membro do programa.

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

## 10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

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

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

As vendas de pontos do programa de fidelidade são compostas por dois componentes, transporte e marketing. Consequentemente, reconhecemos o componente de marketing em "outras receitas" com base nos termos contratuais.

Os pontos concedidos ou vendidos e não utilizados são registrados na rubrica "Transportes a executar". A Companhia reconhece a receita de pontos vendidos e concedidos que nunca serão resgatados pelos membros do programa. A Companhia estima esses valores anualmente com base nas informações disponíveis mais recentes sobre os padrões de resgate e vencimento.

### Reservas para Manutenção

Determinados contratos de arrendamento preveem o pagamento de reservas de manutenção para os arrendadores de aeronaves a serem mantidos como garantia antes do desempenho das principais atividades de manutenção. Os depósitos de reserva de manutenção são reembolsáveis após a conclusão do evento de manutenção em um valor igual ou menor que (1) o valor da reserva de manutenção devida pelo locatário, associado ao evento de manutenção específico ou (2) os custos relacionados ao evento específico de manutenção. Substancialmente, todos esses pagamentos de reserva de manutenção são calculados com base em uma medida de utilização, como horários ou ciclos de voo, e são usados exclusivamente para garantir o arrendador a manutenção.

No início da locação ou na data da demonstração financeira, avaliamos se os pagamentos de reserva de manutenção exigidos pelos contratos de arrendamento mercantil serão recuperados por meio do desempenho de manutenção nos ativos arrendados.

Os depósitos de manutenção considerados recuperáveis são refletidos em depósitos em garantia e reservas de manutenção nas demonstrações financeiras. Avaliamos a recuperabilidade dos valores atualmente em depósito com os arrendadores, comparando-os com os valores que devem ser reembolsados no momento do próximo evento de manutenção, e os valores não recuperáveis são considerados custos de manutenção. As reservas de manutenção de aeronaves são classificadas como circulante ou não circulante, dependendo das datas em que se espera que a manutenção relacionada seja realizada (valores comparativos, anteriormente apresentados como não circulantes na sua totalidade, foram reclassificados para melhorar a comparabilidade entre os períodos apresentados).

## 10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

### Remuneração com base em Ações

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

O custo de transações com executivos, liquidadas com instrumentos patrimoniais e com prêmios outorgados, é mensurado com base no valor justo na data em que foram outorgados. Para determinar o valor justo, a Companhia utiliza de precificação de opções Black-Scholes. Maiores detalhes estão demonstrados na Nota 30.

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

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

Nenhuma despesa é reconhecida por prêmios que não completam o seu período de “vesting”, exceto prêmios em que a aquisição é condicional a uma condição de mercado (condição conectada ao preço das ações da Companhia), as quais são tratadas como adquiridas, independentemente se as condições do mercado são satisfeitas ou não, desde que todas as outras condições de aquisição forem satisfeitas.

Em uma transação liquidada com títulos patrimoniais em que o plano é modificado, a despesa mínima reconhecida em “Salários e benefícios” correspondente às despesas como se os termos não tivessem sido alterados. Uma despesa adicional é reconhecida para qualquer modificação que aumenta o valor justo total do plano de remuneração em ações, ou que de outra forma beneficia o funcionário, mensurada na data da modificação.

Quando um plano de remuneração em ações é cancelado, o mesmo é tratado como se tivesse sido adquirido na data do cancelamento, e qualquer despesa não reconhecida do prêmio é reconhecida imediatamente. Isto inclui qualquer prêmio em que as condições de não-aquisição dentro do controle da Companhia ou da contraparte não são cumpridas. Porém, se um novo plano substitui o plano cancelado, e designado como plano substituto na data de outorga, o plano cancelado e o novo plano são tratados como se fosse uma modificação ao plano original, conforme descrito no parágrafo anterior.

## 10. 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 período e reconhecido na rubrica "Salários e benefícios".

### Instrumentos Financeiros Derivativos

Contabilizamos instrumentos financeiros derivativos de acordo com o CPC 48 (IFRS 9) (Instrumentos Financeiros) e os reconhecemos ao valor justo. Alterações subsequentes ao valor justo são registradas no resultado, exceto quanto o derivativo cumpra os critérios para contabilização de hedge. No começo de uma operação de hedge, designamos e documentamos formalmente o item coberto pelo hedge e como ele será efetivo em compensar as alterações no valor justo ou no fluxo de caixa. Nossos instrumentos financeiros derivativos são mensurados trimestralmente para determinar sua eficácia no decorrer de todo o período para o qual foram designados. Qualquer ganho ou perda oriundo de variações no valor justo de nossos instrumentos financeiros derivativos durante o trimestre no qual não estão qualificados para contabilização de hedge, bem como a parcela não eficaz dos instrumentos para contabilização de hedge são reconhecidos em resultados financeiros. Quando o valor justo dos ativos e passivos financeiros apresentados em nosso balanço patrimonial não puder ser obtido em um mercado ativo, definimos o valor justo usando técnicas de avaliação vigentes no mercado, inclusive o método de fluxo de caixa descontado, sendo necessário certo discernimento para estabelecer o valor justo dessa forma, que deverá incluir considerações sobre os dados utilizados, por exemplo, risco de liquidez, risco de crédito e volatilidade. Quaisquer mudanças nas hipóteses sobre esses fatores podem afetar o valor justo demonstrado dos instrumentos financeiros.

### Provisões

As provisões são reconhecidas quando existe uma obrigação presente, legal ou não formalizada, como resultado de eventos passados e é provável que uma saída de recursos seja necessária para liquidar a obrigação e uma estimativa confiável do valor possa ser feita. Quando se espera que o valor de uma provisão seja reembolsado, no todo ou em parte, por exemplo, por força de um contrato de seguro, o reembolso é reconhecido como um ativo separado, mas apenas quando o reembolso for praticamente certo. A despesa relativa a qualquer provisão é apresentada na demonstração do resultado, líquida de qualquer reembolso.

A Companhia é parte em diversos processos judiciais e administrativos. Provisões são constituídas para todas as contingências referentes a processos judiciais para os quais uma saída de recursos seja provável para liquidar a contingência/obrigação e uma estimativa razoável possa ser feita. A avaliação da probabilidade de perda inclui a avaliação das evidências disponíveis, a hierarquia das leis, as jurisprudências disponíveis, as decisões mais recentes nos tribunais e sua relevância no ordenamento jurídico, bem como a avaliação dos advogados externos. As provisões são revisadas e ajustadas para levar em conta alterações nas circunstâncias tais como prazo de prescrição aplicável, conclusões de inspeções fiscais ou exposições adicionais identificadas com base em novos assuntos ou decisões de tribunais.

## 10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

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

### **Perda por redução ao valor recuperável de ativos não financeiros**

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

Se houver, tais evidências são identificadas através do teste de “*impairment*” anual. Para avaliar um ativo é necessário que se estime o valor recuperável do mesmo. O valor recuperável de um ativo ou unidade geradora de caixa é o maior entre o seu valor justo, deduzindo os custos de venda e seu valor em uso. Quando o valor contábil de um ativo ou unidade geradora de caixa exceder o seu valor recuperável, é constituída provisão para desvalorização ajustando o valor contábil (“*impairment*”).

A perda por “*impairment*” anteriormente reconhecida é revertida apenas se tiver havido uma mudança nas premissas utilizadas para determinar o valor recuperável do ativo, desde que tenha sido reconhecida a última perda por “*impairment*”. A reversão é limitada, de modo que o valor contábil do ativo não exceda o seu valor recuperável, como também não exceda o valor contábil determinado anteriormente, líquido de depreciação ou amortização, caso nenhuma perda por “*impairment*” tenha sido reconhecida para o ativo em anos anteriores.

A Companhia opera uma única unidade geradora de caixa.

Na estimativa do valor em uso do ativo, os fluxos de caixa estimados futuros são descontados a valor presente, utilizando uma taxa de desconto antes dos impostos que reflita o custo médio ponderado de capital para a unidade geradora de caixa. O valor justo menos o custo de venda, é determinado sempre que possível, com base em um contrato de venda firme realizado em condições normais de mercado entre as partes conhecidas e interessadas, ajustado por despesas atribuíveis à venda do ativo, ou quando não há compromisso de venda firme, com base no preço de mercado de um mercado ativo, ou o preço da transação mais recente de ativos semelhantes.

O seguinte critério é também aplicado para avaliar perda por redução ao valor recuperável de ativos específicos:

#### Ágio pago por expectativa de rentabilidade futura

Teste de perda por redução ao valor recuperável de ágio é feito anualmente ou quando as circunstâncias indicarem que o valor contábil pode não ser recuperável.

## 10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

A determinação de “*impairment*” do ágio registrado no balanço é realizada através da avaliação do valor recuperável da Companhia.

Quando o valor recuperável da unidade geradora de caixa for menor quando comparado com o saldo contábil, uma perda por ajuste a valor recuperável é reconhecida no período. As perdas por ajustes a valor recuperável não podem ser revertidas em períodos futuros.

### Ativos intangíveis

Ativos intangíveis com vida útil indefinida são testados em relação à perda por redução ao valor recuperável anualmente, no nível da unidade geradora de caixa, conforme o caso ou quando as circunstâncias indicarem perda por desvalorização do valor contábil.

### **Impostos**

As despesas de imposto de renda e contribuição social do período compreendem os impostos corrente e diferido, e refletem a melhor avaliação da administração sobre os ativos e passivos tributários mensurados ao valor recuperável esperado ou a pagar as autoridades fiscais. No Brasil o imposto de renda é determinado sobre cada entidade jurídica, ou seja, não de forma consolidada. As provisões para imposto de renda e contribuição social correntes são mensuradas considerando a compensação de prejuízos fiscais, até o limite de 30% do lucro tributável anual. Os rendimentos das subsidiárias estrangeiras estão sujeitos à tributação de acordo com as taxas e as legislações fiscais vigentes. No Brasil, esses rendimentos são tributados de acordo com a Lei 12.973/14.

O imposto de renda e contribuição social diferidos são mensurados através das alíquotas aplicáveis no ano em que os bens serão realizados ou os passivos liquidados, com base nas taxas de imposto aplicáveis.

O imposto de renda e a contribuição social diferidos decorrem de diferenças temporárias entre a base fiscal dos ativos e passivos e os montantes apresentados nas demonstrações financeiras, que resultarão em valores tributáveis ou dedutíveis no futuro.

O saldo contábil do imposto de renda diferido ativo é apresentado líquido se houver um direito legal ou contratual para compensar ativos tributários contra passivos tributários e os impostos diferidos estão relacionados à mesma Companhia tributável e são revisados na data da demonstração financeira e baixados na medida em que não é mais provável que lucros tributáveis estejam disponíveis para permitir que todo ou parte dos impostos diferidos sejam utilizados.

Os impostos diferidos ativos não reconhecidos são reavaliados na data de cada demonstração financeira e são reconhecidos na medida em que é provável que o lucro tributável futuro permita que os ativos diferidos sejam recuperados.

## 10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

O imposto de renda e contribuição social diferidos, relativo a itens reconhecidos diretamente no patrimônio líquido, são reconhecidos no patrimônio líquido. A Companhia periodicamente avalia a posição fiscal das situações nas quais a regulamentação fiscal requer interpretação e estabelece provisões quando apropriado.

### Ativos Intangíveis

Ativos intangíveis adquiridos separadamente são mensurados ao custo no momento do seu reconhecimento inicial. Após o reconhecimento inicial, os ativos intangíveis são apresentados ao custo, menos amortização acumulada e perdas acumuladas do valor recuperável. O ágio derivado da expectativa de rentabilidade futura (goodwill) gerado internamente não deve ser reconhecido como ativo.

A vida útil dos ativos intangíveis é avaliada como definida ou indefinida.

Ativos intangíveis com vida definida são amortizados ao longo da sua vida útil econômica estimada e avaliados em relação à perda por redução ao valor recuperável sempre que houver indicação de perda do valor econômico do ativo. O período e o método de amortização para o ativo intangível com vida definida são revisados no mínimo ao final de cada exercício social quando houver indicativo de *"impairment"*. Mudanças na vida útil estimada ou no consumo esperado dos benefícios econômicos futuros desses ativos são contabilizadas por meio de mudanças no período ou método de amortização, conforme o caso, sendo tratadas como mudanças de estimativas contábeis. A amortização de ativos intangíveis com vida definida é reconhecida na demonstração do resultado na categoria de despesa consistente com a utilização do ativo intangível.

Ativos intangíveis com vida útil indefinida não são amortizados, mas são testados anualmente em relação a perdas por redução ao valor recuperável, individualmente ou no nível da unidade geradora de caixa. A avaliação de vida útil indefinida é revisada anualmente para determinar se essa avaliação continua a ser justificável. Caso contrário, a mudança na vida útil de indefinida para definida é feita de forma prospectiva.

Ganhos e perdas resultantes da baixa de um ativo intangível são mensurados como a diferença entre o valor líquido obtido da venda e o valor contábil do ativo, e reconhecidos na demonstração do resultado.

Na aquisição da TudoAzul (antiga TRIP), a Companhia identificou direitos de operações em aeroportos e classificou como vida útil indefinida. O valor justo sobre os direitos de operação dos aeroportos da Pampulha, Santos Dumont e Fernando de Noronha foram reconhecidos a valor justo na data de aquisição. O valor justo destes direitos foi avaliado com base nos fluxos de caixa futuros descontados estimados. Esses direitos são considerados como tendo vida útil indefinida devido a diversos fatores e considerações, incluindo requisitos de autorizações necessárias para operar no Brasil e limitada disponibilidade de slots nos aeroportos mais importantes em termos de volume de tráfego, reconhecidos quaisquer reduções do valor recuperável do ágio e de outros ativos intangíveis.



**10. Comentários dos diretores / 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 ou passivos que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 30 de junho de 2020, 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 ou em suas notas explicativas.

*b. Outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras.*

A Companhia não possui outros itens que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 30 de junho de 2020, 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 ou em suas notas explicativas.

**10. Comentários dos diretores / 10.7 - Coment. s/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 ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017.

*b. Natureza e o propósito da operação*

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017.

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

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017.

**10. Comentários dos diretores / 10.8 - Plano de Negócios***a. Investimentos, incluindo:**i. descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos*

Em 30 de junho de 2020 e em 31 de dezembro de 2019, a Companhia possuía pedidos firmes para aquisição de 94 aeronaves, em que os pagamentos futuros seriam realizados conforme tabela abaixo:

	<b>30 de junho de</b>		<b>31 de dezembro de</b>		
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Até um ano.....	4.103.614	877.754	2.672.368	243.857	—
Mais de um ano, até cinco anos.....	5.700.341	10.509.814	7.991.923	10.695.827	11.769.181
Mais de cinco anos .....	4.424.159	3.278.147	1.633.473	3.960.657	3.704.580
	<b>14.228.114</b>	<b>14.665.715</b>	<b>12.297.764</b>	<b>14.900.341</b>	<b>15.473.761</b>

Em resposta aos impactos da pandemia de COVID-19 no setor aéreo, a Companhia rapidamente adotou medidas para preservar o seu negócio e com isso, anunciou o adiamento da entrega de 59 aeronaves Embraer E2s e 23 aeronaves da Airbus previstas entre 2020 e 2023 para a partir de 2024, como parte das medidas adotadas pela Companhia para endereçar os impactos relacionados com pandemia do COVID-19 no Brasil em seus resultados financeiros e posição de liquidez

Conforme informado nos itens 4.1, 7.1, 10.1 e 10.9 deste Formulário de Referência, os efeitos decorrentes da pandemia do COVID-19 impactaram nossas operações principalmente a partir da segunda quinzena de março de 2020. Entretanto, na data deste Formulário de Referência, exceto conforme disposto acima, nossa administração não vislumbra quaisquer alterações em nosso plano de expansão em decorrência dos impactos da pandemia do COVID-19.

*ii. fontes de financiamento dos investimentos*

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

Nossas fontes de financiamento para aeronaves são contratadas junto a instituições de fomentos tais como BNDES, SACE, COFACE, FINEP ou contratadas diretamente com bancos locais e estrangeiros. Além disso, também podemos optar por captar recursos para financiar nossos investimentos através de emissões de debêntures e notas promissórias no mercado, contratos de financiamento contratados com bancos ou utilizar o caixa da empresa para esta finalidade. Em 30 de junho de 2020 e em 31 de dezembro de 2019 tínhamos R\$15.583,6 milhões e R\$13.167,1 milhões, respectivamente, em dívidas de aeronave.

**10. Comentários dos diretores / 10.8 - Plano de Negócios**

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

*iii. desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos*

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

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

Segundo os nossos Diretores, não foram adquiridos quaisquer plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que possam influenciar materialmente a capacidade produtiva.

*c. Novos produtos e serviços, indicando:*

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

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

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

Não aplicável.

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

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

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

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

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

### ***Impacto do COVID-19***

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

As consequências adversas da atual pandemia ocorreram (e continuam ocorrendo) após a emissão das demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, permanecendo, ainda, após a publicação das informações financeiras trimestrais da Companhia referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e, em razão de serem eventos recentes, até a data deste Formulário de Referência, as informações disponíveis para que a Companhia pudesse realizar uma avaliação a respeito do impacto da pandemia do COVID-19 em seus negócios, foram apresentadas neste item 10.9 e nos itens 4.1, 7.1, 10.1 e 10.8 deste Formulário de Referência.

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

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

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

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

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

A Azul tem implementado um Plano de Retomada para enfrentar a crise e preparar a companhia para o futuro, conforme descrito no item 7.1 deste Formulário de Referência. Este plano envolve todas as suas partes interessadas, incluindo tripulantes, arrendadores, fabricantes de aeronaves, fornecedores e governo brasileiro.

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

### **Segurança de tripulantes e clientes**

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

Durante o segundo trimestre, a Azul implementou um método de embarque inovador chamado "Tapete Azul", onde projetores e telas ao redor da área de embarque criam uma imagem de tapete em movimento no chão, guiando o cliente para embarcar quando seu assento é chamado. Em média, essa inovação reduz o tempo de embarque em aproximadamente dois minutos, em comparação com o tempo de voos que não usam esse processo de embarque. Até o final do ano, esperamos ter esse sistema adotado em 70% dos nossos voos.

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

### **Salários**

A Companhia reduziu as despesas com salários em 48,3% no segundo trimestre do ano em relação aos níveis pré-COVID como resultado da implementação de programas voluntários e negociações com sindicatos. Além disso, durante o 2T20, a Azul aplicou cortes salariais entre 50% e 100% para executivos e diretores, e redução de 25% nos salários para gerentes.

### **Arrendadores e fabricantes de aeronaves**

A Azul negociou um novo perfil de pagamento com seus arrendadores de aeronaves, resultando em uma economia de capital de giro de R\$3,2 bilhões desde o início da crise até o final de 2021. Conforme esses acordos, o cronograma de pagamento será baseado em uma estimativa conservadora de retomada da demanda. Como resultado, a Companhia estima pagar R\$566 milhões em aluguel de aeronaves entre abril e dezembro de 2020, uma redução de 77% comparado com os contratos originais. Os aluguéis mensais menores serão compensados por valores ligeiramente superiores a partir de 2023, ou pela extensão de certos contratos a taxas de mercado.

Adicionalmente, como resultado das negociações bem-sucedidas com seus parceiros, o passivo de arrendamento da empresa deverá diminuir R\$3,4 bilhões entre o final de março e dezembro, totalizando R\$12,5 bilhões no final do ano, um reflexo do valor presente dos contratos renegociados de acordo com o IFRS 16.

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

### **Bancos e outros**

A Companhia está focada em fortalecer sua liquidez. Para isso, tem negociado com bancos e fornecedores a postergação e alongamento dos prazos de pagamento. Além disso, a Companhia está confiante que será capaz de rolar os pagamentos próximo ao vencimento, e não espera qualquer amortização relevante de dívida em 2020.

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

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

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

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

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.

**Projeção de queima de caixa**

Para o segundo semestre de 2020, a Companhia espera uma média de queima de caixa diário de aproximadamente R\$3 milhões, sem amortização de dívida programada, como resultado das negociações em andamento com seus parceiros financeiros. Esta estimativa de consumo de caixa considera entradas de caixa proveniente das vendas, todas as negociações de despesas operacionais, e inclui pagamentos de arrendamento e de juros.