

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

(a) Riscos relacionados ao emissor

Quaisquer acidentes ou catástrofes envolvendo nossas aeronaves podem nos afetar adversamente

Acreditamos que nossa reputação e o histórico de segurança de nossas aeronaves desempenham um papel importante na venda de nossos produtos. Entretanto, a operação segura de nossas aeronaves depende bastante de diversos fatores que estão fora de nosso controle, inclusive da realização adequada de manutenção e reparos das aeronaves por nossos clientes e da habilidade dos pilotos. A ocorrência de acidentes ou catástrofes envolvendo nossas aeronaves pode afetar adversamente nossa reputação e vendas futuras, bem como o preço de mercado de nossas ações ordinárias e ADSs.

Enfrentamos concorrência internacional significativa, o que pode nos afetar adversamente

A indústria mundial de fabricação de aeronaves comerciais é altamente competitiva com um número muito limitado de OEMs e fornecedores. Junto com outras grandes empresas internacionais, somos um dos principais fabricantes mundiais de aeronaves comerciais. Embora tenhamos alcançado uma participação de mercado significativa para nossos produtos de aeronaves comerciais, não podemos garantir que seremos capazes de mantê-la. Para permanecermos competitivos no mercado de fabricação de aeronaves comerciais no longo prazo, devemos continuar a fazer melhorias tecnológicas, de eficiência e de desempenho em nossas aeronaves.

A indústria da aviação executiva apresenta um índice relevante de fidelização, com clientes que tendem a manter seus fornecedores, sendo uma barreira de entrada para concorrentes em ascensão. Como somos relativamente novos no mercado de jatos executivos, enfrentamos concorrência significativa de outras companhias com mais tempo no mercado e reputação consolidada no setor. Alguns de nossos concorrentes no mercado de jatos executivos possuem um histórico mais longo e uma base de clientes mais consolidada. Não podemos garantir que continuaremos a aumentar em *market share* na unidade de negócio de jatos executivos, ou que não reduziremos nosso atual *market share* nessa unidade, especialmente levando em consideração o crescimento e os investimentos dos concorrentes e as contínuas limitações em na capacidade de nossa cadeia de suprimentos.

Medidas protecionistas adotadas pelos governos de determinados países podem nos afetar adversamente. Nossa produção está espalhada em todo o mundo, sendo que as peças são produzidas em um ou mais países e montadas em outro. Assim, qualquer restrição ao comércio, inclusive quotas, tarifas, subsídios ou exigências de conteúdo local podem elevar nossos custos

de produção e afetar nossa capacidade de competir em condições de igualdade no mercado de nossos produtos.

Uma desaceleração em nossos mercados-chave pode reduzir nossas vendas e receitas e, conseqüentemente, nossa lucratividade

Acreditamos que uma parte significativa de nossos resultados seja composta por vendas de aeronaves, que historicamente têm sido cíclicas devido a uma variedade de fatores externos e internos relacionados ao setor de viagens aéreas, incluindo condições econômicas gerais e o surto de doenças transmissíveis, que não podemos prever na íntegra na data deste Formulário de Referência.

As retrações econômicas no setor aeronáutico podem reduzir a demanda por viagens aéreas e gastos corporativos, bem como o investimento público em novos ativos, o que pode impactar negativamente nossas unidades de negócios de Aviação Comercial, Aviação Executiva, Defesa e Segurança e Serviços e Suporte. Essas retrações ocasionaram e podem voltar a ocasionar uma redução no volume de financiamento disponível para nossos clientes para a compra de aeronaves, particularmente nas unidades de negócios mencionadas. A contínua desaceleração da situação econômica geral poderá reduzir ainda mais as viagens aéreas e pedidos de aeronaves. Nossos clientes também poderão continuar a adiar ou cancelar compras de aeronaves. Não podemos prever a magnitude ou duração do impacto que tais eventos poderão ter sobre o setor de transportes aéreos como um todo, inclusive sobre os nossos negócios em particular.

A falha em proteger adequadamente contra riscos relacionados à segurança cibernética pode nos afetar de forma material e adversa.

Assim como todas as organizações empresariais inseridas no mundo digital, estamos sujeitos a uma grande variedade de ameaças cibernéticas, inclusive ataques, com diferentes níveis de sofisticação. As técnicas e ferramentas utilizadas nas ameaças cibernéticas podem evoluir rapidamente e incluir novas tecnologias, como automação avançada e inteligência artificial. Essas ameaças cibernéticas podem comprometer a confidencialidade, disponibilidade e integridade de nossos sistemas e dados, inclusive das informações confidenciais, sigilosas ou pessoais de nossos clientes.

Mantemos controles técnicos de segurança abrangentes, mecanismos de aplicação de políticas, sistemas de monitoramento e supervisão de gestão para abordar essas ameaças. Mesmo que essas medidas tenham sido elaboradas para prevenir, detectar e responder a atividades não autorizadas em nossos sistemas, certos tipos de ataque, inclusive ataques cibernéticos, podem ter um efeito adverso relevante em nosso negócio e reputação. Um ataque cibernético bem-sucedido pode resultar na indisponibilidade de nossos serviços, no vazamento ou no comprometimento da integridade das informações e pode causar a perda de quantidades

significativas de dados de clientes, outras informações confidenciais e perda de fundos, bem como danos à nossa reputação, afetando diretamente nossos clientes e parceiros comerciais.

Além disso, alguns de nossos parceiros comerciais e nossos fornecedores, têm acesso limitado a informações confidenciais e estratégicas sobre os nossos projetos e dados de engenharia. Muitos desses fornecedores enfrentam ameaças de segurança similares e quaisquer ataques a seus sistemas poderão resultar em acesso não autorizado aos nossos sistemas ou dados.

Em 24 de novembro de 2020, sofremos um incidente de segurança cibernética em nossos sistemas de TI, que mais tarde foi identificado como um ataque de *ransomware*. O ataque resultou na criptografia de um ambiente de servidores virtuais hospedados no Brasil, impediu o acesso a determinados arquivos e resultou na divulgação indevida de dados, alguns dos quais disponibilizados na *dark web*. Relatamos o incidente às autoridades policiais.

Imediatamente após o incidente, empregamos recursos de TI e Cibersegurança significativos, tomamos medidas para proteger e fortalecer a segurança de nossos sistemas, isolamos o ambiente afetado e reparamos nossa rede. Como parte de nossa reação, contratamos a Tempest Security Intelligence, uma empresa líder em segurança cibernética, para investigar o incidente e complementar nossos esforços de remediação.

Apesar de nossos extensos controles de segurança e medidas para prevenir a violação de nossos sistemas e armazenamento de dados, não podemos garantir que outros ataques cibernéticos ou violações semelhantes não acontecerão no futuro.

As vendas de aeronaves estão sujeitas a disposições de cancelamento e reprogramação de entregas que podem reduzir as receitas, a rentabilidade, a carteira de pedidos e o fluxo de caixa futuros da Companhia

Uma parte dos pedidos firmes de aeronaves da Embraer estão sujeitos a contingências significativas que antecedem as datas das entregas, uma vez que pode ocorrer a rescisão de alguns contratos de compra ou cancelamento parcial ou total de algum pedido firme por diferentes motivos, incluindo: (i) atraso prolongado da entrega de aeronaves ou falha na obtenção da certificação para a aeronave ou não cumprimento de marcos de desempenho e outros requisitos; (ii) desistência da compra pelo cliente; ou (iii) queda na taxa de produção.

Os clientes também podem reprogramar as entregas ou cancelar pedidos, especialmente em períodos de desaceleração econômica. Em 2023 registramos uma receita líquida de US\$ 8,2 milhões relativa a multas contratuais pagas por clientes em virtude do cancelamento de contratos, comparado as receitas líquidas de US\$ 17,8 milhões em 2022 e US\$ 6,1 milhões em 2021, relativas a multas contratuais. Cancelamentos, atrasos ou reduções relevantes nos números de aeronaves entregues em qualquer ano podem reduzir número de vendas e valor de receita e, conseqüentemente, a lucratividade, fluxo de caixa e pedidos firmes (*backlog*) da Companhia.

Os processos relacionados a agora rescindida parceria estratégica com a Boeing, inclusive a arbitragem relacionada à rescisão e não conclusão pela Boeing do Acordo Global da Operação e/ou do Contrato de Contribuição, poderão prejudicar nossos negócios, situação financeira e resultados operacionais

Incorremos e continuamos a incorrer em custos adicionais relacionados a ações, contestações ou acordos em processos, atualmente em andamento ou futuros, relacionados à Operação e/ou rescisão e não conclusão da Operação pela Boeing (conforme descrito no item 4.6 deste Formulário de Referência). Esses processos incluem, entre outros, as arbitragens em curso entre a Embraer e a Boeing, iniciada em função da rescisão indevida pela Boeing do Acordo Global da Operação e/ou do Contrato de Contribuição. Tanto a Embraer como a Boeing iniciaram arbitragens em função da rescisão. Esses processos também podem incluir processos ajuizados por nossos acionistas e titulares de nossas ADRs (*American Depositary Receipts*), relacionados à Operação e/ou à rescisão do Acordo Global da Operação e do Contrato de Contribuição e não consumação das operações ali contempladas pela Boeing. Continuamos a acreditar veementemente que a Boeing rescindiu indevidamente o Acordo Global da Operação e o Contrato de Contribuição, que a Boeing tinha a obrigação de continuar a cumprir com os termos do MTA e do Acordo de Contribuição, que a Embraer cumpriu plenamente as suas obrigações segundo o Acordo Global da Operação e o Contrato de Contribuição e que as arbitragens envolvendo a Boeing e suas afiliadas constituem a defesa válida de nossos direitos no Acordo Global da Operação e no Contrato de Contribuição.

Não podemos prever o resultado de quaisquer desses processos. Esses processos também podem desviar o foco da nossa administração e conselho de administração, exigindo tempo e atenção. Em caso de uma decisão contrária nas arbitragens, podemos não receber qualquer indenização da Boeing e vir a ter que pagar uma indenização pecuniária significativa à Boeing. Além disso, ainda que obtenhamos êxito nesses processos, pode haver publicidade negativa ligada a eles, o que pode prejudicar de forma relevante a nossa reputação e marcas. Assim, quaisquer processos relacionados à Operação ou à rescisão e não conclusão da Operação pela Boeing poderiam, entre outras coisas, prejudicar nossos negócios, situação financeira e resultados operacionais.

Podemos enfrentar diversos desafios em virtude do desenvolvimento de novos produtos e a possível busca de oportunidades e operações estratégicas

Não podemos garantir que nossos produtos serão aceitos pelos clientes e pelo mercado. Se algum dos nossos novos produtos não atender às expectativas dos clientes ou à demanda de mercado, nossos negócios podem ser prejudicados. Além disso, à medida que continuamos a desenvolver novos produtos, podemos ter que realocar os atuais recursos e coordenar ajustes com fornecedores e parceiros de compartilhamento de riscos. Por fim, gastos além dos previstos e atrasos no desenvolvimento e entrega de novos produtos podem nos prejudicar.

Podemos buscar, assim como já buscamos, oportunidades e operações estratégicas, como *joint ventures*, parcerias, aquisições ou desinvestimentos. Podemos enfrentar diversos desafios, inclusive dificuldades na identificação de parceiros adequados, ajustes de nossos parceiros ou assimilação de metas de operações e de pessoal, de manutenção de padrões e controles internos, bem como o desvio do foco da Administração dos negócios em curso.

A exemplo dos desafios enfrentados, possuímos 89,4% da Eve UAM, LLC, ou EVE, que é responsável pelo desenvolvimento da solução de mobilidade aérea urbana (“UAM”) da EVE por meio do projeto e produção de eVTOL, serviço e suporte, operações de frota e serviços urbanos. gestão do tráfego aéreo. Os resultados esperados a longo prazo desta operação estão sujeitos a riscos, como o estabelecimento do mercado UAM, a adoção pelos consumidores de uma forma inteiramente nova de mobilidade oferecida pelas aeronaves eVTOL e o mercado UAM, possível baixo desempenho das soluções UAM desenvolvidas pela Eve Holding, incluindo as aeronaves eVTOL dificuldades relacionadas à certificação de produtos, licenciamento e autorização governamental, entre outros. Além disso, como detemos uma parcela tão significativa das ações da EVE, quaisquer desafios relacionados aos negócios ou operações da EVE poderão nos afetar adversamente.

Não podemos garantir que seremos capazes de vencer desafios relacionados com oportunidades e transações estratégicas, nem que as estimativas de longo-prazo da Companhia no que diz respeito às perspectivas, operações, potencial de crescimento, integração e outros fatores relacionados a essas oportunidades estratégicas se materializarão.

Assim como, não podemos garantir que nossos negócios ou o preço de negociação de nossas ações ordinárias ou *American Depositary Shares* ou ADSs não serão afetados devido a oportunidades ou operações futuras ou decorrente da percepção dos mercados sobre elas.

Enfrentamos riscos de estarmos envolvidos em um negócio global e operarmos em indústrias globais, o que pode nos afetar adversamente.

Conduzimos nossas operações em diversas jurisdições. A conformidade com leis e regulamentos, incluindo leis e sanções anticorrupção e antilavagem de dinheiro, é uma das nossas prioridades nos países onde fazemos negócios. Se não conseguirmos manter controles internos adequados e eficazes, poderemos não ser capazes de identificar prontamente violações de normas legais, regulamentares, contábilísticas, de governação ou éticas, especialmente tendo em conta o número de contratos com clientes e fornecedores estrangeiros. O não cumprimento dessas regras e regulamentos poderá levar a processos judiciais e administrativos, investigações, penalidades financeiras e perda de licenças, afetando negativamente nossa reputação e resultados operacionais.

Além disso, uma parcela significativa de nossas receitas deriva de clientes localizados fora do Brasil, representando 91,4% em 2023, e esperamos que as vendas a clientes estrangeiros

continuem a representar uma parcela significativa de nossas receitas no futuro próximo. Nossa cadeia de produção e fornecimento está espalhada globalmente, com peças fabricadas em um ou mais países e montadas em outro. Isso nos deixa sujeitos aos riscos de fazer negócios internacionalmente.

Alguns desses riscos incluem (i) medidas protecionistas adotadas pelos governos de países específicos, (ii) mudanças no ambiente comercial global, incluindo cotas, tarifas, penalidades, subsídios ou requisitos de conteúdo local, que podem aumentar nossos custos de produção e afetar nossa capacidade de competir em igualdade de condições no mercado de nossos produtos, (iii) mudanças nos requisitos regulatórios, (iv) mudanças nas regulamentações e políticas governamentais dos EUA e de outros países, (v) imposição de sanções, restrições de fornecimento ou comércio, (vi) conformidade com diversas leis e regulamentos não brasileiros e não norte-americanos, e exposição a um número significativo de contratos de fornecimento e clientes regidos por leis que não sejam as leis federais ou estaduais do Brasil ou dos EUA.

Além disso, a indústria de defesa e segurança está sujeita a requisitos de conformidade comercial, bem como a regras e regulamentos de controle de exportações. Os nossos produtos de defesa e segurança são afetados principalmente pelas regras e regulamentos norte-americanos e europeus sobre conformidade comercial e controles de exportação. Dessa forma, se algum desses governos, ou os governos dos países onde temos operações, decidir impor restrições às atividades comerciais e de exportação, poderemos não conseguir vender ou entregar aeronaves a alguns países por um período, o que poderá prejudicar afetar nossos resultados operacionais e situação financeira.

À medida que conduzimos as nossas operações em múltiplas jurisdições, o cumprimento das leis e regulamentos, incluindo leis e sanções anticorrupção e de lavagem de dinheiro em países em que fazemos negócios é uma prioridade para a Companhia. Podemos não ser capazes de identificar prontamente violações de padrões legais, regulatórios, contábeis, de governança ou éticos, especialmente considerando o número de contratos com clientes e fornecedores estrangeiros. O não cumprimento dessas regras e regulamentos poderá levar a processos judiciais e administrativos, investigações, penalidades financeiras e perda de licenças, afetando negativamente nossa reputação e nossos resultados operacionais

A Companhia pode ser obrigada a reembolsar contribuições de caixa, relacionadas com a produção ou desenvolvimento das aeronaves, se determinados marcos de desempenho não forem alcançados

A Embraer possui contratos de compartilhamento de riscos segundo os quais o aporte de capital efetuado por nossos parceiros ao longo dos anos totalizou US\$ 1.369,5 milhões, do início do desenvolvimento das famílias de jatos EMBRAER 170/190, Phenom 100/300, Legacy 450/500 (renomeado como Praetors) e família de jatos E2, até 31 de dezembro de 2023. A Companhia pode ter que reembolsar essas contribuições de caixa aos parceiros de risco, caso deixe de

cumprir determinadas metas acordadas nos contratos de compartilhamento de riscos. Em 2023, o valor total desses aportes não era reembolsável, uma vez que cumprimos todos os marcos de desempenho.

Embora no momento nenhum aporte de caixa feito por nossos parceiros de compartilhamento de risco seja reembolsável, poderemos celebrar acordos similares e, se não conseguirmos atingir determinados marcos de desempenho acordados com nossos parceiros de compartilhamento de risco, poderemos ter que restituir aportes de caixa para os quais não constituímos provisões.

Violações de propriedade intelectual podem nos afetar adversamente

Estamos sujeitos às leis que regulam patentes, direitos autorais, marcas e segredos comerciais, bem como aos acordos celebrados com nossos empregados, clientes, fornecedores e outras partes para constituir e manter nossos direitos de propriedade intelectual sobre a tecnologia e os produtos utilizados em nossas atividades. Apesar dos nossos esforços para protegê-los, quaisquer de nossos direitos de propriedade intelectual, diretos ou indiretos, podem ser contestados, invalidados ou burlados. Além disso, embora acreditemos estar respeitando os direitos de propriedade intelectual conferidos a terceiros, podemos vir a ser acusados e sofrer ações relativas à violação desses direitos. Tais ações podem lesar nossa reputação, sujeitar-nos ao pagamento de multas e sanções e impedir-nos de oferecer determinados produtos ou serviços. Quaisquer ações ou disputas judiciais nesse sentido, independentemente de ganharmos ou perdermos a ação, podem ser demoradas e custosas, bem como podem lesar nossa reputação e/ou exigir que celebremos contratos de licenciamento. Podemos não conseguir celebrar tais contratos de licenciamento em termos aceitáveis. Se perdemos uma ação de violação de direitos de propriedade intelectual, estaremos sujeitos a medida liminar para deixarmos de infringir tais direitos, o que pode nos afetar adversamente, bem como afetar adversamente nossas pesquisas e/ou produção.

Podemos não dispor de empregados qualificados suficientes

Periodicamente, há no setor aeronáutico uma forte concorrência por empregados qualificados, especialmente engenheiros. Sempre que essa procura ocorrer, podemos não conseguir recrutar e reter o número necessário de engenheiros e outros empregados qualificados. Se não conseguirmos coordenar nossos recursos oportunamente ou atrair e reter empregados qualificados, nossos esforços de desenvolvimento podem sofrer uma desaceleração e causar atrasos na produção e entrega de aeronaves, o que pode nos afetar adversamente.

Nossa capacidade de evitar violações de padrões legais, regulatórios de contabilidade, éticos ou de governança poderiam ser prejudicada se não conseguirmos manter controles internos adequados e eficazes, o que poderia prejudicar nossos resultados operacionais, nossa capacidade de operar nossos negócios e nossa reputação.

Não podemos assegurar que nossas subsidiárias não identificarão deficiências significativas ou fraquezas materiais em seus controles internos, nem que não haverá fraquezas materiais ou deficiências significativas em nossos controles internos sobre demonstrações financeiras no futuro. Nossa falha de manter controles internos sobre demonstrações financeiras pode inibir seriamente nossa capacidade de relatar com precisão nossa condição financeira, resultados de operações ou fluxos de caixa. Além disso, é possível que não consigamos evitar ou detectar uma distorção relevante nas demonstrações financeiras em tempo hábil ou de alguma forma. Tais distorções podem resultar em correções futuras de nossas demonstrações financeiras, podem fazer com que a Companhia deixe de cumprir obrigações de reporte ou ter um efeito adverso relevante sobre a condição financeira e resultados operacionais.

(b) Seus acionistas, em especial os acionistas controladores

Titulares de ADSs podem ter dificuldades para exercer o direito de voto

Titulares de ADSs podem exercer o direito de voto em relação às ações ordinárias subjacentes somente nos termos do contrato de depósito que regem as ADSs. Segundo o contrato de depósito, titulares de ADSs devem exercer o direito de voto em relação às ações ordinárias subjacentes às ADSs por meio do envio de instruções de voto ao depositário. O depositário exercerá o direito de voto das ações ordinárias subjacentes conforme as instruções recebidas dos titulares de ADSs. Caso contrário, os titulares de ADSs não poderão exercer seu direito de voto, exceto se entregarem as ADSs para cancelamento em troca de ações ordinárias.

Nos termos do nosso estatuto social, as assembleias gerais serão convocadas com antecedência mínima de 30 dias, no caso de primeira convocação e 15 dias, no caso de segunda convocação. Na hipótese de convocação de assembleia geral, os titulares de ADSs podem não ser notificados em tempo hábil para entregar as ADSs em troca das ações ordinárias subjacentes e assim votar uma matéria específica. Além disso, o depositário não tem obrigação de notificar os titulares de ADSs sobre qualquer votação, nem de distribuir aos titulares de ADSs os cartões de voto e materiais relacionados, a menos que tenhamos passado instruções ao depositário nesse sentido. Se instruímos o depositário a receber instruções de voto dos titulares de ADSs, ele notificará os titulares de ADSs sobre a votação e coordenará o envio dos modelos de procuração aos titulares. Não podemos garantir que os titulares de ADSs receberão os modelos de procuração em tempo hábil para poderem instruir o depositário sobre o voto das ações subjacentes às suas ADSs. Adicionalmente, o depositário e seus representantes não são responsáveis pela falta de cumprimento das instruções de voto ou atraso no pedido de instruções de voto. Assim, os titulares de ADSs podem não conseguir exercer plenamente seu direito de voto.

O governo brasileiro possui poder de veto com relação à mudança de controle, razão social, marca ou objeto social, bem como quanto à criação ou mudança dos programas

de Defesa e Segurança da Companhia. Os interesses da União podem ser conflitantes com os interesses dos titulares de nossas ações ordinárias e ADSs

O governo brasileiro (União) é titular de uma ação ordinária de classe especial, a *golden share*, que confere poder de veto com relação à mudança de controle, razão social, marca ou objeto social, bem como quanto à criação ou mudança de programas de Defesa e Segurança (independentemente de o governo federal participar desses programas) da Companhia. Por exemplo, em 2010, alteramos a denominação social para Embraer S.A. e aditamos nosso estatuto social para permitir nossa entrada no mercado de defesa e segurança, o que exigiu a aprovação da União. A União pode vetar operações que podem ser do interesse dos titulares de nossas ações ordinárias ou ADSs. Não podemos garantir que a União aprovará mudanças corporativas ou operações importantes no futuro, ou outras mudanças corporativas que venham a ser necessárias.

As disposições do nosso estatuto social podem desencorajar a mudança de controle da Companhia ou evitar ou retardar operações em que o investidor tenha interesse

O estatuto social da Companhia contém disposições que têm o efeito de evitar a concentração das ações ordinárias em um pequeno grupo de investidores, de modo a promover uma base acionária dispersa. Segundo essas disposições, qualquer acionista ou grupo de acionistas que adquira ou se torne titular de (i) 35% ou mais das ações emitidas pela Companhia ou (ii) outros direitos sobre as ações emitidas pela Companhia, que representem mais de 35% do capital social da Companhia, deverá enviar ao governo brasileiro uma solicitação de oferta pública de aquisição da totalidade das ações de emissão da Companhia, nos termos do nosso estatuto social. Se a solicitação for aprovada, o acionista ou grupo de acionistas deverá realizar uma oferta pública de aquisição da totalidade das ações no prazo de 60 dias após a aprovação. Se a solicitação for negada, o acionista ou grupo de acionistas deverá vender todas as ações que excederem o limite de 35% do capital social da Companhia no prazo de 30 dias, de forma que o acionista ou grupo de acionistas volte a ser titular de menos de 35% do nosso capital social. Essas disposições poderão evitar atos de concentração, desencorajar, retardar ou evitar fusões e aquisições, inclusive operações em que os acionistas possam receber um prêmio por suas ações ordinárias e ADSs. Essas disposições só podem ser alteradas ou anuladas mediante a aprovação do conselho de administração e acionistas da Companhia reunidos em assembleia geral convocada para esse fim, desde que autorizado pela União, que é a titular da *golden share*.

As disposições do nosso estatuto social podem limitar o direito de voto de determinados acionistas, inclusive acionistas estrangeiros

O estatuto social da Companhia contém disposições que limitam o direito de voto em assembleia geral de determinados acionistas ou grupo de acionistas, inclusive corretoras atuando em nome de um ou mais titulares de ADSs, com relação às ações em circulação representativas de mais de 5% do nosso capital social.

Algumas disposições do estatuto da Companhia também restringem o direito de voto de acionistas estrangeiros, uma vez que o direito de voto de ações representativas de mais de dois-terços do capital social da Companhia deve ser exercido por acionistas brasileiros reunidos em assembleia geral. Essa restrição evita a alienação de controle a acionistas estrangeiros e limita a capacidade de acionistas estrangeiro de exercer controle sobre a Companhia.

Não temos um acionista controlador e, como resultado, podemos estar sujeitos a determinados riscos.

Como sociedade anônima, a Companhia não possui um acionista controlador ou grupo de controle que detenha direitos que lhe assegurem permanentemente a maioria dos votos nas deliberações da Assembleia Geral e o poder de eleger a maioria dos membros do Conselho de Administração. A ausência de um único acionista controlador ou de um único grupo de acionistas controladores pode dificultar a aprovação por nossos acionistas de determinadas transações, pois, entre outros fatores, o quórum mínimo exigido por lei para a aprovação de determinadas matérias pode não ser atingido.

Adicionalmente a Companhia e seus acionistas podem estar descobertos em relação as proteções conferidas pela Lei das Sociedades por Ações na ocasião onde outros acionistas recorram a contramedidas abusivas e, conseqüentemente, não sendo indenizados por prejuízos incorridos. Qualquer mudança súbita e não esperada na Administração, nas políticas corporativas ou direção estratégica, ou ainda, qualquer tentativa de aquisição de controle ou conflitos entre acionistas sobre os seus direitos, pode afetar adversamente os nossos negócios e resultados operacionais.

(c) Riscos relacionados às controladas e coligadas da Companhia

A Companhia não possui riscos relevantes e específicos relacionados as suas controladas e coligadas.

(d) Riscos relacionados aos administradores da Companhia

A Companhia não possui riscos relevantes e específicos relacionados aos seus administradores.

(e) Riscos relacionados aos fornecedores da Companhia

A Companhia trabalha com um número limitado de fornecedores-chave

Não fabricamos todas as peças e componentes utilizados na produção de nossas aeronaves. Em 31 de dezembro de 2023, 75,2% de nossos custos de produção consolidados em nossas unidades de negócios de Aviação Comercial, Aviação Executiva e Defesa e Segurança consistiam em materiais e equipamentos adquiridos de nossos parceiros de compartilhamento de riscos e outros grandes fornecedores. Acordos de compartilhamento de riscos são aqueles em que os fornecedores são responsáveis pelo projeto, desenvolvimento e fabricação dos

principais componentes ou sistemas de nossas aeronaves. Em alguns casos, as aeronaves são projetadas especificamente para acomodar um componente particular, que não pode ser substituído por outro fabricante sem investimentos significativos. Além disso, há um número limitado de fornecedores de determinados componentes-chave de aeronaves no mundo. Trabalhamos em estreita colaboração com nossos principais fornecedores para mitigar qualquer risco potencial da cadeia de suprimentos, mas não podemos garantir que esses riscos, os quais podem afetar negativa e adversamente nosso desempenho operacional e financeiro, não se materializarão.

Além disso, como resultado da recuperação econômica pós-pandemia que resultou em um aumento global na demanda, nossos fornecedores podem não ter a capacidade de atender plenamente a essas demandas crescentes de seus clientes, incluindo nós, especialmente devido às contínuas restrições da força de trabalho da indústria e outros desafios da cadeia de suprimentos. Portanto, não podemos garantir que não seremos adversamente afetados por essa mudança na dinâmica global da cadeia de suprimentos.

Desdobramentos relacionados ao conflito entre Rússia e Ucrânia e os conflitos Israel-Hamas podem nos afetar adversamente.

Os recentes desdobramentos globais relacionados com a invasão da Ucrânia pela Rússia geraram incerteza na economia global. Assim que a guerra foi declarada, suspendemos os serviços de peças, manutenção e suporte técnico para certos clientes para cumprir as sanções impostas à Rússia, Bielorrússia e certas regiões da Ucrânia, de acordo com as leis das jurisdições às quais estamos sujeitos.

Como resultado do conflito Rússia-Ucrânia, a indústria da aviação enfrenta pressões inflacionárias à medida que os preços da energia e dos combustíveis aumentaram na Europa, levando a um aumento dos preços dos produtos vendidos pelos nossos fornecedores. Além disso, o conflito gerou um aumento de ataques cibernéticos em todo o mundo, e também causou um aumento dos custos da mão-de-obra e gerando uma escassez global de componentes, afetando a dinâmica da cadeia de abastecimento da indústria da aviação.

A Rússia é um dos maiores fornecedores de titânio do mundo, e o titânio é um elemento-chave para o processo de fabricação de aeronaves. Embora não haja preocupação com a disponibilidade de titânio em nossa cadeia de abastecimento, considerando a nossa posição atual de estoque e as fontes alternativas existentes em outros países, continuaremos monitorando nossa cadeia de abastecimento a fim de identificar quaisquer possíveis restrições. Além disso, o conflito entre a Rússia e a Ucrânia pode afetar negativamente a segurança das pessoas e as atividades dos nossos funcionários, especialmente aqueles que residem na Europa. Além disso, o conflito em curso entre Israel e o Hamas está aumentando as tensões políticas, exacerbando os desafios existentes nas cadeias de abastecimento globais e gerando riscos adicionais. Como temos fornecedores no Oriente Médio, quaisquer interrupções, atrasos nos envios ou aumentos de custos podem nos afetar negativamente. Não podemos prever como

evoluirão os desenvolvimentos relacionados aos conflitos Rússia-Ucrânia e Israel-Hamas e até que ponto poderão nos afetar.

(f) Riscos relacionados aos clientes da Companhia

A Companhia depende de clientes-chave

Na unidade de negócios de Aviação Comercial, em 31 de dezembro de 2023, 80,0% de nossos pedidos firmes do *backlog* para a atual família de jatos EMBRAER 175 eram da Republic, Skywest e American Airlines (Envoy Air). O *backlog* da família E-Jets E2 compreende principalmente em pedidos das empresas Azul, AerCap, AirCastle, AirPeace, Porter e Azorra, que representam 84,3% de pedidos da família E-Jets E2. Acreditamos que continuaremos a depender de um número selecionado de clientes-chave, e a perda ou dificuldade em manter o relacionamento com qualquer um deles reduziria significativamente nossas vendas e participação de mercado. Além disso, nossos principais clientes poderão enfrentar dificuldades financeiras, o que poderá nos afetar adversamente.

Na unidade de negócios de Aviação Executiva, a Companhia tem sido cada vez mais reconhecida como OEM com aeronaves confiáveis e marca e portfólio fortes, o que aumentou a demanda por nossas aeronaves. As entregas para empresas de propriedade fracionada representam uma parte significativa do nosso plano de entregas e, como a maior parte da frota mundial é destinada a quatro grandes clientes, a indústria de aviação executiva depende de poucos clientes, o que pode afetar negativamente nossos planos de entrega, especialmente para Praetors.

Na unidade de negócios de Defesa e Segurança, acreditamos que somos o maior fornecedor de aeronaves de defesa e serviços relacionados para as Forças Armadas Brasileiras que encomendou um total de 19 aeronaves, além do contrato SISFRON com o Exército Brasileiro e o LABGENE com nossa subsidiária Atech. A Companhia não pode garantir que o governo brasileiro continuará a adquirir os produtos e serviços de defesa na mesma proporção ou no mesmo nível.

(g) Riscos relacionados aos setores da economia nos quais o emissor atue

Mudanças nas políticas fiscais e nas leis tributárias brasileiras poderão ter um efeito adverso sobre a situação financeira e resultados operacionais. Além disso, a Companhia se beneficia de certos benefícios fiscais e outros benefícios concedidos pelo governo e a suspensão, cancelamento ou não renovação desses benefícios teria um efeito adverso relevante sobre nós.

O governo brasileiro recentemente implementou e poderá continuar a implementar mudanças em suas políticas fiscais, incluindo, mas não se limitando a, alíquotas de impostos, taxas, encargos setoriais e, ocasionalmente, a arrecadação de contribuições temporárias. Mudanças nas leis tributárias e na interpretação das leis tributárias pelas autoridades fiscais e tribunais brasileiros podem ocorrer e resultar em aumentos de impostos e revogação de isenções fiscais. Os legisladores brasileiros estão atualmente debatendo uma reforma tributária abrangente, que pode incluir a eliminação ou unificação de certos impostos, a criação de novos impostos, o aumento dos impostos e alíquotas de contribuição existentes, a revogação das isenções de imposto de renda sobre a distribuição de lucros e dividendos e alterações relativas aos juros sobre capital próprio. A aprovação dessas propostas legislativas ou alterações nas políticas fiscais, leis tributárias e interpretações poderá impactar as obrigações fiscais da Companhia e poderão ter um efeito adverso relevante sobre a situação financeira e resultados e sobre os investimentos em nossas ADSs.

Da mesma forma que outras empresas brasileiras de diversos setores, a Companhia recebe determinados benefícios fiscais e outros benefícios concedidos pelo governo, incluindo incentivos relacionados às atividades de exportação e pesquisa e desenvolvimento. Para usufruir dos benefícios fiscais, determinados requisitos são cumpridos, como por exemplo a realização de investimentos em pesquisa e desenvolvimento e registrar lucros tributáveis. Os benefícios fiscais seguem listados abaixo:

- Incentivos fiscais para empresas em pesquisa e desenvolvimento: A Lei 11.196/05, também conhecida como a Lei do Bem, concede benefícios fiscais para entidades envolvidas em atividades de pesquisa e desenvolvimento para inovação tecnológica. Para usufruir destes benefícios fiscais, o beneficiário deve (i) calcular seu imposto de renda de acordo com o regime de lucro real, (ii) registrar lucro tributável; (iii) estar em dia com todas as suas obrigações fiscais (ou seja, demonstrar sua regularidade fiscal por meio de certidões negativas) e (iv) realizar investimentos em pesquisa e desenvolvimento. Considera-se inovação tecnológica o desenvolvimento de novo produto ou processo de fabricação, bem como adição de novas funcionalidades ou características a um produto já existente ou procedimento de fabricação que implique em melhorias incrementais e ganhos de qualidade ou produtividade, resultando, portanto, em maior competitividade no mercado. A Companhia e outras empresas de diversos setores se beneficiam desses incentivos fiscais no que diz respeito ao IRPJ (Imposto de Renda de Pessoa Jurídica) e à CSLL (Contribuição Social sobre o Lucro Líquido). As deduções do lucro líquido da Companhia podem variar de 60% a 80% dos gastos relacionados a atividades de pesquisa e desenvolvimento em inovação tecnológica durante um ano fiscal.
- Incentivos fiscais e isenções na folha de pagamento para empresas exportadoras:
 - A Instrução Normativa 2126/2022 da Receita Federal do Brasil (IN RFB 2126/2022) instituiu o Regime Aduaneiro Especial de Entrepasto Industrial sob Controle Aduaneiro

Informatizado (RECOF) que permite à beneficiária importar ou adquirir no mercado local matéria-prima, partes e componentes destinados à aplicação industrial com suspensão de tributos federais. Parte dessas mercadorias deve ser processada e posteriormente enviada para o mercado interno e externo. Ao exportar o produto acabado, a empresa fica isenta o pagamento de impostos federais.

- O Decreto 45.490, do Estado de São Paulo, instituiu o Regime Especial Simplificado de Exportação (RESE), que é a versão estadual do RECOF e suspende ou isenta o pagamento dos tributos estaduais.
- A Lei nº 12.546/11 instituiu incentivos fiscais para empresas de exportação e criou o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras (“REINTEGRA”) com o objetivo de estimular e facilitar as exportações. O objetivo do REINTEGRA é recuperar, parcial ou integralmente, o custo residual dos impostos existente na cadeia de produção dos bens exportados e, assim reduzir a carga tributária. A entidade exportadora poderá receber créditos tributários no valor correspondente a 0,1% a 3%, a ser estabelecido em decreto emitido pelo Ministério da Fazenda, sobre a receita de exportação de bens. Em razão do Decreto nº 9.393/2018 do Ministério da Fazenda, que passou a vigorar em 31 de maio de 2018, a alíquota do incentivo fiscal baixou para 0,1%. Para aproveitar esses benefícios fiscais: (i) a entidade exportadora deve fabricar o produto exportado no Brasil; (ii) o produto deve estar classificado na Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI; e (iii) o custo dos insumos importados utilizados no produto exportado não pode exceder determinados limites percentuais do preço de exportação previstos em lei.
- A Lei nº 12.546/11 também objetiva o aumento da produção por meio de isenção sobre folha de pagamento. Até 1º de setembro de 2018, usufruímos dessa isenção sobre a folha de pagamento, com a substituição da contribuição previdenciária patronal de 20% INSS, por um imposto alternativo chamado Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta, vinculado a receita de determinados produtos e serviços, excluindo as receitas de exportações. A isenção sobre folha de pagamento variou de 2,0% a 4,5% da receita bruta, dependendo do setor. A Lei nº 13.670/2018 extinguiu a isenção sobre folha de pagamento a partir de 1º de setembro de 2018, sendo que ajuizamos uma ação requerendo a aplicabilidade dessa isenção para todo o ano de 2018. A sentença prolatada foi favorável a nós. Não houve isenção sobre folha de pagamento em 2022.

Tais incentivos podem ser cancelados ou suspensos pelo governo brasileiro a qualquer momento sem aviso prévio, e a manutenção de tais planos de incentivo pelo governo brasileiro depende de fatores que não podemos controlar ou prever. Não podemos garantir que tais incentivos serão mantidos ou renovados ou que seremos capazes de obter novos incentivos.

(h) Riscos relacionados à regulação dos setores que o emissor atue

A Companhia está sujeita a rígidas exigências regulatórias e requisitos de certificação o que podem afetá-la adversamente

Nossos produtos de aviação civil estão sujeitos a regulamentos no Brasil e em cada país onde nossos clientes estão localizados. A Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”), a autoridade brasileira de aviação civil, bem como as autoridades dos países em que nossos clientes estão localizados, mais notadamente a *Federal Aviation Administration (FAA)* e a *European Aviation Safety Agency (“EASA”)*, devem certificar nossos produtos de aviação civil antes que sejam entregues aos clientes. Não podemos garantir que conseguiremos obter certificação para as nossas aeronaves ou que os obteremos em tempo hábil. Além disso, o cumprimento das exigências de autoridades regulatórias pode ser um processo demorado e custoso. Se não obtivermos as devidas certificações da autoridade de aviação competente para qualquer de nossas aeronaves, tal autoridade poderá proibir o registro da aeronave em sua jurisdição até a obtenção da certificação. Mudanças em regulamentos do governo e em procedimentos de certificação também podem atrasar o início de nossa produção, bem como o lançamento de um novo produto em um novo mercado. Apesar dos esforços contínuos para cumprir rigorosamente todas as exigências de certificação de aviação e demais exigências regulatórias, não podemos prever como futuras leis ou mudanças na interpretação, administração ou aplicação de tais leis nos afetarão. Podemos ser obrigados a incorrer custos adicionais significativos para cumprir tais leis e/ou responder a tais mudanças.

Qualquer redução no apoio dado pelo governo federal a financiamentos aos nossos clientes, ou aumento desse apoio que beneficie nossos concorrentes, poderá reduzir a competitividade de nossas aeronaves

Tradicionalmente, fabricantes de equipamentos originais (*Original Equipment Manufacturers - “OEMs”*) de aeronaves têm recebido apoio do governo ao longo do tempo por meio de agências oficiais de crédito à exportação (*Export Credit Agencies - “ECAs”*), que oferecem condições competitivas de financiamento a seus clientes, principalmente em períodos de contenção no mercado tradicional de crédito.

O apoio oficial do governo pode traduzir-se em subsídios não oficiais que provocam distorções de mercado, podendo levar a controvérsias entre governos na Organização Mundial de Comércio (“OMC”). Desde 2007, um acordo conhecido como *Aircraft Sector Understanding (“ASU”)*, elaborado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (“OCDE”), estabeleceu as diretrizes sobre a utilização previsível, consistente e transparente de financiamento oficial à exportação para a venda ou arrendamento de aeronaves civis, com o objetivo de estabelecer condições equitativas. As agências oficiais de crédito à exportação dos países signatários não devem oferecer termos e condições mais vantajosos do que aqueles incluídos no contrato financeiro base do ASU para financiamento de compra de aeronaves, que concorram com as aeronaves produzidas pelos OEMs dos respectivos países. O objetivo do

acordo é estimular os compradores de aeronaves a priorizar o preço e a qualidade dos produtos oferecidos pelos OEMs em vez dos pacotes financeiros oferecidos pelos respectivos governos.

A agência oficial de crédito à exportação, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (“BNDES”), juntamente com o Fundo de Garantia à Exportação (“FGE”), oferece financiamento e seguro de crédito à exportação aos nossos clientes segundo os termos e condições previstos no ASU. Qualquer redução ou restrição impostos ao programa brasileiro de financiamento à exportação, e qualquer aumento nos custos de financiamento dos clientes participantes desse programa, que seja superior àquele previsto no contrato financeiro base do ASU, pode reduzir a competitividade de nossas aeronaves. Outros fatores externos também podem afetar nossa competitividade no mercado, incluindo, entre outros, OEMs de aeronaves de países não signatários do ASU que oferecem pacotes de financiamento atrativos, bem como qualquer novo subsídio oficial em apoio a qualquer um de nossos principais concorrentes.

De 2005, quando entregamos pela primeira vez a família de jatos EMBRAER 170/190, a 2023, aproximadamente 29% das entregas da nossa unidade de negócio de Aviação Comercial beneficiavam-se de créditos oficiais de exportação. Em 2023 e 2022, 30% e 26%, respectivamente, das entregas da nossa unidade de negócio de Aviação Comercial foram beneficiadas pelo programa brasileiro de financiamento à exportação. Não podemos garantir que o governo brasileiro não reduzirá ou suspenderá esse tipo de apoio ao financiamento de nossas aeronaves, em função de razões políticas ou não, ou que outras fontes de financiamento estarão disponíveis aos nossos clientes. A perda ou redução significativa de recursos disponíveis aos nossos clientes, sem um substituto adequado, poderia causar uma redução nas vendas de nossas aeronaves ou aumento de contratos de financiamento de aeronaves.

(i) Riscos relacionados aos países estrangeiros onde o emissor atue

Restrições de cláusula de escopo (*scope clause*) em contratos de pilotos de companhias aéreas podem limitar a demanda por aeronaves comerciais no mercado dos Estados Unidos

Um fator limitante-chave na demanda por jatos regionais é a existência das cláusulas de escopo (*scope clauses*) previstas nos contratos de pilotos de companhias aéreas. Essas *scope clauses*, mais comuns na América do Norte, mas também existentes em outras importantes regiões, inclusive na Europa, são negociadas pelas companhias aéreas e os sindicatos de pilotos, normalmente a cada três anos, impondo restrições sobre: (i) o número de aeronaves que uma operadora regional pode operar; (ii) o número de assentos em uma aeronave que uma operadora regional pode operar; e (iii) o peso da aeronave que uma operadora regional pode operar. A mais recente rodada de negociações entre as principais companhias aéreas e os sindicatos de pilotos foi concluída em 2023 sem alterações significativas. Assim, nossas oportunidades de crescimento num futuro próximo no mercado de jatos regionais nos Estados Unidos, na categoria de jatos com 76 assentos, podem estar limitadas. Nesse contexto e considerando que os

Estados Unidos são o mercado mais importante para a aeronave E175, em 18 de fevereiro de 2022, anunciamos uma pausa de três anos no desenvolvimento do jato E175-E2 que deve entrar em serviço em 2028. Não podemos garantir que as atuais restrições serão reduzidas ou não aumentarão, inclusive por meio de aditamento dessas *scope clauses* para abranger aeronaves comerciais maiores.

A oferta de pilotos no setor de companhias aéreas pode ser limitada

Os regulamentos da autoridade de aviação norte-americana, a *U.S. Federal Aviation Administration* ("FAA"), podem afetar adversamente a oferta de pilotos que estejam qualificados e habilitados para serem contratados pelas companhias aéreas. Um piloto em nível de primeiro oficial em operações domésticas nos Estados Unidos deve ter a licença de piloto de transporte de linha aérea e habilitação de tipo para pilotar uma aeronave. Para obter a licença de piloto de transporte de linha aérea é exigido que o piloto tenha idade mínima de 23 anos e um total mínimo de 1.500 horas de voo acumuladas. Essas exigências, podem ocasionar uma escassez crescente de formação e disponibilidade de novos pilotos que atendam aos requisitos de experiência, afetando principalmente as operadoras regionais, sendo esperado que as companhias aéreas deem preferência para as operações em suas principais contratando os pilotos mais experientes das empresas operadoras regionais.

Para atenuar essa questão, determinadas companhias aéreas, por exemplo a American Airlines, Jet Blue e United, especialmente nos Estados Unidos, têm adotado medidas internas, inclusive, entre outras, a criação de programas para pilotos profissionais e a prestação de alternativas financeiras. Contudo, qualquer dificuldade futura para recrutar, treinar e reter pilotos qualificados pode afetar de maneira relevante as operações dos nossos clientes.

Além disso, a incerteza relacionada ao desenvolvimento futuro da indústria da aviação pode diminuir o interesse dos novos pilotos pela profissão.

(j) Riscos relacionados a questões sociais

A Companhia não possui riscos relevantes e específicos relacionados a questões sociais.

(k) Riscos relacionados a questões ambientais

A Companhia está sujeita a riscos ambientais, de saúde e segurança

Nossos produtos, bem como nossas atividades de produção e serviços, estão sujeitos a leis e regulamentos ambientais em cada um dos países em que operamos. Tais leis regulam o desempenho ou conteúdo do produto, uso de energia, emissões de gases de efeito estufa, qualidade do ar, poluição da água, poluição sonora, manejo de substâncias perigosas, riscos à

saúde humana em virtude da exposição a materiais tóxicos ou perigosos e a correção da contaminação do solo e lençol freático, e outras questões.

Além disso, regulamentos ambientais sobre mudanças climáticas, inclusive normas sobre as emissões de CO₂ adotadas pela *International Civil Aviation Organization* (“ICAO”), são um dos principais impulsionadores de investimentos em pesquisa e desenvolvimento do setor aeroespacial global, já que podem afetar as preferências dos consumidores. Podemos incorrer custos adicionais para aprimorar ou criar novos programas de *compliance* em cumprimento das exigências regulatórias ambientais. Atualmente mantemos diversos programas abrangentes para reduzir os efeitos de nossas atividades sobre o meio ambiente.

Além disso, nossos produtos e serviços estão sujeitos a leis e regulamentos sobre a saúde e segurança, bem como substâncias e preparações. Nos esforçamos para manter os mais elevados padrões de qualidade e acompanhamos de perto as alterações em leis e regulamentos, efetivadas ou propostas, com o objetivo de adaptar, redesenhar, redesenhar, recertificar ou eliminar nossos produtos para garantir o cumprimento das leis. Podem ocorrer apreensões de produtos não conformes e podemos incorrer em penalidades. Em caso de acidente ou incidente grave com produto, podemos ser obrigados a realizar investigações e instituir medidas corretivas e preventivas.

Podemos não ser capazes de atingir nossas metas de emissões de carbono ou progredir em outras iniciativas ambientais, sociais e de governança.

Em agosto de 2021, anunciamos nossa intenção de atingir a neutralidade de carbono em nossas operações até 2040, reduzindo as emissões de Escopo 1 e 2 em pelo menos 50%. Este compromisso baseia-se principalmente na compra de Combustíveis de Aviação Sustentável (SAF), eletricidade de fontes renováveis e compensações de carbono. Nossas estimativas sobre o tempo e o custo de implementação de nossas metas estão sujeitas a vários riscos e incertezas, como baixa disponibilidade de SAF, especialmente no Brasil, onde a maioria das operações está concentrada, e variações nos preços de combustíveis, energia e compensação. Consequentemente, não pode haver garantias de que nossas metas serão alcançadas.

Estamos definindo nossas estratégias e novos produtos visando uma aviação líquida de emissões zero até 2050. Para reforçar esse compromisso, assinamos em 2021 com outros representantes do setor aeroespacial, o compromisso “*Fly Net Zero*”. Este objetivo será apoiado por medidas de eficiência acelerada, transição energética e inovação em todo o setor da aviação e em parceria com governos em todo o mundo.

Também nos comprometemos com determinadas metas de diversidade, inclusão e educação, como ter 50% de contratações diversas em todos os novos programas de nível básico até 2025; trazer mais de 80% dos alunos das escolas de ensino médio da Embraer para universidades públicas; ter 20% de mulheres em altos cargos de liderança até 2025, entre outros.

Embora esperemos que nossos compromissos ESG melhorem nosso desempenho operacional e financeiro a longo prazo, nossas metas podem não se materializar dentro do prazo que esperamos ou até mesmo de forma alguma, uma vez que dependem de vários fatores sobre os quais não temos controle ou influência.

(l) Riscos relacionados a questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição

As mudanças climáticas podem ter efeitos adversos em nossos negócios e condição financeira.

Os riscos relacionados às mudanças climáticas estão ganhando cada vez mais relevância social, regulatória, econômica e política, tanto no Brasil quanto internacionalmente. Novas regulamentações relacionadas às mudanças climáticas podem afetar nossas operações e estratégia de negócios, levando-nos a incorrer em custos financeiros decorrentes de: (i) riscos físicos; e (ii) riscos de transição, incluindo litígios climáticos. Os riscos climáticos físicos são aqueles decorrentes de mudanças no clima e no clima que impactam a economia, incluindo o aumento das temperaturas médias globais, que podem causar aumento do nível do mar e riscos climáticos agudos causados por desastres naturais, incluindo, entre outros, inundações, incêndios e furacões. Tais desastres podem afetar adversamente nossas operações e as de nossos clientes e parceiros de negócios, inclusive prejudicando os serviços de voo e a circulação de aeronaves. Além disso, riscos físicos podem causar volatilidade no mercado e afetar negativamente o preço de negociação de nossas ADSs. Além disso, nossas instalações e operações também podem sofrer danos físicos devido a eventos climáticos severos que podem representar aumento de custos operacionais.

Os riscos climáticos de transição são aqueles que surgem da transição para uma economia de baixo carbono. Esperamos que o mercado possa apresentar desenvolvimentos significativos e rápidos em termos de novas tecnologias, políticas, demandas legais e regulatórias capazes de impactar nossas atividades e o valor de nossos ativos.

Os efeitos dos riscos climáticos físicos e transicionais também podem representar perdas para nossos clientes e parceiros de negócios, afetando sua lucratividade, bem como sua capacidade de cumprir suas obrigações.

Se não identificarmos e incorporarmos adequadamente os riscos associados às mudanças climáticas em nossa estrutura de risco para medir, gerenciar e divulgar adequadamente os vários riscos financeiros e operacionais que podem resultar das mudanças climáticas, ou se não conseguirmos adaptar nossa estratégia e modelo de negócios para um ambiente regulatório e de mercado em constante mudança, podemos enfrentar um impacto material adverso nas taxas de crescimento de nossos negócios, competitividade, lucratividade, requisitos de capital e situação financeira.

(m) Outras questões não compreendidas nos itens anteriores

Riscos relativos ao Brasil

A situação política e econômica do Brasil poderá ter um impacto direto sobre o negócio da Companhia e sobre a cotação das ações ordinárias e ADSs

Historicamente, a economia brasileira tem sido caracterizada por intervenções do governo brasileiro, que ocasionalmente realiza mudanças drásticas em políticas e regulamentações. As medidas do governo brasileiro para controlar a inflação, além de outras políticas e normas, implicam, entre outros, em aumento das taxas de juros, mudanças das políticas fiscais, controle de preços, controle de remessas e controle cambial, desvalorização cambial, controle de capital e limitação às importações. Nossos negócios, situação financeira, resultados operacionais e preço de nossas ações ordinárias e ADSs podem ser prejudicados por mudanças em políticas ou normas municipais, estaduais ou federais que envolvam ou afetem:

- as taxas de juros;
- a variação cambial;
- a política monetária;
- a inflação;
- a liquidez dos mercados de capital e financeiro;
- as políticas fiscais;
- as normas trabalhistas;
- a escassez e racionamento de água e energia; e
- outros acontecimentos políticos, sociais e econômicos que venham a ocorrer no Brasil ou que o afetem.

A incerteza quanto à implementação de mudanças por parte do governo brasileiro nas políticas, regulamentações ou legislações cria instabilidade na economia brasileira, elevando a volatilidade do mercado brasileiro de valores mobiliários. Essas incertezas e outros acontecimentos futuros que afetam a economia no Brasil podem prejudicar as atividades e, conseqüentemente, os resultados operacionais, podendo também prejudicar o valor de mercado de ações ordinárias e ADSs da Companhia. Não podemos prever quais políticas o governo brasileiro irá adotar ou se essas políticas ou mudanças nas atuais políticas poderão ter um efeito negativo sobre a Companhia ou sobre a economia brasileira. Esses fatores conjugam-se à medida que o Brasil emerge de uma prolongada recessão após um período de recuperação lenta, com tímida contração do PIB em 2020 e pequeno crescimento em 2021, 2022 e 2023.

O produto interno bruto, ou PIB, teve taxa de crescimento de 2,9% em 2023, estável quando comparado a taxa de crescimento de 2,9% em 2022 inferior à taxa de crescimento de 4,6% em 2021. Em 2020, o PIB teve uma taxa de contração de 4,1%, impulsionado pela pandemia de COVID-19, em comparação com taxas de crescimento de 1,1% em 2019 e 2018, 1,3% em 2017 e taxas de contração de 3,3% em 2016 e 3,5% em 2015. De acordo com o boletim Focus de 26 de março, 2024, o consenso dos economistas brasileiros era de que as expectativas de que o PIB brasileiro aumentasse 1,9% em 2024.

Os resultados operacionais e situação financeira da Companhia são afetados e continuarão a ser pelo crescimento do PIB brasileiro. Acontecimentos na economia brasileira podem afetar as taxas de crescimento brasileiras e, conseqüentemente, o uso de nossos produtos e serviços.

Instabilidade política pode prejudicar os negócios e resultados operacionais, o preço das ações e os instrumentos de dívidas da Companhia

Historicamente, o cenário político do Brasil tem influenciado o desempenho da economia brasileira. Crises políticas afetaram e ainda afetam a confiança dos investidores e do público em geral, o que resultou na desaceleração econômica e maior volatilidade dos títulos emitidos por companhias brasileiras. A instabilidade política e a incerteza em relação aos desenvolvimentos políticos e às políticas que o governo federal brasileiro possa adotar ou alterar podem ter efeitos adversos relevantes no ambiente macroeconômico do Brasil e nas operações e no desempenho financeiro das empresas que operam no Brasil, incluindo a nossa.

A inflação e os esforços do governo para contê-la podem contribuir significativamente para a incerteza econômica e para o aumento da volatilidade nos mercados de valores mobiliários brasileiro e internacional e, conseqüentemente, podem nos afetar adversamente.

A inflação e a volatilidade das taxas de juros já causaram efeitos adversos relevantes na economia brasileira e global. Aumentos bruscos de preços e longos períodos de inflação elevada podem causar, entre outros efeitos, perda de poder aquisitivo e distorções na alocação de recursos na economia.

No Brasil, a inflação e algumas medidas tomadas pelo Banco Central para controlá-la tiveram efeitos negativos significativos sobre a economia brasileira. O IGPM (Índice Geral de Preços – Mercado) registrou deflação de 4,6% em 2023, ante uma inflação de 5,5% em 2022 e 17,8% em 2021. O IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo do Brasil, registrou inflação de 4,6% em 2023, 5,8% em 2022 e 10,1% em 2021. As medidas para conter as altas taxas de inflação incluem o aperto da política monetária, com aumento das taxas de juros, resultando em restrições ao crédito e à liquidez de curto prazo.

O Comitê de Política Monetária do Banco Central do Brasil, ou COPOM, é responsável por definir a taxa de juros oficial brasileira, ou a taxa SELIC. O COPOM frequentemente ajusta as taxas básicas de juros oficiais em situações de incerteza econômica para atender às metas

econômicas estabelecidas pelo governo brasileiro. Após atingir a mínima histórica de 2,0% em agosto de 2020, o COPOM passou a aumentar as taxas de juros em março de 2021 e, com isso, a taxa SELIC atingiu 9,25% em dezembro de 2021 e 13,75% em dezembro de 2022, retraindo para 11,75% em dezembro de 2023, e diminuiu novamente para 10,75% em março de 2024..

No cenário internacional, a inflação atinge níveis recordes; nos EUA, a inflação ao consumidor medida pelo Índice de Preços ao Consumidor, ou CPI, dos EUA atingiu 7,1% em 2021 (o nível mais alto desde 1982) e 7,2% em 2022 e 3,4% em 2023. Na Europa, a inflação ao consumidor medida pelo Índice Harmonizado de Preços ao Consumidor, ou IHPC, variou de uma inflação negativa de 5,0% em 2021, 9,2% em 2022 e 2,9% em 2023.

O aumento da inflação em várias economias desenvolvidas tem levado as autoridades destes países a uma reversão através das políticas fortemente estimulantes implementadas durante a pandemia de COVID-19. O Banco Central Europeu aumentou as taxas de juros de (0,5)% em 2021 para 2,0% em 2022 atingindo valores máximos de 4,5% em 2023 e tem a expectativa de manter nesses níveis em 2024. O Fed aumentou as taxas de juros de 0,08% em 2021 para 4,33% em 2022 e para 5,33% em 2023.

Aumentos nas taxas de juros podem afetar adversamente nossa capacidade de incorrer em dívidas adicionais e aumentar o custo do serviço da dívida, resultando em um aumento em nossos custos financeiros, o que pode reduzir nossa liquidez, afetando adversamente nossa capacidade de cumprir nossas obrigações financeiras. Em 31 de dezembro de 2022, 5,2% de nosso caixa e equivalentes de caixa consolidados eram indexados à variação das taxas SELIC e CDI. Portanto, as flutuações nas taxas de juros brasileiras e na inflação podem nos afetar adversamente. Por outro lado, uma queda significativa no CDI ou nas taxas de inflação pode afetar adversamente a receita que recebemos de nossas aplicações financeiras.

A volatilidade cambial pode afetar adversamente a Companhia

O real sofreu uma desvalorização significativa e frequente frente ao dólar e a outras moedas nas últimas décadas. Em 2021, o real sofreu uma desvalorização frente ao dólar com relação a 31 de dezembro de 2020, alcançando R\$ 5,5805 por US\$ 1,00 em 31 de dezembro de 2021. Em 2022 houve valorização do real frente ao dólar quando comparado com 31 de dezembro de 2021, alcançando R\$ 5,2177 por US\$ 1,00 em 31 de dezembro de 2022. Em 2023, o real valorizou frente ao dólar quando comparado a 31 de dezembro de 2022, atingindo R\$ 4,8413 por US\$ 1,00 em 31 de dezembro de 2023. Em 2 de abril de 2024, a taxa de câmbio do dólar norte-americano era de R\$ 5,0476 por US\$ 1,00. Não se pode garantir que o real não sofrerá mais desvalorizações em relação ao dólar.

A desvalorização do real frente ao dólar cria pressões inflacionárias no Brasil e acarreta aumentos das taxas de juros, prejudicando o crescimento da economia brasileira como um todo, restringe o acesso aos mercados financeiros internacionais e pode resultar em intervenção do

governo, inclusive com a adoção de políticas recessivas. A desvalorização do real frente ao dólar, inclusive em um cenário de desaceleração econômica, levou a uma redução de gastos pelo consumidor, causou pressões deflacionárias e reduziu o crescimento da economia como um todo. Por outro lado, a valorização do real frente ao dólar e outras moedas pode levar à deterioração das contas correntes do Brasil e prejudicar o crescimento das exportações. Dependendo das circunstâncias, tanto a desvalorização quanto a valorização do real podem nos afetar de maneira adversa e relevante.

Embora a maior parte de nossa receita e dívida seja denominada em dólares, a relação entre o real e o dólar e a taxa de desvalorização do real em relação à principal taxa de inflação pode nos afetar adversamente, principalmente devido aos seguintes fatores:

- Em 2023, 16,7% dos nossos custos totais foram denominados em reais.
- Nossas despesas com imposto de renda são significativamente impactadas pelas flutuações da taxa de câmbio, uma vez que os impostos sobre a renda são em grande parte determinados e pagos em reais com base em livros fiscais brasileiros. Devemos registrar impostos diferidos resultantes de flutuações nas taxas de câmbio com base em nossos ativos não monetários (principalmente imobilizado e ativos intangíveis). Se o real tivesse se desvalorizado ou valorizado 10% em relação ao dólar norte-americano em relação à taxa de câmbio real em 31 de dezembro de 2023, a despesa de imposto de renda diferido teria sido maior ou menor em US\$ 158,9 milhões. Para obter informações adicionais sobre os efeitos da variação do real em relação ao dólar norte-americano, consulte as Notas 23 e 34 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas de 2023.
- a desvalorização do real frente ao dólar ou outras moedas reduziria nossa receita denominada em reais da nossa unidade de negócio de Defesa e Segurança ao ser convertida em dólares, nossa moeda funcional.
- a valorização do real frente ao dólar e outras moedas aumentaria o custo de nossos produtos em dólar, podendo causar redução em nossas margens.

A desvalorização do real em relação ao dólar norte-americano também pode reduzir o valor em dólares das distribuições e dividendos de nossas ADSs e também pode reduzir o valor de mercado de nossas ações ordinárias e ADSs. Embora nossa moeda funcional seja o dólar norte-americano, de acordo com a Lei das Sociedades por Ações, nosso patrimônio líquido deve ser contabilizado e mantido em reais, incluindo os valores a serem distribuídos aos acionistas (dividendos e juros sobre o capital próprio).

Os acontecimentos e as percepções de risco de investidores em outros países, principalmente dos mercados emergentes, podem afetar adversamente o preço de

mercado dos valores mobiliários emitidos por companhias brasileiras, incluindo ADSs, ações ordinárias e instrumentos de dívida da Companhia

O mercado de valores mobiliários emitidos por companhias brasileiras, inclusive aqueles emitidos por nós, é influenciado pelas condições econômicas e de mercado em outros países, inclusive os Estados Unidos, União Europeia, países da América Latina e outros mercados emergentes. Embora a conjuntura econômica desses países seja significativamente diferente da conjuntura econômica do Brasil, a reação dos investidores aos acontecimentos nesses outros países poderá ter um efeito adverso sobre o valor de mercado dos valores mobiliários emitidos por companhias brasileiras. Crises em outros países poderão reduzir o interesse dos investidores nos valores mobiliários emitidos por companhias brasileiras, inclusive os valores mobiliários emitidos por nós. Isso poderia afetar adversamente o preço de mercado de nossos valores mobiliários, dificultando ou impedindo nosso acesso ao mercado de capitais e ao financiamento de nossas operações em condições aceitáveis no futuro.

Qualquer outro rebaixamento da classificação de crédito do Brasil pode afetar adversamente o preço de mercado das ações ordinárias da Companhia, suas ADSs e seu instrumento de dívida

A nota de crédito afeta a percepção de risco dos investidores e, conseqüentemente, os rendimentos esperados em futuras emissões de dívida no mercado de capitais. As agências de classificação de risco avaliam regularmente o Brasil e os títulos soberanos brasileiros, levando em consideração diversos fatores, inclusive tendências macroeconômicas, conjuntura tributária e orçamentária, nível de endividamento e a perspectiva de mudanças em quaisquer desses fatores.

Na data desse Formulário de Referência, as classificações de crédito soberano do Brasil eram BB- com perspectiva estável, Ba2 com perspectiva estável e BB- com perspectiva estável pela Standard & Poor's, Moody's e Fitch, respectivamente, que está abaixo do grau de investimento. Qualquer novo rebaixamento na nota da dívida soberana do Brasil ou na nossa classificação poderá aumentar a percepção de risco dos investidores e, conseqüentemente, elevar o custo de emissão de títulos de dívida no futuro, afetando-nos adversamente.

Não podemos garantir que as agências de classificação de risco manterão essas notas e qualquer rebaixamento na nota da dívida soberana do Brasil poderá afetar adversamente o preço de mercado de nossos valores mobiliários representativos de dívida e capital.

Se os titulares de nossas ADSs permutarem as ADSs por nossas ações ordinárias, podem perder vantagens fiscais no Brasil e não ser capazes de enviar remessa de moeda estrangeira ao exterior

O custodiante brasileiro das ações ordinárias obteve um certificado eletrônico de registro junto ao Banco Central que autoriza a remessa de moeda estrangeira ao exterior referente ao

pagamento de dividendos ou outras distribuições relativas às nossas ações ordinárias ou à sua venda. Essas remessas de recursos no âmbito de um programa de ADR estão sujeitas a tratamento fiscal específico no Brasil que pode ser mais favorável ao investidor estrangeiro se comparado ao tratamento conferido à remessa de ganhos provenientes da aquisição direta de valores mobiliários pelo investidor nos mercados acionários regulados brasileiros. Assim, investidores que optarem por permutar suas ADSs pelas ações ordinárias subjacentes podem estar sujeitos a tratamento fiscal menos favorável sobre os ganhos provenientes desses investimentos.

Segundo a Resolução no 4.373 do CMN, para que o investidor realize a permuta de ADSs pelas ações ordinárias subjacentes, deverá nomear uma instituição financeira brasileira devidamente autorizada pelo Banco Central e pela CVM para atuar como seu representante legal, que deve, entre outras atribuições, responsabilizar-se por manter e atualizar os certificados de registro de investidor junto ao Banco Central, que autorizam investidores estrangeiros registrados a operar diretamente na B3 – Brasil, Bolsa, Balcão (“B3”). O atendimento a esse requisito pode exigir que o investidor estrangeiro incorra mais despesas. Além disso, se esses representantes não obtiverem nem atualizarem os certificados de registro, os investidores poderão incorrer outras despesas ou estar sujeitos a atrasos operacionais que podem afetar o recebimento de dividendos ou distribuições relativas às nossas ações ordinárias ou o recebimento de retorno de capital.

O certificado de registro do custodiante ou qualquer registro de capital estrangeiro obtido diretamente pelos titulares poderão ser afetados por alterações legislativas ou regulatórias no futuro. Além disso, não podemos garantir que outras restrições aplicáveis aos titulares, à disposição das ações ordinárias ou preferenciais subjacentes ou à repatriação dos recursos não serão impostas no futuro.

A relativa volatilidade e falta de liquidez dos mercados acionários no Brasil podem limitar substancialmente a capacidade dos nossos acionistas ordinários ou titulares de ADSs de vender as ações ordinárias subjacentes às ADSs pelo preço desejado e na data oportuna

Investir em valores mobiliários, inclusive em nossas ações ordinárias ou ADSs, de companhias de mercados emergentes, tais como o Brasil, envolve um risco maior do que investir em valores mobiliários de companhias de países mais desenvolvidos.

O mercado brasileiro é substancialmente menor, menos líquido, mais concentrado e potencialmente mais volátil que os principais mercados acionários nos Estados Unidos e em outros países, não sendo tão regulado ou supervisionado como outros mercados. A capitalização relativamente baixa e a falta de liquidez do mercado acionário no Brasil poderão limitar significativamente a capacidade dos nossos acionistas ordinários ou titulares de ADSs de vender as ações ordinárias ou ADSs pelo preço desejado e na data oportuna.

Os titulares de ADSs podem não conseguir exercer direitos de preferência com relação às ações ordinárias

Titulares de ADSs da Companhia podem não conseguir exercer os direitos de preferência relativos às ações ordinárias subjacentes a suas ADSs, exceto em caso de haver uma declaração de registro (*registration statement*) em vigor com relação ao direito de preferência, ou uma isenção da exigência de registro, nos termos da Lei de Mercado de Capitais (*Securities Act*). A Embraer não tem a obrigação de arquivar uma declaração de registro (*registration statement*) relativa às suas ações ou outros valores mobiliários, no que tange a esses direitos de preferência. Além disso, a Companhia não pode garantir aos titulares de suas ADSs que arquivará qualquer declaração de registro. A menos que a Companhia arquite uma declaração de registro ou que a isenção do registro seja aplicável, os titulares de ADSs da Companhia poderão receber apenas os resultados líquidos da venda de seus direitos de preferência pelo depositário, ou, se não for possível vender o direito de preferência, ele perderá a validade.

Decisões da Justiça brasileira a respeito de ações ordinárias da Companhia apenas poderão ser pagas em reais

Em caso de ajuizamento de ações perante a Justiça brasileira, no sentido de exigir o cumprimento das obrigações relativas às nossas ações ordinárias, a Companhia não será obrigada a efetuar qualquer pagamento em outra moeda além do real. Segundo as restrições de controle cambial, a obrigação de efetuar pagamentos no Brasil em moeda estrangeira somente poderá ser cumprida em reais, conforme determinação do Banco Central, pela taxa de câmbio vigente na data da conversão. Os valores serão corrigidos para refletir as variações cambiais ocorridas até a data do efetivo pagamento. A taxa de câmbio da época pode não compensar integralmente os investidores estrangeiros em seus pedidos relacionados às obrigações relativas às ações ordinárias ou ADSs da Companhia.

4.2. Indicar os 5 (cinco) principais fatores de risco, dentre aqueles enumerados no campo 4.1, independentemente da categoria em que estejam inseridos

- Qualquer acidente ou evento catastrófico envolvendo nossas aeronaves pode nos afetar adversamente.
- Enfrentamos concorrência internacional significativa, o que pode nos afetar adversamente.
- Uma desaceleração no segmento de linhas aéreas comerciais poderá reduzir nossas vendas e receitas e, conseqüentemente, nossa lucratividade em determinado exercício.
- A Companhia trabalha com um número limitado de fornecedores-chave.
- A falha na proteção adequada contra riscos relacionados à segurança cibernética pode nos afetar adversamente.

4.3 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

A Companhia está exposta a riscos de mercado relacionados, principalmente a perdas potenciais resultantes de mudanças adversas nas taxas de juros e de câmbio, bem como a riscos de crédito e de liquidez.

O monitoramento dos nossos níveis de exposição a cada risco de mercado é feito principalmente por meio de uma análise baseada em estimativas de fluxos de caixa futuro, financiamento de ativos a taxas variáveis com passivos a taxas variáveis, e restrição à quantidade de ativos a taxas fixas que podem ser financiados com passivos a taxas variáveis. A Companhia também utiliza instrumentos financeiros derivativos para minimizar a sua exposição a tais riscos.

Os valores descritos no Item 4.3 referem-se às Operações Continuadas da Companhia, conforme notas explicativas das Demonstrações Financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

Riscos de Mercado

Risco de Taxa de Juros

Risco de taxa de juros corresponde à possibilidade de a Companhia vir a incorrer em perdas por conta de flutuações nas taxas de juros que aumentem as despesas financeiras relativas a passivos sujeitos a juros flutuantes, que reduzam os rendimentos dos ativos sujeito a juros flutuantes e/ou quando da flutuação do valor justo na apuração de preço de ativos ou passivos que estejam marcados a mercado e que sejam corrigidos com taxas pré-fixadas.

As principais linhas das demonstrações financeiras da Companhia sujeitas a risco com taxa de juros são (i) caixa, equivalentes de caixa e investimentos financeiros e (ii) empréstimos e financiamentos. Em 31 de dezembro de 2023, as aplicações financeiras e empréstimos e financiamentos consolidados da Companhia, com efeito dos derivativos, estavam indexados como segue:

Valores em R\$ mil	Pré-fixado		Pós-fixado		Total	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Caixa, equivalentes de caixa e investimentos financeiros	10.606.267	94,39%	630.053	5,61%	11.236.320	100,00%
Empréstimo e financiamentos	12.142.584	86,90%	1.830.925	13,10%	13.973.509	100,00%

Valores expostos por fator de exposição	Valor	%
Equivalentes de caixa e investimentos Financeiros	630.053	100,00%
CDI	630.053	100,00%
Empréstimos e financiamentos	1.830.925	100,00%
SOFR	1.685.686	92,07%
SIFMA	99.309	5,42%
EURIBOR	25.252	1,38%
CDI	20.678	1,13%

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possuía instrumentos financeiros derivativos tais como swap e opção de compra de taxa de juros, opção de compra e venda de moeda e *non-deliverable forward* (NDF) para proteção de riscos de taxa de juro e taxa de câmbio conforme segue:

Derivativos designados como hedge accounting – valores em R\$ mil

Objeto Amparado	Risco	Vencimento	Valor de Mercado
Despesas em reais (i)	Varição Cambial	2024	43.324
		Total	43.324

Demais derivativos – valores em R\$ mil

Objeto Amparado	Risco	Vencimento	Valor de Mercado
Exportação (ii)	Câmbio	2024	(633)
Equity (iii)	Preço de Ações	2027	41.226
EVE Shares (iv)	Preço de Ações	2024	(605.027)
		Total	(564.434)

- (i) Instrumentos financeiros derivativos na modalidade *zero-cost collar*, designados como *hedge accounting* de fluxo de caixa no montante de US\$ 265.000, equivalente a R\$ 1.325.000, com compra de uma opção de venda ao preço de exercício de R\$ 5,00 e venda de uma opção de compra ao preço médio ponderado de exercício de R\$ 5,55.
- (ii) Instrumentos financeiros derivativos na modalidade *non deliverable forward* (NDF), no montante de US\$ 10.000, equivalente a R\$ 48.413, com vencimento em 2024 referente a troca de moeda de Euros para Dólar
- (iii) Instrumento financeiro derivativos na modalidade *Equity Swap* de preço de ações da companhia no montante de BRL 362.878, equivalente a US\$ 74.954 referente a troca de resultados de fluxos financeiros futuros com liquidação financeira tendo por referência 19,5 milhões de ações de emissão da Companhia na B3 com prazo de vencimento de

18 meses. A Companhia está exposta a oscilação de preços da quantidade de ações em referência na ponta ativa e passiva sujeito a variação do CDI + 1,73% a.a.

- (iv) Instrumento financeiro derivativos na modalidade *warrants* referente as emissões de opções de compra de ações da EVE no montante total de R\$ 309.710 equivalentes a US\$ 63.172 e vencimento em 2027. As operações de *Public* e *Private Warrants* são exercíveis a um preço de US\$11,50 por ação, enquanto as *Strategic Warrants* subdividem-se em *Penny Warrants* com preço de exercício de US\$ 0,01 por ação e *Market Warrants* emitidas com um preço de exercício de US\$15 e US\$ 11,50 por ação.

Risco de Taxa de Câmbio

A administração, após análise das operações e negócios da Embraer, em relação principalmente aos fatores para determinação de sua moeda funcional, concluiu que o dólar norte-americano (“US\$” ou “dólar”) é a sua moeda funcional.

Como consequência, as operações da Companhia expostas ao risco de variação cambial são, majoritariamente, as operações denominadas em Reais (custo de mão de obra, despesas locais, aplicações financeiras e empréstimos e financiamentos denominados em Reais, dentre outros), bem como os investimentos em sociedades controladas e coligadas, em moedas diferentes do dólar norte-americano.

A Embraer, devido à natureza de sua atuação e à adoção do dólar norte-americano como moeda funcional, considera como exposição cambial seus ativos e passivos atrelados às demais moedas. Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possuía os principais ativos e passivos segregados por moeda nos montantes descritos a seguir:

Empréstimos e financiamentos – valores em R\$ mil	
Real	84.552
Dólar	13.715.282
Euro	173.675
	13.973.509
Fornecedores	
Real	453.670
Dólar	3.123.217
Euro	203.510
Outras moedas	29.530
	3.809.927
Fornecedor Risco Sacado	
Real	88.949
Dólar	92.980
	181.929
Total (1)	17.965.365

Caixa, equivalentes de caixas e investimentos financeiros	
Real	642.461
Dólar	10.485.659
Euro	61.545
Outras moedas	46.655
	11.236.320
Contas a Receber	
Real	129.038
Dólar	828.436
Euro	93.191
Outras moedas	19.290
	1.069.955
Total (2)	12.306.275
Exposição líquida (1 - 2)	
Real	(144.328)
Dólar	5.617.384
Euro	222.449
Outras moedas	(36.415)

Risco de Crédito

O Risco de Crédito é o risco de a contraparte não honrar, parcialmente ou integralmente, com a operação negociada. Tal risco é verificado em negociações de ativos financeiros (caixas e equivalentes de caixas e investimentos financeiros) e em contas a receber e ativos de contrato com clientes.

Caixa e equivalente de caixa e investimentos financeiros

O risco de crédito dos saldos de caixa e equivalentes de caixa e dos investimentos financeiros está de acordo com os Política de Gestão Financeira que é uma política interna da Companhia. O limite de crédito das contrapartes é monitorado diariamente de forma a não ultrapassar o limite estabelecido mitigando eventuais prejuízos gerados pela insolvência de uma contraparte, assim como as transações são realizadas apenas com contrapartes avaliadas como *investment grade* pelas agências de rating (*Fitch, Moody's e Standard and Poor's*). O comitê de gestão financeira auxilia a Diretoria Financeira a examinar e revisar as operações realizadas com as contrapartes.

Em 31 de dezembro de 2023, todos os investimentos foram considerados de baixo risco de crédito e estão em *compliance* com os Política de Gestão Financeira da Companhia.

Contas a receber e ativos de contrato com clientes

A Companhia pode incorrer em perdas com contas a receber oriundas de faturamentos de peças de reposição e serviços a clientes. Para reduzir o risco de crédito associado às vendas a prazo, a análise do risco de crédito realizada considera tanto os aspectos qualitativos, como a

experiência de transações passadas, quanto os aspectos quantitativos, quando aplicável, pautados em informações financeiras, *ratings* das principais agências de crédito, probabilidade de default e informações públicas disponíveis no mercado. O eventual agravamento do risco e/ou atraso de pagamento por parte do cliente pode impactar a continuidade do fornecimento de peças e serviços, o que pode impossibilitar a operação das aeronaves.

A Companhia aplica a abordagem simplificada para mensurar a perda de crédito esperada em relação a “contas a receber” de clientes que não possuem componente de financiamento significativo (para esclarecimentos adicionais ver Nota 7 das notas explicativas das Demonstrações Financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023). Nesta mensuração, os saldos são agrupados por períodos em que os títulos estão em aberto e aplica-se o fator de perda esperada com base em experiências reais de perda de crédito de cada período. Este fator aumenta gradualmente à medida que o título permanece inadimplente em carteira. Para os saldos não vencidos, a perda de crédito esperada é mensurada com base na experiência dos últimos 10 anos e acompanhamento de tendências prospectivas. O fator prospectivo de perdas esperadas para 2023 foi de 1,2% na Controladora e 2,2% no Consolidado (2022: 0,9% e 1,8%, respectivamente), exceto pelos clientes da Aviação Comercial.

Para os clientes da Aviação Comercial, dados econômicos dos clientes são incorporados na análise da perda de crédito esperada, o que inclui os ratings avaliados pelas principais agências de crédito, de forma a capturar de maneira assertiva os fatores prospectivos que possam impactar a carteira de recebíveis. O fator prospectivo ponderado aplicado para esses clientes foi de 6,0% no exercício social findo em 2023 (2022: 7,6%).

A característica de risco de crédito dos clientes do segmento Defesa & Segurança é diferente dos demais, pois as contrapartes são somente entidades e agências governamentais. Assim, o risco está associado ao risco soberano de cada país, principalmente do Brasil, e com a continuidade dos projetos estratégicos em desenvolvimento, para os quais a Companhia normalmente possui direito executável de receber pelo trabalho concluído até a data. Historicamente, a Companhia não apresenta perdas materiais de “contas a receber” de clientes e ativos de contrato com essas contrapartes.

As contas a receber de clientes e os ativos de contrato são baixados quando não há expectativa razoável de recuperação. Os indícios de que não há expectativa razoável de recuperação incluem, entre outros, incapacidades do devedor de participar de um plano de renegociação de sua dívida ou os trâmites jurídicos possíveis foram esgotadas.

A metodologia completa é aplicada para mensurar a perda de crédito esperada sobre os recebíveis reconhecidos como financiamento a clientes (para esclarecimentos adicionais ver Nota 9 das notas explicativas das Demonstrações Financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023). A perda de crédito esperada é estimada com base no prazo integral dos contratos, considerando a probabilidade de perda e risco de crédito da contraparte, avaliados contrato a contrato e atualizado em cada data de reporte. O valor justo das garantias contratuais é considerado como cobertura e redução do risco assumido, seja parcialmente ou integralmente, e da perda de crédito esperada calculada pela metodologia da Companhia.

Risco de Liquidez

Risco de liquidez é o risco de a Companhia não dispor de recursos líquidos suficientes para honrar seus compromissos financeiros, em decorrência de descasamento de prazo ou de volume entre os recebimentos e pagamentos previstos.

A tabela abaixo demonstra a posição do valor de principal e juros (quando aplicáveis) na data do respectivo vencimento em 31 de dezembro de 2023:

Valores em R\$ mil	Fluxo de Caixa	Menos de um ano	Entre um e três anos	Entre três e cinco anos	Acima de cinco anos
Empréstimos e financiamentos	17.943.697	1.195.297	2.051.680	10.243.039	4.453.681
Fornecedores	3.809.927	3.809.927	-	-	-
Fornecedores - risco sacado	181.929	181.929	-	-	-
Passivo de arrendamento	464.456	66.616	142.386	153.098	102.356
Contas a pagar	1.876.977	1.608.797	94.467	167.235	6.478
Instrumentos financeiros derivativos	605.950	414.825	-	-	-
Total	24.882.936	7.277.391	2.288.533	10.754.497	4.562.515

Para os passivos de taxa fixa, as despesas de juros foram calculadas com base no índice estabelecido em cada contrato e para passivos com taxas flutuantes as despesas de juros foram calculadas com base na previsão de mercado para cada período.

Análise de Sensibilidade

A fim de apresentar 25% e 50% de variação positiva e negativa na variável de risco considerada, o quadro abaixo demonstra a análise de sensibilidade dos instrumentos financeiros, que descreve os efeitos sobre as variações monetárias e cambiais, bem como sobre as receitas e despesas financeiras apuradas sobre os saldos contábeis registrados em 31 de dezembro de 2023 caso tais variações no componente de risco identificado ocorressem.

Risco de Taxa de Juros

Valores em R\$ mil	Fator de Risco	Valores Expostos em 31.12.2023	-50%	-25%	Cenário Provável	+25%	+50%
Equivalentes de caixa e investimentos financeiros	CDI	630.053	(39.536)	(22.603)	(5.670)	11.262	28.195
Empréstimos e financiamentos	CDI	(20.678)	1.298	742	186	(370)	(925)
Impacto Líquido	CDI	609.375	(38.238)	(21.861)	(5.484)	10.892	27.270
Empréstimos e financiamentos	SIFMA	(99.309)	1.922	961	0	(961)	(1.922)
Empréstimos e financiamentos	SOFR	(1.685.686)	45.825	23.393	961	(21.471)	(43.904)
Empréstimos e financiamentos	EURIBOR	(25.252)	476	230	(17)	(264)	(510)

Taxas Consideradas	CDI	11,65%	5,38%	8,06%	10,75%	13,44%	16,13%
Taxas Consideradas	SIFMA	3,87%	1,94%	2,90%	3,87%	4,84%	5,81%
Taxas consideradas	SOFR	5,38%	2,66%	3,99%	5,32%	6,65%	7,98%
Taxas consideradas	EURIBOR	3,84%	1,95%	2,93%	3,91%	4,88%	5,86%

Risco de Taxa de Câmbio

Valores em R\$ mil	Fator de Risco	Valores Expostos em 31.12.2023	-50%	-25%	Cenário Provável	+25%	+50%
Ativos							
Caixa, equivalentes de caixa e investimentos financeiros	BRL	642.461	314.018	149.797	(14.425)	(178.646)	(342.868)
Demais Ativos	BRL	1.504.302	735.263	350.744	(33.776)	(418.295)	(802.814)
Total		2.146.763	1.049.281	500.541	(48.201)	(596.941)	(1.145.682)
Passivos							
Empréstimos e Financiamentos	BRL	(84.552)	(41.327)	(19.714)	1.898	23.511	45.124
Demais Passivos	BRL	(1.995.817)	(975.503)	(465.346)	44.811	554.968	1.065.126
Total		(2.080.369)	(1.016.830)	(485.060)	46.709	578.479	1.110.250
Total Líquido		66.394	32.451	15.481	(1.492)	(18.462)	(35.432)
Taxa de Câmbio considerada		R\$ 4,8413	R\$ 2,4750	R\$ 3,7125	R\$ 4,9500	R\$ 6,1875	R\$ 7,4250

4.4 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

A Companhia e suas controladas são partes em processos administrativos e judiciais no desenvolvimento normal de suas atividades. O valor provisionado desses processos totaliza R\$ 210 milhões, em 31/03/2024.

A Companhia apresenta a seguir uma breve descrição dos processos relevantes em que figura como parte.

Foram considerados relevantes, nos termos da regulamentação em vigor, os processos que podem impactar de forma significativa nosso patrimônio, nossa capacidade financeira ou nossos negócios, devendo ser considerados outros fatores que podem influenciar a decisão do investidor, como, por exemplo, os riscos de imagem inerentes a certa prática ou riscos jurídicos diversos.

1.Processo nº 13850.720112/2015-14 e outros ⁽²⁾	
Juízo	DRJ – Delegacia da Receita Federal de Julgamento
Instância	Segunda Instância Administrativa
Data de Instauração	27/08/2015
Partes do processo	Passivo: Embraer S.A Ativo: União Federal
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 201,4 milhões
Principais fatos	Trata-se de auto de infração acerca da validade das disposições constantes na Instrução Normativa nº 213/02, que determinou a tributação de lucros no exterior por meio da aplicação das regras brasileiras, referente ao ano-calendário de 2012, glosando as compensações realizadas com o saldo negativo de 2012. Apresentação de defesa em 07 de outubro de 2015.
Resumo das decisões de mérito proferidas	02/2017: Decisão parcialmente procedente: 1) Manutenção: glosas de compensação de IRPJ (2011 e 2012) de Prejuízos fiscais anteriores; 2) Exoneração parcial: glosas de compensação de estimativas (tributos exterior + PER/DCOMPs); 3) Exoneração parcial: falta de tributação de lucro auferido por meio de controladas no exterior. Os processos foram incluídos em pauta de julgamento no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) em 24/07/2018; Resultado dos julgamentos: conversão do julgamento em diligência para sobrestá-lo até que seja proferida decisão administrativa definitiva nos processos 13884.905622/2012-11 e 16561.720116/2014-57.
Estágio do processo	Aguardando decisão da segunda instância administrativa.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Utilizada a premissa de materialidade superior a USD 23 MM.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Necessidade de desembolso dos valores envolvidos em caso de perda do processo administrativo.

(2) Referente aos processos nº: 13850.720178/2015-04, 13850.720207/2015-20, 13884.722012/2015-27, e 13850.720183/2015-17

2. Processo nº 51553/2022	
Juízo	Secretária de Finanças do Município de São José dos Campos
Instância	Segunda Instância Administrativa
Data de Instauração	28/06/2022
Partes do processo	Passivo: Embraer S/A e Ativo: Município de São José dos Campos
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 365,2 milhões
Principais fatos	Trata-se de Processo Administrativo instaurado para apresentação de Contestação em face do Termo de Irregularidade ref. T.I. nº 076323/2022, que visou a verificação do cumprimento de obrigações tributárias principais e acessórias relativas ao ISSQN, do período compreendido entre 01.07.2010 a 01.07.2015.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Em fevereiro de 2024, foi interposto recurso de revisão pela Embraer em face da decisão da Junta Municipal de Recursos, que negou o recurso ordinário apresentado pela empresa.
Estágio do processo	Aguarda-se decisão da Junta Municipal de Recursos sobre o recurso de revisão apresentado pela Companhia.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Utilizada a premissa de materialidade superior a USD 23 MM.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Necessidade de desembolso dos valores envolvidos em caso de perda do processo administrativo.

4.5. Indicar o valor total provisionado, se houver, dos processos descritos no item 4.4

Não há valores provisionados para os processos descritos no item 4.4. Vale destacar que os outros processos provisionados (10 processos que totalizam R\$ 210 milhões), não foram detalhados acima dado que individualmente não atingem a materialidade de acordo com a política da Companhia.

4.6 Processos sigilosos relevantes

No dia 25 de abril de 2020, a Embraer foi notificada pela Boeing da sua decisão de terminar o MTA, sob a alegação pela Boeing de que certas condições para o fechamento da Operação previstas no MTA não tinham sido satisfeitas pela Embraer até a data de expiração do MTA, 24 de abril de 2020. Além disso, a Boeing informou também a rescisão do *Contribution Agreement*. A Embraer acredita firmemente que a Boeing rescindiu indevidamente o MTA e o *Contribution Agreement* e que a Boeing tinha a obrigação de continuar a cumprir com os termos desses contratos. A Embraer acredita firmemente que cumpriu todas as suas obrigações contratuais previstas no MTA e no *Contribution Agreement*. A Embraer está buscando todas as medidas cabíveis contra a Boeing pelos danos sofridos pela Embraer em razão da rescisão indevida e das violações do MTA e do *Contribution Agreement* pela Boeing, incluindo procedimentos arbitrais iniciados por ambos os lados acerca da rescisão do MTA e do *Contribution Agreement* pela Boeing. Não há garantias com relação ao tempo ou resultado dos procedimentos arbitrais ou qualquer reparação que a Embraer possa receber ou perda que a Embraer possa sofrer como resultado ou com relação a tais procedimentos arbitrais, os quais tramitam em sigilo.

Assim, não podemos prever o resultado de tais processos arbitrais. No caso de um resultado adverso para a Embraer em tais procedimentos, ressaltamos que não será possível recuperar qualquer dano causado pela Boeing. Além disso, ressaltamos que podemos ser requisitados a pagar à Boeing montantes em função de supostos danos causados a ela.

4.7 - Outras contingências relevantes

Investigações da SEC/DOJ e do Ministério Público Federal

Em 22 de maio de 2020, a Embraer concluiu com sucesso a monitoria anticorrupção externa e independente, iniciada em janeiro de 2017 e realizada no âmbito do acordo de diferimento condicional da persecução criminal (*deferred prosecution agreement* ou “DPA”) firmado com o Departamento de Justiça dos E.U.A. (*U.S. Department of Justice* ou “DoJ”) e consentido pela Comissão de Valores Mobiliários dos E.U.A. (*U.S. Securities and Exchange Commission* ou “SEC”). A Companhia implementou as recomendações do monitor para o fortalecimento de seu programa de Compliance e melhoria de processos, sistemas e controles internos, tendo o monitor certificado que o programa da Companhia atingiu os padrões estabelecidos no DPA para o cumprimento da Lei sobre Práticas de Corrupção no Exterior dos E.U.A. (*U.S. Foreign Corrupt Practices Act*), assim como outras leis anticorrupção aplicáveis.

Em 24 de novembro de 2020, o DoJ e a SEC promoveram o arquivamento das informações relativas a alegações contra a Embraer dentro do DPA, encerrando um capítulo importante da história da Embraer e contribuindo para que sejamos referência em ética e conformidade.

Processos relacionados e outros desenvolvimentos estão em curso e poderão resultar em multas adicionais e outras sanções e consequências adversas, que poderão ser substanciais. A Companhia acredita que não existe base adequada, no momento, para estimar provisões ou quantificar possíveis contingências relacionadas a esses processos e desdobramentos.

A Companhia continuará cooperando com as autoridades governamentais, conforme as circunstâncias exigirem.

Termos de Ajuste de Conduta

- Termo de Ajuste de Conduta assinado em 18/10/2017 onde a Embraer S.A. e a Embraer GPX LTDA. comprometeram-se a, sempre que o funcionário necessitar realizar trabalho em altura, fornecer: as proteções descritas na NR-35; atestado de saúde ocupacional que garante a capacidade para realizar o trabalho em altura; e supervisão por um profissional autorizado e capacitado toda vez que a atividade for realizada.
- Termo de Ajuste de Conduta nº 03/2018, no qual a Embraer S.A. compromete-se a, cada vez que um funcionário se apresentar ao departamento médico da empresa com um atestado médico externo que relate dor ortopédica, especialmente na coluna e no ombro que tenha suspeita de ser motivada por atividades laborais, avaliar a situação em 90 dias e fornecer um relatório elaborado pelo médico da empresa, emitindo a comunicação do acidente de trabalho (CAT) caso a dor realmente esteja relacionada a atividade laboral ou arquivar o relatório no prontuário do funcionário caso não haja nexos.
- Termo de Compromisso de Conduta nº 0479/2019, no qual a Embraer S.A. compromete-se a permitir que as assembleias de interesse da categoria representada pelo Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região sejam realizadas no interior da fábrica.