

#### **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, da habilidade dos pilotos e adesão as diretrizes operacionais. A ocorrência de acidentes ou catástrofes envolvendo nossas aeronaves - incluindo, mas não se limitando a falhas mecânicas, erros do piloto e condições climáticas extremas - pode afetar adversamente nossa reputação e vendas futuras, bem como o preço de mercado de nossas ações ordinárias e *American Depositary Shares* ("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 fabricantes de equipamentos originais (*Original Equipment Manufacturers* - "OEMs") e fornecedores. Junto com outras grandes empresas internacionais, somos um dos principais fabricantes mundiais de aeronaves comerciais. Não podemos garantir que seremos capazes de manter nossa participação no mercado de produtos de aeronaves comerciais. 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 nossos produtos.

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 na capacidade de nossa cadeia de suprimentos.

A indústria de defesa e segurança em geral é afetada por fatores geopolíticos, visto que países soberanos têm poder de decisão sobre como, quando e quanto investir em equipamentos militares. Consequentemente, nem sempre as melhores soluções técnicas e comerciais são escolhidas por esses países soberanos, devido aos diversos fatores geopolíticos envolvidos em seu processo de tomada de decisão.

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, consequentemente, nossa lucratividade.**

As condições de mercado têm um impacto significativo na demanda das nossas aeronaves e serviços relacionados. O mercado de aeronaves é predominantemente impulsionado por tendências de longo prazo no tráfego aéreo de passageiros e cargas. Os principais fatores subjacentes ao crescimento do tráfego a longo prazo são o crescimento econômico sustentado e a estabilidade política, tanto em mercados desenvolvidos quanto emergentes. A demanda por nossas aeronaves é ainda influenciada por uma ampla variedade de fatores, incluindo lucratividade das companhias aéreas, disponibilidade de financiamento para aeronaves, políticas de comércio internacional, relações entre governos, avanços tecnológicos, preço e outros fatores competitivos, preços de combustíveis, pandemias, epidemias e regulamentações ambientais.

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.**

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.

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.

Além disso, alguns de nossos parceiros comerciais e fornecedores têm acesso a certas informações confidenciais e estratégicas limitadas sobre nossos projetos e dados de engenharia. Como muitos desses fornecedores enfrentam ameaças de segurança semelhantes, quaisquer ataques aos seus sistemas podem resultar em acesso não autorizado aos nossos sistemas ou dados. Não podemos garantir que outros ataques cibernéticos ou violações semelhantes não acontecerão no futuro.

**Utilizamos inteligência artificial, o que pode nos expor a responsabilidades ou afetar negativamente nossos negócios.**

Utilizamos e continuamos a explorar novos usos da inteligência artificial, ou IA, em conexão com nossos negócios, produtos e serviços. No entanto, a regulamentação da IA está evoluindo rapidamente em todo o mundo, à medida que legisladores e reguladores estão cada vez mais focados nessas poderosas tecnologias emergentes. As tecnologias subjacentes à IA e seus usos estão sujeitas a uma variedade de leis e regulamentos, incluindo propriedade intelectual, privacidade, proteção de dados e segurança da informação, proteção ao consumidor, concorrência e leis de igualdade de oportunidades, e espera-se que estejam sujeitas a uma regulamentação mais rigorosa e a novas leis ou novas aplicações de leis e regulamentos existentes. A IA é objeto de revisão contínua por várias agências governamentais e reguladoras em todo o mundo, e várias jurisdições estão aplicando, ou considerando aplicar, suas leis e regulamentos de moderação de plataforma, segurança cibernética e proteção de dados à IA ou estão considerando estruturas legais para IA.

A regulamentação da IA foi incluída na lista de prioridades do Senado Federal para 2024, culminando na aprovação do Projeto de Lei nº 2.338/23 em 10 de dezembro de 2024. O projeto estabelece padrões nacionais gerais para o desenvolvimento, implementação e uso responsável de sistemas de IA no Brasil, introduzindo requisitos de conformidade, padrões de responsabilidade e restrições de uso, incluindo uma estrutura baseada em risco que exige avaliações preliminares para classificar os sistemas de IA por nível de risco, supervisão humana aprimorada para aplicações de alto risco e penalidades significativas para violações. O projeto agora seguirá para a Câmara dos Deputados para posterior deliberação e aprovação. Se promulgado, o projeto poderá impor ônus adicionais de conformidade, estabelecer estruturas de responsabilidade ou exigir medidas específicas de transparência e responsabilização para o uso de sistemas de IA.

Podemos não ser capazes de prever como responder a essas leis e regulamentações em rápida evolução, e podemos precisar despendar recursos para ajustar nossas ofertas em determinadas jurisdições se as estruturas legais e regulatórias forem inconsistentes entre as jurisdições. Além disso, como a tecnologia de IA em si é altamente complexa e está em rápido desenvolvimento, não é possível prever todos os riscos legais ou regulatórios que podem surgir em relação ao uso de IA. Se leis e regulamentos relacionados à IA forem implementados, interpretados ou aplicados de maneira inconsistente com nossas práticas ou políticas atuais, tais leis e regulamentos poderão afetar negativamente nosso uso de IA e nossa capacidade de fornecer e aprimorar nossos serviços, exigir medidas de conformidade adicionais e mudanças em nossas operações e processos, ou resultar em aumento nos custos de conformidade e potenciais aumentos em ações cíveis contra nós, qualquer um dos quais poderá afetar negativamente nossos resultados operacionais, condição financeira e perspectivas.

**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.

A depender das disposições dos respectivos contratos, os clientes também podem reprogramar as entregas ou cancelar pedidos, especialmente em períodos de desaceleração econômica. Em 2024 registramos uma receita líquida de US\$ 5,9 milhões relativa a multas contratuais pagas por clientes em virtude do cancelamento de contratos, comparado às receitas líquidas de US\$ 8,2 milhões em 2023 e US\$ 17,8 milhões em 2022, 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.

**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 83,7% 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.

Da mesma forma, não podemos garantir que nossos negócios ou o preço de negociação de nossas ações ordinárias ou ADSs não serão afetados devido a oportunidades ou operações futuras em decorrência 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. Se não conseguirmos manter controles internos adequados e eficazes, poderemos não ser capazes de identificar prontamente violações de normas legais, regulamentares, contábilísticas, de governança 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 91,7% em 2024, 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.

Por exemplo, as discussões sobre a imposição ou aumento de tarifas sobre produtos importados para os Estados Unidos da América estão em andamento desde a campanha eleitoral do presidente Donald Trump. Após sua posse, o presidente Trump aumentou as tarifas comerciais sobre os principais parceiros comerciais dos EUA, incluindo México e Canadá, e impôs tarifas significativas sobre uma ampla gama de importações, como certos produtos da China e importações de aço e alumínio de vários países. Além disso, o governo dos EUA expressou interesse em implementar tarifas recíprocas sobre parceiros comerciais, o que poderia impactar o Brasil devido à sua relação comercial com os Estados Unidos da América. Ademais, na data deste Formulário de Referência, o Presidente Donald Trump havia instituído tarifa de importação de 10% aos produtos oriundos do Brasil. O impacto concreto dessa medida em nossa cadeia de suprimentos e operações nos EUA ainda é incerto.

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, 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\$ 1.435,1 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 2024. 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 2024, o valor total

desses aportes não era reembolsável, uma vez que cumprimos todos os marcos de desempenho.

Não obstante, 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, 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 prejudicadas 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, e 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 às 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.

**(b) Riscos relacionados às controladas e coligadas da Companhia**

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

**(c) Riscos relacionados aos administradores da Companhia**

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

**(d) 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 2024, 77,1% 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.

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 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.

À medida que o conflito Rússia-Ucrânia persiste, continuamos monitorando de perto os desenvolvimentos para avaliar potenciais restrições ou impactos que possam surgir. O conflito também levou a um aumento nos ataques cibernéticos direcionados a redes críticas, companhias aéreas e fornecedores, ampliando ainda mais os riscos operacionais em todo o setor da aviação. O conflito também evidenciou os riscos diretos à segurança da aviação. Incidentes recentes relacionados a esses assuntos ilustram os riscos elevados para aeronaves civis que operam em zonas de conflito ou próximas a elas. Esses eventos não apenas representam preocupações

imediatas à segurança, mas também contribuem para riscos à reputação dos fabricantes, maior escrutínio das operações de aviação e potenciais interrupções no setor como um todo.

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. 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, apesar do acordo de cessar-fogo assinado entre Israel e o Hamas, continuamos monitorando os desenvolvimentos para identificar quaisquer impactos potenciais na cadeia de suprimentos, nas operações ou no suporte ao cliente. Dado que temos fornecedores no Oriente Médio, quaisquer interrupções, atrasos nas remessas ou aumentos de custos podem afetar negativamente nossos negócios. Não está claro se este conflito será contido ou resolvido, e quais efeitos ele ainda poderá ter nas condições políticas e econômicas globais a longo prazo.

Como uma empresa que opera globalmente, os efeitos adversos — globais ou localizados — da guerra em curso entre a Rússia e a Ucrânia, dos conflitos no Oriente Médio e das sanções econômicas e controles de importação ou exportação impostos ao governo russo podem ter um efeito adverso substancial sobre nossos negócios, resultados operacionais ou condição financeira..

**(e) Riscos relacionados aos clientes da Companhia A**

**Companhia depende de clientes-chave**

Na unidade de negócios de Aviação Comercial, em 31 de dezembro de 2024, 90,9% de nossos pedidos firmes do *backlog* para a atual família de jatos EMBRAER 175 eram da Republic, Skywest e American Airlines. O *backlog* da família E-Jets E2 compreende principalmente em pedidos das empresas Azul, Porter Airlines, ou Porter, Azorra Aviation Holdings, LLC, ou Azorra, Mexicana de Aviación, ou Mexicana, e AerCap Holdings N.V., ou AerCap, que representam 78,8% 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.

Em nosso segmento de Defesa & Segurança, em 31 de dezembro de 2024, 37,5% das aeronaves KC-390 em carteira foram encomendadas pela Força Aérea Brasileira. Além disso, também temos aumentado nossa carteira internacionalmente: em 31 de dezembro de 2024, 62,5% das aeronaves KC-390 Millennium em nossa carteira de pedidos firmes eram para clientes globais, sendo os principais a Holanda, Áustria, Portugal e Coreia do Sul, com 46,9% da carteira de pedidos firmes do KC-390 Millennium. No entanto, não podemos garantir que nossos clientes globais continuarão adquirindo nossas soluções de defesa no futuro, em particular com relação ao KC-390, que é a maior fonte de receita da Embraer Defesa & Segurança na data deste Formulário de Referência.

**(f) 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.

A reforma tributária brasileira dos impostos sobre o consumo foi aprovada pelo Congresso brasileiro e agora deve entrar em vigor gradualmente entre 2027 e 2032, aguardando a resolução de certas questões administrativas.

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. Por exemplo, o governo brasileiro submeteu recentemente ao Congresso brasileiro um projeto de lei que sujeitaria os lucros e dividendos distribuídos a certos acionistas brasileiros e a quaisquer acionistas estrangeiros a uma retenção na fonte de 10% do imposto de renda. 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 Entrepósito Industrial sob Controle 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.

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.

**(g) 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 ANAC, bem como as autoridades dos países em que nossos clientes estão localizados, mais notadamente a FAA e a 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 as obteremos em tempo hábil.

Além disso, o cumprimento das exigências de autoridades reguladoras 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 das autoridades locais 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. Não podemos prever como futuras leis ou regulamentos, bem como mudanças na interpretação, administração ou aplicação de tais leis ou regulamentos nos afetarão. Podemos ser obrigados a incorrer custos adicionais significativos para cumprir tais leis e/ou responder às respectivas 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, 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. ECAs 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 2024, aproximadamente 29,8% das entregas da nossa unidade de negócio de Aviação Comercial beneficiavam-se de créditos oficiais de exportação. Em 2024 e 2023, 43% e 30%, 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. Em 25 de fevereiro de 2025, anunciamos uma pausa adicional de quatro anos no desenvolvimento do jato E175-E2, além da pausa anterior anunciada em 18 de fevereiro de 2022. Não podemos garantir que as restrições atuais serão reduzidas ou que não serão expandidas, inclusive por meio da alteração destas cláusulas de escopo para cobrir aeronaves comerciais de maior porte.

#### **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 suas operações 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 Airlines, 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.

#### **(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 (GEE),

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.

Além disso, nossos produtos e serviços estão sujeitos a leis e regulamentos sobre a saúde e segurança, bem como substâncias e preparações. 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 Sustentáveis de Aviação (“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 2050*”. 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. Também estamos sujeitos a certas obrigações legais para atender às metas de diversidade, equidade e inclusão. Nossas metas podem não se materializar dentro do prazo que esperamos ou até mesmo de forma alguma.

**Podemos vir a ser responsabilizados solidariamente pelos danos ambientais causados por nossos fornecedores e parceiros, o que poderá afetar adversamente as nossas operações e imagem.**

A obrigação de reparar os danos causados ao meio ambiente é tratada, especialmente, pela Política Nacional do Meio Ambiente. A responsabilidade civil impõe ao poluidor direto ou indireto a obrigação de reparar os danos causados ao meio ambiente ou, na sua impossibilidade, de compensar ou indenizar, conforme o caso concreto.

A responsabilidade civil ambiental é (i) objetiva, o que significa que a obrigação de reparar o dano causado não depende da demonstração de culpa, mas apenas da relação entre a atividade exercida e os danos verificados (nexo de causalidade); e (ii) solidária, de modo que todos os considerados responsáveis podem ter que responder individualmente por toda a obrigação de reparação ambiental. Assim a responsabilização ambiental poderá afetar todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para a ocorrência do dano ambiental, incluindo os nossos fornecedores e parceiros, independentemente da comprovação de culpa dos agentes, podendo afetar adversamente os nossos resultados e atividades. Portanto, a contratação de terceiros para prestação de quaisquer serviços relacionados aos nossos empreendimentos e atividades não nos exime da responsabilidade por eventuais danos ambientais causados pelos terceiros contratados. Caso sejamos responsabilizados por eventuais danos ambientais causados pelos terceiros contratados ou fornecedores, podemos ser adversamente afetados.

Adicionalmente, a Lei de Crimes Ambientais prevê a possibilidade de desconsideração da personalidade jurídica quando essa for considerada um obstáculo à recuperação de danos causados ao meio ambiente. Nesse sentido, diretores, acionistas e/ou parceiros podem, juntamente com a empresa poluidora, ser responsabilizados por danos ao meio ambiente, ainda que estes não tenham sido causados diretamente pela Companhia.

**Poderemos sofrer impactos em nossas atividades, reputação e em nossos negócios decorrentes da legislação e regulamentação ambiental**

Nossas atividades estão sujeitas a uma ampla legislação federal, estadual e municipal relativas ao meio ambiente. Quaisquer violações da legislação e regulamentação ambiental poderão nos expor a sanções administrativas e criminais, além da obrigação de reparar, indenizar ou compensar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros na esfera cível.

Não podemos assegurar a manutenção de licenças ambientais válidas para todas as nossas operações. Ademais, as demoras ou indeferimentos, por parte dos órgãos ambientais licenciadores, na emissão ou renovação de licenças, assim como eventual impossibilidade de cumprimento às exigências estabelecidas por tais órgãos ambientais no processo de licenciamento ambiental, poderão prejudicar, ou mesmo impedir, conforme o caso, a instalação e a operação das nossas atividades, bem como a não aprovação de novas linhas de financiamento. Desse modo, investimentos necessários ao atendimento da legislação ambiental poderão acarretar reduções em outros investimentos planejados.

Os custos para cumprir com a legislação atual e futura relacionada à proteção do meio ambiente, bem como eventuais contingências provenientes de danos ambientais e a terceiros afetados, poderão ter um efeito adverso sobre os nossos negócios, imagem, reputação, resultados operacionais e atual situação financeira.

A ocorrência de um ou mais dos fatores acima poderá causar um efeito prejudicial relevante nos nossos negócios, reputação e resultados.

**As leis e regulamentos ambientais podem exigir dispêndios maiores que os atuais para seu cumprimento e o descumprimento dessas leis e regulamentos pode resultar em penalidades civis, criminais e administrativas, podendo afetar adversamente o nosso negócio.**

As nossas atividades podem estar sujeitas a determinadas regulamentações ambientais. Eventual descumprimento desses regulamentos, bem como a ausência de licenças e autorizações, quando obrigatórias, podem resultar na aplicação de penalidades civis, criminais e administrativas. As esferas de responsabilização são distintas e independentes, de modo que um mesmo fato pode gerar a aplicação de sanções administrativas, a obrigação de reparar compensar ou indenizar um dano e condenações criminais. Por outro lado, a ausência de responsabilidade em uma esfera não isenta, necessariamente, a responsabilidade nas demais.

As sanções no âmbito administrativo vão, dentre outras, desde advertências, até a suspensão das atividades e a imposição de multas cujos valores podem alcançar o máximo de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais). No âmbito penal, além de multas, as sanções podem impor restrições de direitos e a prestação de serviços à comunidade.

Devido à possibilidade de regulamentos ou outros eventos não previstos, especialmente considerando que as leis ambientais podem se tornar mais rigorosas no Brasil, o montante e prazo necessários para futuros gastos para manutenção da conformidade com os regulamentos pode aumentar. Isso pode afetar de forma adversa a disponibilidade de recursos para dispêndios de capital e para outros fins, o que, conseqüentemente, pode impactar nos nossos negócios, resultados operacionais e condições financeiras.

#### **(I) Riscos relacionados a questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição**

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 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 são agravados, pois nossos resultados operacionais e condição financeira foram, e continuarão a ser, afetados pela taxa de crescimento do PIB brasileiro. As taxas de crescimento do PIB brasileiro flutuaram nos últimos anos, com uma contração de 4,1% em 2020, seguida por expansões de 4,6% em 2021, 2,9% em 2022, 2,5% em 2023 e 3,4% em 2024. O relatório Focus, um resumo das expectativas de mercado coletadas pelo Banco Central do Brasil e divulgado em 21 de março de 2025, o consenso dos economistas brasileiros era de que as expectativas do PIB brasileiro aumentassem 1,98% em 2025. O crescimento do PIB brasileiro é limitado por infraestrutura inadequada, incluindo potenciais escassez de energia e setores deficientes de transporte, logística e telecomunicações, greves gerais, falta de força de trabalho qualificada e falta de investimentos públicos e privados nessas áreas, o que limita a produtividade e a eficiência. Qualquer um desses fatores pode levar à volatilidade do mercado de trabalho e impactar de modo geral a renda, o poder de compra e os níveis de consumo, o que pode limitar o crescimento e, por fim, ter um efeito adverso material no 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 inflação de 6,5% em 2024, ante uma deflação de 3,2% em 2023 e 5,5% em 2022. O IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo do Brasil, registrou inflação de 4,8% em 2024, 4,6% em 2023 e 5,8% em 2022. 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 maio de 2024. No entanto, novas pressões inflacionárias — motivadas em parte por preocupações fiscais decorrentes de déficits orçamentários persistentes e aumento dos gastos do governo — levaram o Banco Central do Brasil a reverter a decisão e retomar o aumento das taxas em setembro de 2024, com a taxa SELIC atingindo 12,25% em dezembro de 2024. Na data deste Formulário de Referência, a taxa SELIC estava em 14,75% ao ano, refletindo os desafios de controlar a inflação em meio a uma economia forte, níveis de desemprego historicamente baixos e desequilíbrios fiscais que exigem uma política monetária mais rígida para manter a estabilidade econômica.

No cenário internacional, a inflação atingiu níveis recordes nos últimos anos. Nos EUA, a inflação ao consumidor medida pelo Índice de Preços ao Consumidor (IPC) dos EUA atingiu um pico de 6,5% em 2022, moderou-se para 3,4% em 2023 e 2,9% em 2024. Da mesma forma, na Europa, a inflação ao consumidor medida pelo Índice Harmonizado de Preços ao Consumidor (IHPC) foi de 9,2% em 2022, 2,9% em 2023 e 2,4% em 2024. O aumento da inflação levou os bancos centrais a reverter as fortes políticas de estímulo 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 um pico de 4,5% em 2023. O Federal Reserve (Fed) também aumentou as taxas de 0,08% em 2021 para 4,33% em 2022 e 5,33% em 2023.

No entanto, em 2024, ambos os bancos centrais iniciaram uma reversão ponderada dessas políticas, com o Banco Central Europeu cortando as taxas para 3,5% e o Fed reduzindo a taxa básica de juros para uma faixa de 4,25% a 4,5% até o final do ano. Essas medidas foram impulsionadas pela moderação da inflação, desaceleração do crescimento econômico e alívio das pressões na cadeia de suprimentos. Apesar desses recentes cortes, as taxas de juros permanecem em níveis historicamente altos em comparação com os padrões pré-pandemia. Espera-se que tanto o Banco Central Europeu quanto o Federal Reserve mantenham as taxas nesses níveis elevados no curto prazo para garantir que a inflação permaneça sob controle e a estabilidade econômica seja preservada.

Aumentos nas taxas de juros, ou a manutenção de taxas de juros em níveis historicamente altos, podem afetar negativamente nossa capacidade de contrair 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 negativamente nossa capacidade de cumprir com nossas obrigações financeiras. Em 31 de dezembro de 2024, 5,6% de nosso caixa e equivalentes de caixa consolidados estavam indexados à variação do CDI. Portanto, flutuações nas taxas de juros brasileiras e na inflação podem nos afetar negativamente. Por outro lado, uma queda significativa nas taxas do CDI ou da inflação pode afetar negativamente a receita que recebemos de nossos investimentos financeiros.

### **A volatilidade cambial pode afetar adversamente a Companhia**

A moeda brasileira tem sofrido nas últimas décadas variações frequentes e substanciais em relação ao dólar americano e a outras moedas estrangeiras. Em 31 de dezembro de 2022, o real se valorizou em relação ao dólar americano em comparação a 31 de dezembro de 2021, atingindo R\$ 5,2177 por US\$ 1,00 em 31 de dezembro de 2022. Em 31 de dezembro de 2023, o real se valorizou em relação ao dólar americano em comparação a 31 de dezembro de 2022, atingindo R\$ 4,8413 por US\$ 1,00 em 31 de dezembro de 2023. A relação real/EUA a taxa de câmbio do dólar americano reportada pelo Banco Central do Brasil era de R\$ 6,1923 por US\$ 1,00 em 31 de dezembro de 2024, o que

refletiu uma desvalorização de 27,9% do real em relação ao dólar americano durante o ano, influenciada em parte pelo resultado da eleição presidencial americana, que deverá resultar em um dólar americano mais forte em relação a outras moedas, bem como por preocupações com a economia brasileira e a situação fiscal do governo brasileiro. Em 21 de março de 2025, a taxa de câmbio real/dólar americano reportada pelo Banco Central do Brasil era de R\$ 5,7241 por US\$ 1,00. Não há garantia de que o real não se desvalorizará ainda mais em relação ao dólar americano.

Por outro lado, a desvalorização do real em relação ao dólar americano cria pressões inflacionárias no Brasil e causa aumentos nas taxas de juros, o que afeta negativamente o crescimento da economia brasileira como um todo, limita o acesso aos mercados financeiros estrangeiros e pode levar à intervenção governamental, incluindo políticas governamentais recessivas. A desvalorização do real em relação ao dólar americano também levou, inclusive no contexto de desaceleração econômica, à redução dos gastos do consumidor, a pressões deflacionárias e à redução do crescimento da economia como um todo. Por outro lado, a valorização do real em relação ao dólar americano e a outras moedas estrangeiras pode levar à deterioração das contas correntes brasileiras, bem como reduzir o crescimento impulsionado pelas exportações. Dependendo das circunstâncias, tanto a desvalorização quanto a valorização do real podem nos afetar de forma material e adversa.

Ainda que a maior parte de nossa receita e dívida seja denominada em dólares americanos, a relação do real com o valor do dólar americano e a taxa de depreciação do real em relação à taxa de inflação vigente podem nos afetar negativamente, principalmente devido aos seguintes fatores:

- Em 31 de dezembro de 2024, 13,4% de nossos custos totais eram denominados em reais.
- Nossa despesa com imposto de renda é significativamente impactada por flutuações cambiais, uma vez que os impostos sobre a renda são em grande parte determinados e pagos em reais, com base em nossos livros fiscais brasileiros. Devemos registrar impostos diferidos resultantes de flutuações cambiais com base nos nossos ativos não monetários (principalmente imobilizado e ativos intangíveis). Se o real tivesse se desvalorizado ou valorizado 10% em relação ao dólar americano em relação à taxa de câmbio efetiva em 31 de dezembro de 2024, a despesa com imposto de renda diferido teria sido maior ou menor em US\$ 168,2 milhões. Para obter informações adicionais sobre os efeitos da variação do real em relação ao dólar americano, consulte as notas explicativas 23 e 34 das nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas de 2024.
- A desvalorização do real em relação ao dólar americano ou outras moedas reduziria nossas receitas denominadas em reais do nosso segmento de Defesa e Segurança, quando convertidas para o dólar americano como nossa moeda funcional.
- A valorização do real em relação ao dólar americano ou outras moedas aumenta os custos dos nossos produtos quando medidos em dólares americanos e pode resultar em uma redução em nossas margens.

A desvalorização do real em relação ao dólar americano também pode reduzir o valor em dólares

americanos das distribuições e dividendos de nossas ADSs, bem como o valor de mercado de nossas ações ordinárias e ADSs. Embora nossa moeda funcional seja o dólar americano, nosso patrimônio líquido, de acordo com a Lei das Sociedades por Ações, deve ser contabilizado e mantido em reais, incluindo os valores a serem distribuídos aos acionistas (dividendos e juros sobre 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. Por exemplo, divisões políticas nos Estados Unidos da América, particularmente em torno de políticas fiscais, inflacionárias, energéticas e geopolíticas, podem resultar em mudanças políticas repentinas que impactam negativamente as economias e os mercados de capitais dos EUA, do mundo e do Brasil. 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 deste Formulário de Referência, as classificações de crédito soberano do Brasil eram BB com perspectiva estável, Ba1 com perspectiva positiva e BB com perspectiva estável pela Standard & Poor's, Moody's e Fitch, respectivamente, sendo que essas classificações estão abaixo do grau de investimento. Conseqüentemente, os preços dos títulos oferecidos por empresas com operações

significativas no Brasil podem ser afetados negativamente. O prolongamento ou a piora da atual situação macroeconômica e fiscal brasileira, bem como a incerteza política, entre outros fatores, podem levar a novos rebaixamentos de classificação ou à manutenção da classificação de crédito do Brasil em níveis abaixo do grau de investimento. Qualquer um desses eventos pode aumentar a percepção de risco dos investidores e, como resultado, afetar negativamente o preço dos títulos emitidos por empresas brasileiras, incluindo nossas ADSs.

**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. Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco**

- Quaisquer acidentes ou catástrofes envolvendo nossas aeronaves podem nos afetar adversamente.
- Enfrentamos concorrência internacional significativa, o que pode nos afetar adversamente.
- Uma desaceleração em nossos mercados-chave pode reduzir nossas vendas e receitas e, conseqüentemente, nossa lucratividade
- A Companhia trabalha com um número limitado de fornecedores-chave.
- A falha em proteger adequadamente contra riscos relacionados à segurança cibernética pode nos afetar de forma material e adversa.

### 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 2024.

#### Risco de Taxa de Juros

Consiste no risco de a Companhia incorrer em perdas em razão de flutuações nas taxas de juros, resultando em aumento das despesas financeiras e/ou redução das receitas financeiras, como também impactar negativamente o valor justo dos ativos financeiros mensurados ao valor justo. Os instrumentos financeiros sujeitos ao risco de taxa de juros são (i) caixa, equivalentes de caixa e investimentos financeiros, e (ii) empréstimos e financiamentos.

Em 31 de dezembro de 2024, o caixa, equivalentes de caixa, investimentos financeiros e os empréstimos e financiamentos estavam indexados como segue:

Em R\$ mil, exceto %	Pré fixado		Pós fixado		Total	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
<b>Caixa, equivalentes de caixa e investimentos financeiros</b>	15.253.984	96,56%	542.900	3,44%	15.796.884	100,00%
<b>Empréstimo e financiamentos</b>	14.438.160	93,60%	987.2545	6,40%	15.425.414	100,00%

#### Risco Cambial

Por adotar o dólar como moeda funcional, as operações da Companhia expostas ao risco de variação cambial são, majoritariamente, as operações denominadas em reais (principalmente custo de mão de obra, teses tributárias, impostos, fornecedores e aplicações financeiras), bem como os ativos e passivos em controladas e coligadas em moedas diferentes das suas respectivas moedas funcionais. Abaixo, os montantes dos instrumentos financeiros denominados por moeda em 31 de dezembro de 2024:

EM R\$ MIL

31/12/2024

CONTAS A PAGAR	
REAL	92.725
DÓLAR	648.826
EURO	32.891
OUTRAS MOEDAS	1.619
	776.061
EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS	
REAL	146.649
DÓLAR	15.135.126
EURO	143.639
	15.425.414
FORNECEDORES	
REAL	719.764
DÓLAR	5.033.433
EURO	190.364
OUTRAS MOEDAS	39.978
	5.983.539
FORNECEDORES – ACORDOS DE FINANCIAMENTO	
REAL	126.285
DÓLAR	141.741
	268.026
INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVATIVOS	
REAL	110.192
DÓLAR	532.624
	642.816
TOTAL (1)	23.095.856
CAIXA, EQUIVALENTES DE CAIXAS E INVESTIMENTOS FINANCEIROS	
REAL	651.198
DÓLAR	15.079.509
EURO	26.670
OUTRAS MOEDAS	39.507
	15.796.884
CONTAS A RECEBER	
REAL	1.673.407
DÓLAR	97.243
EURO	47.273
OUTRAS MOEDAS	1.998.703
FINANCIAMENTO A CLIENTES	
REAL	117.012
DÓLAR	83.428
	200.440
OUTROS ATIVOS	
REAL	140.528
DÓLAR	505.200
EURO	32.735
OUTRAS MOEDAS	2.022
	680.485
INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVATIVOS	
REAL	66.338
EURO	15.437
	81.775
	18.758.287
TOTAL (2)	
EXPOSIÇÃO LÍQUIDA (1 - 2)	
REAL	39.759
DÓLAR	4.150.206
EURO	194.809
OUTRAS MOEDAS	(47.205)

### Análise de sensibilidade

A Administração atualizou os métodos e pressupostos utilizados na análise de sensibilidade para refletir as condições atuais do mercado.

A análise de sensibilidade para cada tipo de risco de mercado relevante que a Companhia está exposta em 31 de dezembro de 2024 considera cenários razoavelmente possíveis para as mudanças nas variáveis e apresenta os impactos correspondentes, antes dos impostos, no resultado e no patrimônio líquido.

A análise de sensibilidade não reflete interdependência entre os riscos variáveis, portanto as estimativas apresentadas não refletem necessariamente os montantes que poderão ser efetivamente apurados nas próximas demonstrações financeiras. Isso porque, na prática, é improvável que ocorra uma mudança em uma premissa sem afetar as outras, devido à correlação entre elas.

O horizonte de aplicação da análise de sensibilidade considera o vencimento da operação caso este seja inferior a 12 meses, caso contrário considera o horizonte 12 meses. As premissas adotadas incluem:

- Manutenção do vencimento das operações.
- Utilização da média de projeções de mercado, sinalizadas por meio das curvas de mercado (moedas e juros) da B3, bem como dados disponíveis em fonte independente (Bloomberg, relatórios macroeconômicos), para os indicadores: DI (Taxa de Depósito Interbancário), SOFR (Secured Overnight Financing Rate), EURIBOR (Euro Interbank Offered Rate) e taxas cambiais.
- Devido à ausência de divulgação de projeções da SIFMA (Security Industry/Financial Market Association), utilizamos a mesma variação da projeção da SOFR como referência, em virtude da correlação positiva entre os dois indicadores.
- Devido à ausência de divulgação de projeções da TR (Taxa Referencial), utilizamos a curva da TBF (Taxa básica financeira) disponibilizada pela B3 para calcular a projeção da TR.
- Utilização da simulação de Monte Carlo para projetar o preço das ações.

As operações sujeitas a juros pré-fixados não estão incluídas na análise de sensibilidade.

Em R\$ mil	Valores expostos <sup>(1)</sup> em 31/12/2024	Razoavelmente possível Ganhos (Perdas)	
		Resultado	Patrimônio Líquido
<b>Risco de taxa de juros</b>			
<b>DI</b>			
Equivalentes de caixa e investimento financeiros	542.900	100.537	-
Empréstimos e financiamentos	(20.628)	(3.820)	-
<b>EURIBOR</b>			
Empréstimos e financiamentos	( 7.716)	1.044	-
<b>SIFMA</b>			
Empréstimos e financiamentos	(124.015)	16.296	
<b>SOFR</b>			
Empréstimos e financiamentos	( 789.293)	103.716	-
<b>TR</b>			
Empréstimos e financiamentos	(45.602)	(2.059)	-
<b>Risco cambial</b>			
<b>BRL</b>			

<b>Caixa, equivalentes de caixa e investimentos financeiros</b>	651.198	(20.223)	-
<b>Demais ativos</b>	1.637.434	(50.850)	-
<b>Empréstimos e financiamentos</b>	(146.649)	4.554	-
<b>Demais passivos</b>	(2.483.570)	77.127	-
<b>Instrumentos derivativos</b>	( 108.958)	-	38.876
<b>EURO</b>			
<b>Instrumentos derivativos</b>	15.437	165	-
<b>Risco preço de mercado</b>			
<b>EMBR</b>			
<b>Instrumentos derivativos</b>	65.104	3.333	-
<b>EVEX</b>			
<b>Instrumentos derivativos: <i>warrants</i></b>	( 532.624)	(10.353)	-

(1) Os valores expostos em 31 de dezembro de 2024 consideram: DI – 12,15%; EURIBOR – 2,85%; SIFMA – 3,62%; SOFR – 4,49%; TR – 2,05%; taxa cambial US\$/BRL R\$ 6,19 e EURO/US\$ US\$ 1,04; preço da ação EMBR de R\$ 56,19 e EVEX US\$ 5,44.

(2) O cenário razoavelmente possível considerou: taxa DI – 14,40%; EURIBOR – 2,46%; SIFMA – 3,14%; SOFR – 3,90%; TR – 2,14%; taxa cambial US\$/BRL R\$ 6,00 e EURO/US\$ US\$ 1,04; preço da ação EMBR de R\$ 65,88 e EVEX US\$ 5,66.

#### 4.4 - Processos não sigilosos 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\$ 120,7 milhões, em 31/03/2025.

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 <sup>(2)</sup>	
<b>Juízo</b>	DRJ – Delegacia da Receita Federal de Julgamento
<b>Instância</b>	Segunda Instância Administrativa
<b>Data de Instauração</b>	27/08/2015
<b>Partes do processo</b>	Passivo: Embraer S.A   Ativo: União Federal
<b>Valores, bens ou direitos envolvidos</b>	R\$ 277,6 milhões
<b>Principais fatos</b>	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.
<b>Resumo das decisões de mérito proferidas</b>	10/2015: Apresentação de defesa. 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/DCOMP); 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. Aguarda-se julgamento do Recurso Voluntário pelo CARF.
<b>Estágio do processo</b>	Aguardando decisão da segunda instância administrativa.
<b>Chance de perda</b>	Possível.
<b>Motivo pelo qual o processo é considerado relevante</b>	Utilizada a premissa de materialidade superior a USD 23 milhões.
<b>Análise do impacto em caso de perda do processo</b>	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 1023262-40.2024.8.26.0577	
<b>Juízo</b>	Justiça Federal de São José dos Campos/SP
<b>Instância</b>	Primeira Instância Judicial
<b>Data de Instauração</b>	30/07/2024
<b>Partes do processo</b>	Passivo: Embraer S/A e Ativo: Município de São José dos Campos
<b>Valores, bens ou direitos envolvidos</b>	R\$ 433,3 milhões
<b>Principais fatos</b>	Trata-se de Execução Fiscal ajuizada pelo Município de São José dos Campos para cobrança de valores relativos ao ISS e multa, referente ao período de 01.07.2010 a 01.07.2015.
<b>Resumo das decisões de mérito proferidas</b>	Após desfecho do processo administrativo em cenário desfavorável aos interesses da Companhia o Município de São José dos Campos ajuizou a execução fiscal para cobrança do ISSQN. A Embraer apresentou defesa e aguarda julgamento dos embargos à execução fiscal.
<b>Estágio do processo</b>	Aguarda-se julgamento dos embargos à execução fiscal.
<b>Chance de perda</b>	Possível.
<b>Motivo pelo qual o processo é considerado relevante</b>	Utilizada a premissa de materialidade superior a USD 23 milhões.
<b>Análise do impacto em caso de perda do processo</b>	Necessidade de desembolso dos valores envolvidos em caso de perda do processo administrativo.

#### **4.5. Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes**

Não há valores provisionados para os processos descritos no item 4.4. Vale destacar que os outros processos provisionados (10 processos que totalizam R\$ 120,7 milhões), não foram detalhados acima dado que individualmente não atingem a materialidade de acordo com a política da Companhia.

#### **4.6 Processos sigilosos relevantes**

Os procedimentos de arbitragem pendentes entre Embraer e suas afiliadas, de um lado, e The Boeing Company (“Boeing”) e suas afiliadas, do outro lado, foram concluídos no 3º trimestre de 2024. A Boeing efetuou o pagamento do valor bruto de US\$ 150 milhões para Embraer em 03 de outubro de 2024.

#### **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 garanta 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.

## **Conviasa**

A Companhia possui um litígio judicial com o Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos (“Conviasa”), companhia aérea controlada pelo governo da Venezuela, que alega violação pela Embraer de obrigações contratuais, as quais não teriam sido cumpridas pela Embraer para garantir a conformidade com os regulamentos de controle de exportação e sanções dos EUA.

O valor em disputa ainda não foi determinado, pois a Conviasa ainda deverá produzir evidências e provas para suportar os danos alegados. O litígio ainda está em fase inicial, e a Administração, com base em sua avaliação e apoiada por seus assessores jurídicos, concluiu como possível a probabilidade de perda. Houve avocação do processo pelo Tribunal Supremo de Justiça da Venezuela, sem movimentação posterior

## **Inquérito Civil – Ministério Público Federal**

O Ministério Público Federal instaurou inquérito civil com o objetivo de apurar a eventual colaboração da Embraer com o regime ditatorial brasileiro (1964 e 1988), período em que a Embraer era uma empresa estatal sob controle do governo brasileiro.

Considerando que o referido inquérito se encontra em fase inicial e, portanto, inexistem elementos suficientes para uma avaliação razoável dos possíveis desdobramentos, a Companhia entende que, neste momento, não há base adequada para estimar provisões ou quantificar possíveis contingências relacionadas ao tema.

## **Litígio em Delaware**

Em Março de 2025, foi iniciado um litígio “shareholder derivative action” por um acionista minoritário da Eve Holding contra a Embraer Aircraft Holding, Inc., “EAH”, subsidiária da Embraer nos EUA.

O processo tramita na “Court of Chancery of the State of Delaware”, contra EAH, os conselheiros e os diretores da Eve Holding, alegando quebra do dever fiduciário com relação à captação de recursos “private placement of common stock and warrants” realizada pela EVE em setembro de 2024.

Considerando que o caso se encontra em fase inicial, a Companhia entende que, neste momento, não há base adequada para estimar provisões ou quantificar possíveis contingências.