

1.1 – Histórico do emissor

Principais Eventos Societários

A Embraer S.A. (“Embraer” ou “Companhia”) é uma companhia aberta, devidamente constituída nos termos das leis brasileiras, com prazo de duração indeterminado.

Constituída originalmente em 1969 pelo governo brasileiro, a Embraer passou a ser uma companhia aberta em 1989, com ações negociadas na bolsa de valores no Brasil. No processo de privatização, que ocorreu em 1994, foi criada uma classe especial de ações (*golden share*) com a qual a União passou a ter direito de veto em determinadas matérias, em especial no que se refere a programas militares.

Em 2000, a Embraer obteve seu registro na *Securities and Exchange Commission* – SEC e passou a negociar *American Depositary Receipts* na *New York Stock Exchange* – NYSE, ocorrendo a *Initial Public Offering* – IPO.

Em 2006, a Embraer passou por um processo de reestruturação societária com vistas à simplificação da estrutura do seu capital social, que passou a ser composto apenas por ações ordinárias por uma ação de classe especial (*Golden Share*), tendo também aderido ao segmento especial do mercado de ações da B3, denominado Novo Mercado, aprimorando seus padrões de governança corporativa. Desde então, as ações da Companhia estão pulverizadas e não existe um grupo controlador.

Em 2010, os acionistas aprovaram a alteração da denominação social da Companhia, de “Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.”, para “Embraer S.A.”, e o seu objeto social foi alterado visando ampliar o seu rol de atividades, permitindo à Companhia fabricar e comercializar equipamentos, materiais, sistemas, software, acessórios e componentes para os setores de defesa, segurança e energia, além de realizar atividades técnicas e prestar serviços relacionados a essas áreas. Como consequência da ampliação do objeto social, a Companhia passou a exercer outras atividades que não estavam exclusivamente relacionadas à indústria aeroespacial.

Nesse contexto, a Embraer realizou nos anos de 2011 e 2012 um movimento de aquisições e parcerias nas áreas de defesa e segurança, dentre elas a aquisição da Atech Negócios em Tecnologias S.A. e da Bradar Indústria S.A., (a qual foi incorporada à Embraer em 2018), a incorporação da Savis Tecnologias e Sistemas S.A. (que foi incorporada à Embraer em 2021) e da Visiona Tecnologia Espacial S.A., cujas atividades estão descritas no item 1.2 deste Formulário de Referência.

Em 2020, por meio de nossa subsidiária Embraer Defesa e Segurança Participações S.A., adquirimos o controle da Tempest Serviços de Informática S.A. e suas subsidiárias, ou Tempest, a maior empresa de segurança cibernética do Brasil. Para obter mais informações, vide a Nota Explicativa 13 das Demonstrações Financeiras Padronizadas do exercício findo de 31 de dezembro de 2021.

Em 1º de janeiro de 2020, implementamos a divisão interna de nossa unidade de negócios de Aviação Comercial por meio da contribuição da Embraer para a Yaborã Indústria Aeronáutica S.A. (“Yaborã”) de ativos, passivos, propriedades, direitos e obrigações (sujeitos a certas exceções) relacionados à nossa unidade de negócios de Aviação Comercial, por meio de um aumento de capital na Yaborã. Em 28 de outubro de 2021, nosso Conselho de Administração aprovou uma cisão parcial da Yaborã, pela qual a Yaborã transferiu substancialmente todos os seus ativos para a Embraer, com vigência a partir

de 1º de janeiro de 2022. O objetivo de tal cisão era que a unidade de negócios de Aviação Comercial voltasse a ser desenvolvida diretamente pela Embraer após o término dos contratos que previam uma parceria estratégica da Embraer com a Boeing.

Em 2021, a Embraer, por meio da subsidiária Eve UAM, LLC, ou EVE, firmou um acordo de combinação de negócios (*Business Combination Agreement* ou “BCA”) com a Zanite Acquisition Corp., ou Zanite, para desenvolver uma solução de negócios de mobilidade aérea urbana (“UAM”) ainda mais abrangente, incluindo o projeto de produção de eVTOL, atendimento e suporte, operações de frota e gestão de tráfego aéreo urbano. A transação foi concluída em 9 de maio de 2022, e a Zanite mudou seu nome para Eve Holding, Inc., ou Eve Holding, e as ações da Eve Holding foram listadas na Bolsa de Valores de Nova York em 10 de maio de 2022.

Em junho de 2023, a Companhia, por meio da subsidiária Embraer Aircraft Holding, Inc., e da Nidec Motor Corporation, um dos principais fabricantes mundiais de motores elétricos, composto por aproximadamente 340 empresas do grupo em todo o mundo celebraram um acordo (o “Acordo-Quadro”), que estabelece os termos e condições para a formação de uma nova empresa denominada Nidec Aerospace, LLC, para o desenvolvimento e fabricação conjunta de sistemas de propulsão elétrica para uso aeronáutico, inclusive para veículos verticais de decolagem e pouso e aeronaves de asa fixa. A transação foi concluída em 5 de outubro de 2023.

Em novembro de 2024, a Companhia realizou a incorporação da ELEB Equipamentos Ltda. (“ELEB”), até então controlada 100% pela Companhia que produzia e vendia equipamentos hidráulicos e mecânicos de alta precisão para serem utilizados na indústria aeronáutica, substancialmente em aeronaves da Embraer, passando a ser sua sucessora em todos os seus bens, direitos e obrigações. Para mais informações sobre a incorporação, vide item 1.12 deste Formulário de Referência.

Evolução/Diversificação dos Produtos

A Embraer evoluiu de uma empresa estatal criada para desenvolver e produzir aeronaves para a Força Aérea Brasileira, para uma companhia de capital aberto que produz aeronaves para uso na aviação comercial e executiva, bem como aeronaves para fins de defesa e segurança e serviços relacionados.

Durante essa evolução, a Companhia adquiriu, desenvolveu e aperfeiçoou sua capacitação tecnológica e de engenharia por meio do desenvolvimento próprio de produtos para a Força Aérea Brasileira e por meio do desenvolvimento de produtos, em conjunto com empresas estrangeiras para projetos específicos. Essa capacitação obtida em projetos de defesa foi aplicada ao desenvolvimento do negócio de Aviação Comercial.

Nossa primeira aeronave regional foi o EMB-110 Bandeirante, uma aeronave turboélice bimotor não pressurizada com capacidade para transportar 19 passageiros, inicialmente projetada para atender as necessidades de transporte da Força Aérea Brasileira. Essa aeronave foi certificada em 1973. Após o Bandeirante, desenvolvemos o EMB 120 Brasília, certificado em 1985. O EMB 120 Brasília é uma aeronave comercial turboélice pressurizada de alta performance, com capacidade para transportar 30 passageiros, projetada para cobrir rotas mais longas e atender o tráfego mais intenso de passageiros do crescente mercado de aviação regional. Aproveitando o projeto do EMB 120 Brasília e da tecnologia de jato adquirida no desenvolvimento do AM-X, um caça-bombardeiro desenvolvido para a Força Aérea Brasileira, desenvolvemos a família de aeronaves regionais ERJ 145, nosso primeiro jato para uso

comercial. Essa família inclui três aeronaves, cada uma com capacidade para transportar 37, 44 e 50 passageiros, respectivamente. O primeiro membro da família ERJ, o ERJ 145, foi certificado em 1996. Expandimos nossa linha de jatos com o desenvolvimento da família de jatos EMBRAER 170/190, com capacidade para transportar de 70 a 118 passageiros, projetado para atender a tendência do mercado de aviação de produzir jatos maiores, com maior capacidade em termos de volume e alcance. O primeiro membro dessa família, o EMBRAER 170, foi certificado em fevereiro de 2004, e as aeronaves derivadas, o EMBRAER 175 e o EMBRAER 190, foram certificadas em dezembro de 2004 e agosto de 2005, respectivamente. O EMBRAER 195 foi certificado em junho de 2006. Em junho de 2013, a Embraer lançou a segunda geração da família de aeronaves comerciais E-Jets, os E-Jets E2, composta por três novas aeronaves, o E175-E2, o E190-E2 e o E195-E2. O E190-E2 e o E195-E2 começaram a operar em abril de 2018 e setembro de 2019, respectivamente.

Ao longo dos anos, a Companhia desenvolveu uma linha de jatos executivos. O primeiro foi o Legacy 600, que foi descontinuado em 2016 com o objetivo de se concentrar no êxito de seu sucessor, de maior alcance, o Legacy 650, seguido pelo Phenom 100, um jato da categoria *entry-level*, e o Phenom 300, um jato da categoria *light*, ambos lançados em 2005. O Lineage 1000, um jato da categoria *ultra-large* e o maior jato do nosso portfólio de jatos executivos, foi lançado em 2006 e uma versão aprimorada, o Lineage 1000E, foi lançada em 2013. Em 2008, lançamos o Legacy 450 e o Legacy 500, ambos *medium cabin jets*. Em 2009, apresentamos o Legacy 650, um jato executivo da categoria *large* posicionado em nosso portfólio entre o Legacy 500 e o Lineage 1000E. O Legacy 500 e o Legacy 450 começaram a operar em outubro de 2014 e dezembro de 2015, respectivamente. Em 2016, lançamos o Phenom 100EV e o Legacy 650E. Em 2017, o Phenom 100EV começou a operar, bem como o Phenom 300E, uma versão aprimorada do Phenom 300, com design de interior revolucionário, que começou a operar em outubro de 2017, como uma aeronave de demonstração. Em nosso último desenvolvimento, lançamos os novos jatos Praetor 500 e Praetor 600, jatos médio e super-médio, respectivamente, em 2018, durante um evento da companhia no Aeroporto Executivo de Orlando. O Praetor 500 e o Praetor 600 entraram em serviço em junho e dezembro de 2019, respectivamente. Em 2019, implantamos com êxito a estratégia de descontinuar a produção do Legacy 650 e Lineage 1000E. Em 2020, concentramos nossos esforços de negócios nas renovadas e altamente competitivas linhas de produtos Phenom e Praetor, descontinuando os modelos Legacy 450 e 500. Em 2023, lançamos o Phenom 100EX, a mais recente evolução da série Phenom 100, que entrou em serviço no início de 2024.

No segmento de Defesa e Segurança, após o sucesso de nossos produtos primários Bandeirante e Brasília, entramos no segmento de aviação militar com diversos produtos para as Forças Armadas brasileiras. O primeiro desse grupo de produtos foi o EMB-312 Tucano, um treinador básico, e o EMB-111 Bandeirulha, para patrulha marítima, ambos também exportados. Durante a década de 80, a Embraer e a Aermacchi desenvolveram conjuntamente a aeronave de caça AMX, ou A-1, e no início dos anos 2000 iniciaram a produção da mais nova A-29 Super Tucano, ou Super Tucano, uma aeronave de ataque leve que entrou em serviço em 2004 e ainda está em produção, com mais de 290 unidades vendidas para mais de 20 países. Ao longo dos anos, desenvolvemos várias outras aeronaves especializadas para as missões de nossos clientes, especialmente o KC-390 Millennium, a maior aeronave já fabricada no Brasil, e entramos no mercado de radares e sensores. As soluções da Bradar incluem os radares SENTIR M20, SABER M60 e SABER M200 VIGILANTE, além de novos desdobramentos nessa área de especialização.

Além disso, investimos em várias empresas do setor de defesa e segurança, expandindo nosso portfólio para oferecer aos nossos clientes em todo o mundo uma ampla linha de aeronaves de inteligência, vigilância e reconhecimento, serviços, sistemas e soluções, radares terrestres, aeronaves para transporte de autoridades, transporte militar tático e reabastecimento aéreo, treinamento básico e avançado de aeronaves, integração de sistemas espaciais através de satélites e soluções de segurança cibernética através da Atech. Por meio de nossa subsidiária integral Atech, temos produzido sistemas complexos para missões críticas, na área de comando e controle, comunicações, inteligência computacional, defesa cibernética, defesa aérea e controle de tráfego aéreo para defesa, segurança e outras aplicações civis. Com 51% de participação na Visiona Tecnologia Espacial S.A., atuamos também no mercado de serviços de produção e suporte a satélites, em parceria com instituições públicas e privadas relevantes no Brasil.

Em 2018, a Embraer celebrou um consórcio com a Thyssenkrupp Marine Systems e nossa subsidiária Atech, denominado Águas Azuis. Em 2019, esse consórcio foi escolhido como fornecedor preferencial para a construção de quatro novas Fragatas Classe Tamandaré. Por fim, em 2021, incorporamos a Savis Tecnologia e Sistemas S.A., empresa focada no desenvolvimento e integração de sistemas terrestres complexos, bem como na integração do Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras – SISFRON do Exército Brasileiro.

Entendemos que continuamos sendo o fornecedor líder de aeronaves de defesa para a Força Aérea Brasileira, em termos de número de aeronaves vendidas, e já comercializamos aeronaves para as forças armadas dos Estados Unidos, Europa, Ásia, África e América Latina.

A Embraer Serviços e Suporte é um segmento focado em fornecer um portfólio completo de soluções para as operações de aeronaves e produtos Embraer nos segmentos de Aviação Comercial, Aviação Executiva, Defesa e Segurança. O portfólio inclui soluções de materiais, programas de pagamento por hora, manutenção, modificações de aeronaves, treinamento, suporte integrado, serviços digitais, serviços de engenharia, entre outros. Esse segmento operacional também inclui a subsidiária OGMA – Indústria Aeronáutica de Portugal S.A., uma subsidiária da Embraer sediada em Portugal que oferece serviços de manutenção, reparo e revisão (MRO) para aeronaves e motores civis e militares (fabricados pela Embraer ou por terceiros), e a Embraer *CAE Training Services*, que oferece serviços de treinamento. Com uma rede de mais de 80 centros de serviços próprios e autorizados espalhados pelo mundo, centros de contato dedicados a cada mercado e uma equipe com mais de 4.000 funcionários supervisionando o suporte a mais de 4.750 aeronaves comerciais, executivas e de defesa da Embraer, bem como a outras aeronaves, motores e radares originais do fabricante.

Também comercializamos sistemas de combustível, peças estruturais e sistemas mecânicos e hidráulicos para a *Sikorsky Aircraft Corporation* ("Sikorsky"), uma subsidiária da Lockheed Martin, para a fabricação de helicópteros. Desenvolvemos e fabricamos para a Sikorsky trens de pouso, sistemas de combustível e tanques de combustível para os helicópteros S-92 e H-92 Helibus. Também compartilhamos os riscos com a Sikorsky.

Além disso, temos também o Ipanema, avião pulverizador agrícola desenvolvido na década de 1970 de acordo com as especificações do Ministério da Agricultura brasileiro. Em sua sétima geração, todas as novas aeronaves Ipanema são entregues com motor movido a biocombustível (Etanol). Até 31 de dezembro de 2024, entregamos um total de 1671 dessas aeronaves Ipanema, incluindo 65 em 2024.

Adicionalmente, investimos em soluções de segurança cibernética por meio de subsidiária Embraer Defesa e Segurança Participações S.A., que, em 2020, adquiriu 61% da Tempest Serviços de Informática S.A. subsidiárias a maior empresa de segurança cibernética do Brasil, reclassificadas em 2023 para integrar "Outros Segmentos" da Companhia e, em 2024, adquirimos indiretamente os 39% remanescentes da companhia.

Para obter informações adicionais sobre nossos outros segmentos, consulte a Nota 36.5 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas de 2024.

Fatores governamentais que influenciaram o negócio da Companhia

Ao longo de 2015, em razão do contingenciamento de recursos financeiros do Ministério da Defesa, foi necessária a readequação do cronograma de desenvolvimento de certos programas da unidade de Defesa e Segurança.

O governo e o Congresso brasileiros têm discutido vários projetos de lei e propostas de emendas à Constituição Federal no contexto de uma reforma tributária brasileira abrangente, que pode incluir a eliminação ou unificação de certos tributos, a criação de novos impostos e contribuições, revogação de isenções de imposto de renda sobre distribuição de lucros e dividendos e alterações relativas a juros sobre capital próprio. Como resultado, algumas dessas propostas podem alterar significativamente o sistema tributário brasileiro e afetar a forma como calculamos nossos impostos diretos e indiretos, e podem ter impacto em nossos incentivos fiscais. Neste momento, não podemos garantir se, quando e como qualquer uma destas mudanças será implementada e quais os efeitos que poderão ter nas nossas operações.

1.2 – Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

A Embraer é uma companhia aberta com sede na cidade de São José dos Campos, Estado de São Paulo, Brasil, que atua globalmente nos segmentos de (i) Aviação Comercial, (ii) Aviação Executiva, (iii) Defesa e Segurança, (iv) Serviços e Suporte e (v) Outros Segmentos, incluindo a Aviação Agrícola. A empresa projeta, desenvolve, fabrica e comercializa aeronaves e sistemas, além de fornecer suporte e serviços de pós-venda.

A Embraer foi uma das primeiras grandes empresas brasileiras de capital aberto com controle acionário pulverizado e ações negociadas tanto em São Paulo (B3: EMBJ3) quanto em Nova York (NYSE: EMBJ).

A Embraer é a principal fabricante mundial de jatos de até 150 assentos, com base no número de aeronaves entregues desde a entrada em serviço dos E-Jets, detendo uma participação de mercado de 29,1% em termos de entregas acumuladas desde 2004, conforme o relatório de dados do Cirium Fleet Analyzer datado de 31 de dezembro de 2024. Com isso, temos uma presença consolidada representada pela nossa base global de clientes. Nosso foco está na satisfação do cliente por meio de uma gama de produtos e serviços que atendem os mercados de aeronaves comerciais, jatos executivos e defesa e segurança. Desenvolvemos um portfólio de produtos e serviços de aviação centrados no cliente e orientados para a tecnologia que nos permite construir relacionamentos de longo prazo com nossos clientes nos mercados de aviação comercial, jatos executivos e defesa e segurança. Passamos de uma empresa estatal constituída para desenvolver e fabricar aeronaves para a Força Aérea Brasileira para uma companhia de capital aberto que fabrica aeronaves para a aviação comercial e executiva e para fins de defesa e segurança, além dos serviços relacionados. O atendimento de alta qualidade é um elemento-chave do nosso foco no cliente, sendo crítico para fidelizar clientes com os quais temos um relacionamento duradouro.

Uma das principais oportunidades de mercado está na substituição direta de produtos, particularmente em regiões onde os produtos são bem-vistos, como a América do Norte e a Europa. Além disso, acreditamos que há um potencial significativo em mercados específicos como Índia, Brasil, Turquia e Arábia Saudita. Para a Aviação Comercial, esse potencial é impulsionado pelo desenvolvimento da aviação regional nessas regiões, juntamente com o crescimento global do segmento de até 150 assentos, à medida que as companhias aéreas ajustam suas frotas para melhor atender à demanda. Para a Aviação Executiva, nós, por meio de nossa visão de oferecer a experiência definitiva em aviação de negócios, atendemos à base global de indivíduos de alta renda (*High Net Worth Individual ou HNWI*), proprietários corporativos e departamentos de voo, operadores de voos fretados e operadores fracionados. Também atendemos compradores de primeira aquisição, além dos mercados de adições e substituições.

Para o segmento de Defesa e Segurança, a demanda é impulsionada pela necessidade de substituição de aeronaves de transporte tático mais antigas, que estão chegando ao fim de sua vida útil.

No exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024, geramos uma receita de R\$ 35,4 bilhões. Do total de nossa receita de 2024, 34,9% foi proveniente da unidade de negócios de Aviação Comercial, 27,7% foram da unidade de negócios de Aviação Executiva, 11,3% eram da unidade de negócios de Defesa e Segurança, 25,1% eram da unidade de negócios de Serviços e Suporte e 1,0% eram de Outros Segmentos. Adicionalmente 59,5% de nossa receita líquida foi de clientes na América do Norte,

seguida por clientes na Europa 22,5%, Brasil 8,2%, Ásia-Pacífico 3,9%, América Latina – exceto Brasil 4,0% e outros 1,9%. Em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, possuíamos um carteira total de pedidos firmes de US\$ 26,3 bilhões, US\$ 18,7 bilhões e US\$ 17,5 bilhões, respectivamente

A Embraer é regida pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada (“Lei das Sociedades por Ações”) e pelo seu estatuto social, o qual define que seu objeto social consiste em:

- (i) Projetar, construir e comercializar aeronaves, equipamentos, materiais, sistemas, softwares, acessórios e componentes para as indústrias aeroespacial, de defesa, de segurança, de energia ou outras indústrias que requeiram sistemas complexos e integrados para suportar suas operações;
- (ii) Executar outras atividades tecnológicas, industriais, comerciais e de serviços, correlatos às indústrias aeroespacial, de defesa, de segurança, de energia ou outras indústrias que requeiram sistemas complexos e integrados para suportar suas operações;
- (iii) Contribuir para a formação de pessoal técnico necessário às indústrias listadas nos itens acima; e
- (iv) Atuar na geração de energia elétrica para consumo próprio com possibilidade de comercialização do excedente.

A Companhia mantém unidades industriais, escritórios, centros de serviço e de distribuição de peças, entre outras atividades, nas Américas, Ásia e Europa.

Nossas sociedades controladas são:

- Embraer Aircraft Holding, Inc. (“EAH”) - controlada detida 100% pela Embraer, domiciliada em Fort Lauderdale, Estados Unidos da América, e engloba as atividades de investimento de suas subsidiárias. Tem as seguintes controladas localizadas nos Estados Unidos da América:
 - **Embraer Executive Aircraft, Inc.** - controlada detida 100% pela EAH, domiciliada em Delaware, com base operacional em Melbourne, nos Estados Unidos da América, foi constituída com o propósito de executar a montagem final e entrega de jatos executivos. Em 2019, passou a englobar, também, as atividades corporativas e institucionais da EAH.
 - **Embraer Executive Jet Services, LLC** - controlada detida 100% pela EAH, domiciliada em Delaware, Estados Unidos da América, tem como atividade a prestação de serviços de suporte pós-venda e manutenção de jatos executivos.
 - **Embraer Engineering & Technology Center USA, Inc.** - controlada detida 100% pela EAH, domiciliada em Delaware, Estados Unidos da América, tem como atividade a prestação de serviços de engenharia relacionados à pesquisa e desenvolvimento de aeronaves.
 - **Embraer Defense and Security, Inc.** - controlada detida 100% pela EAH, domiciliada em Jacksonville, na Flórida, nos Estados Unidos da América, é a base de fabricação do programa LAS (*Light Air Support*) que fornece aeronaves A-29 Super Tucano, para a Força Aérea dos EUA e eventualmente outros países.
 - **Embraer Business Innovation Center, Inc.** - controlada detida 100% pela EAH, domiciliada em Dover, Delaware, nos Estados Unidos da América, foi constituída com propósito de desenvolver pesquisas de inovação tecnológica em aviação e áreas afins.
 - **Embraer CAE Training Services, LLC** - controlada detida 51% pela EAH, domiciliada em Dallas, Estados Unidos da América, tem por atividade a prestação de serviços de treinamento de pilotos, mecânicos e tripulação.

- **Embraer Aircraft Customer Services, LLC** - controlada detida 100% pela EAH, domiciliada em Fort Lauderdale, Estados Unidos da América, realiza vendas de peças de reposição, serviços de apoio ao produto a clientes nos Estados Unidos da América, Canadá e Caribe.
- **Embraer Aircraft Maintenance Services, LLC** - controlada detida 100% pela EAH, domiciliada em Delaware, com base operacional em Nashville, nos Estados Unidos da América, tem como atividade, a prestação de serviços de manutenção de aeronaves e componentes.
- **Eve Holding, Inc** – controlada com participação de aproximadamente 80% da EAH em seu capital social, domiciliada em Delaware, Estados Unidos da América. Detém participação direta de 100% do capital da EVE UAM, LLC, localizada em Delaware, Estados Unidos, que por sua vez detém participação de 100% do capital da Eve Soluções de Mobilidade Aérea Urbana Ltda., localizada em São José dos Campos, Brasil. Estas sociedades englobam as atividades de desenvolvimento, design, fabricação, certificação e suporte de aeronaves e soluções para administração de tráfego aéreo urbano, relacionadas à mobilidade aérea urbana.
- Embraer Aviation International - EAI - domiciliada em Bonneuil-en-France, França, realiza venda de peças e presta serviços de suporte pós-venda na Europa, África e no Oriente Médio.
- Embraer GPX Ltda. – subsidiária integral da Embraer, localizada em Gavião Peixoto, Estado de São Paulo, Brasil, foi constituída com o propósito de prestar serviços de manutenção de aeronaves. Esta empresa atualmente encontra-se sem operação
- Embraer Defesa e Segurança Participações S.A. (“EDSP”) - controlada com participação da Embraer de 100% no seu capital social, domiciliada em São José dos Campos, Estado de São Paulo, Brasil, tem como objetivo coordenar os investimentos no segmento de Defesa e Segurança por meio da participação nas seguintes companhias:
 - **Atech - Negócios em Tecnologias S.A.** – controlada com participação da EDSP de 100% no seu capital social, domiciliada em São Paulo, Brasil, desenvolve sistemas que envolvem controle e gestão de tráfego aéreo (civil e militar), sistemas de defesa e segurança, simuladores, logística, gestão de ativos, entre outros.
 - **Visiona Tecnologia Espacial S.A.** - com sede em São José dos Campos, Estado de São Paulo, Brasil, tem participação da EDSP e da Telebrás, de 51% e 49% do seu capital social, respectivamente, sendo uma controlada consolidada integralmente detida pelo grupo. Atua na integração e fornecimento do Sistema Satelital Geoestacionário de Defesa e Comunicação Estratégica (SGDC) do Governo Brasileiro, que visa atender as necessidades de comunicação satelital do governo brasileiro, incluindo o Programa Nacional de Banda Larga e um amplo espectro de transmissões estratégicas de defesa. Detém participação em 100% do capital social da Visiona International B.V., domiciliada em Amsterdam, na Holanda, que atua na integração e fornecimento do Sistema SGDC do Governo Brasileiro.
 - **Tempest Serviços de Informática S.A.** - controlada com participação da EDSP de 100% no seu capital social. É uma sociedade especializada em cibersegurança e prevenção a fraudes digitais e detém participação de 100% no capital da Tempest Security Intelligence Limited, localizada no Reino Unido, e no capital da EZS Informática S.A, localizada no Brasil.
- Embraer Spain Holding Co, SL (“ESH”) - controlada com participação da Embraer de 100% no seu capital social, domiciliada na Espanha, foi constituída com objetivo de coordenar os investimentos em controladas no exterior, inclusive aquelas voltadas às atividades de suporte à comercialização de

aeronaves e gestão dos ativos provenientes dessas operações. Suas atividades são operacionalizadas pelas seguintes controladas:

- **ECC Investment Switzerland AG** – controlada com participação da ESH de 100% no seu capital social, domiciliada na Suíça, possui participação de 100% no capital social da Embraer Finance Ltd.; e
- **Embraer Finance Ltd.** – controlada com participação da ECC Investment Switzerland AG de 100% no seu capital social, domiciliada nas Ilhas Cayman, constituída para apoiar os clientes na obtenção de financiamentos de terceiros, assim como fornece suporte em algumas atividades de compra e venda da Companhia.
- Yaborã Indústria Aeronáutica S.A. - controlada integralmente pela Embraer, domiciliada em São José dos Campos, Estado de São Paulo, Brasil, foi constituída com o propósito de realizar atividades da Unidade de Negócio de Aviação Comercial. Esta empresa atualmente encontra-se sem operação.
- Embraer Overseas Limited - controlada com participação da Embraer de 100% no seu capital social, domiciliada nas Ilhas Cayman, tem atividade restrita à realização de operações financeiras, incluindo a captação e aplicação de recursos para as empresas do Grupo Embraer.
- Embraer Netherlands Finance B.V. - controlada com participação da Embraer de 100% no seu capital social, domiciliada na Holanda, tem como principal objetivo a emissão de instrumentos financeiros e a prestação de serviços de administração ou financeiros a terceiros.
- Embraer Netherlands B.V. (“ENL”) - controlada com participação da Embraer de 100% no seu capital social, domiciliada na Holanda, tem como principal objetivo coordenar os investimentos em controladas no exterior, inclusive aquelas voltadas às atividades de suporte à comercialização de aeronaves e gestão dos ativos provenientes dessas operações. Suas atividades são operacionalizadas pelas controladas:
 - **Embraer Asia Pacific Pte. Ltd. (“EAP”)** - controlada com participação da ENL de 100% no seu capital social, domiciliada em Cingapura, tem como atividade a prestação de serviços e suporte pós-venda na Ásia.
 - **Embraer Services Private Ltd.** - controlada com participação de 99,9% da ENL e 0,01% da EAP, domiciliada na Índia, foi constituída com o objetivo de promover o desenvolvimento de negócios, com atividades de marketing e prestação de serviços administrativos, de consultoria e de gestão corporativa.
 - **Embraer Portugal, S.A.** - controlada com participação da ENL de 100% no seu capital social, domiciliada em Lisboa, Portugal, foi constituída com o objetivo coordenar investimentos e atividades econômicas em Portugal. Tem como atividade o suporte no desenvolvimento de componentes, estruturas, *softwares* e serviços relacionados a indústria aeroespacial, bem como a participação de 65% do capital votante na **OGMA-Indústria Aeronáutica de Portugal S.A.**, uma companhia portuguesa de manutenção e produção aeronáutica que também tem como acionista a IDD – PORTUGAL DEFENCE, S.A., com 35% do seu capital social votante.
 - **Embraer (China) Aircraft Technical Services Co., Ltd.** - controlada com participação da ENL de 100% no seu capital social, domiciliada na China, na província de Beijing, tem como atividade a prestação de serviços de suporte pós-venda, manutenção e comercialização de peças e componentes a clientes na China.

- **EZ Air Interior Limited** - operação controlada em conjunto com a Safran Cabin Inc., com participação da ENL de 50% do seu capital social. Domiciliada na Irlanda, tem o objetivo de fabricar componentes de interiores da cabine da família de jatos EMBRAER 170/190 com uma fábrica no México.
- **Embraer CAE Training Services (NL) B.V.** - controlada detida 51% pela ENL, domiciliada na Holanda, tem por atividade a prestação de serviços de treinamento de pilotos, mecânicos e tripulação.
 - **Embraer CAE Training Services (U.K.) Limited** - controlada detida 100% pela Embraer CAE Training Services (NL) B.V., domiciliada no Reino Unido, tem por atividade a prestação de serviços de treinamento de pilotos, mecânicos e tripulação.
- Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia Embraer Investimento no Exterior – fundo cuja cotista exclusiva é a Embraer, constituído com o objetivo de investir em pequenas e médias empresas focadas em iniciativas de inovação disruptivas em áreas de interesse da Embraer e seus negócios.

Pontos Fortes

A Embraer acredita que seus principais pontos fortes são:

Design, tecnologia, custo e eficiência operacional de aeronaves.

Concebemos, desenvolvemos e fabricamos aeronaves com projeto totalmente novo e tecnologia de ponta para ajudar nossos clientes a reduzir seus custos operacionais, de manutenção e de treinamento, em razão do design eficiente de nossas peças. Dentro de uma família de jatos, as peças compartilham tecnologia e recursos semelhantes, o que reduz nossos custos de projeto, desenvolvimento e produção e nos permite oferecer preços competitivos aos nossos clientes com altos padrões de qualidade. Por exemplo, os jatos Praetor 500 e Praetor 600 compartilham características e tecnologias que aprimoram nossa proposta de valor nos segmentos de jatos médios e super-médios. Monitoramos constantemente as tendências e os comportamentos no setor de aviação, para adaptar nossos produtos ao ambiente em constante mudança em que estamos inseridos. Nossos investimentos em tecnologias inovadoras, como o projeto de automação, nos permitem aumentar a eficiência operacional, reduzindo os custos de engenharia e produção e diminuindo os custos de manutenção dos clientes. Nossa subsidiária EVE, que é líder no desenvolvimento de soluções de UAM de última geração, está desenvolvendo uma solução de UAM abrangente que inclui o projeto e a produção de eVTOLs, um portfólio de serviços de manutenção e suporte voltados para os nossos eVTOLs e os de terceiros, além de um novo sistema de Gerenciamento de Tráfego Aéreo Urbano projetado para permitir que os eVTOLs operem com segurança e eficiência no espaço aéreo urbano denso, juntamente com aeronaves convencionais e drones. Também investimos em soluções de cibersegurança adquirindo recentemente a Tempest em 2020 e usando a Beacon, uma plataforma inovadora projetada para conectar o sistema de manutenção da aviação.

Por outro lado, embora ofereçamos uma experiência de alto nível na aviação executiva por meio de aeronaves com desempenho, conforto e tecnologia disruptivos, 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.

Fabricante líder de aeronaves comerciais com uma grande base de clientes e presença global.

Somos o principal fabricante de jatos com até 150 assentos, com base no número de aeronaves entregues, e temos uma sólida base de clientes globais. Até a data deste relatório anual, mais de 170 companhias aéreas de mais de 90 países estão operando nossas aeronaves comerciais nos cinco continentes. Nossos clientes incluem algumas das maiores e mais significativas operadoras de rede, regionais e de baixo custo do mundo. Acreditamos que há oportunidades significativas de mercado no setor de aviação comercial e executiva com base na crescente demanda por nossos produtos e nas oportunidades de substituição de aeronaves na próxima década. No entanto, acreditamos que continuaremos a depender de um certo número de clientes-chave, sendo que a perda de qualquer um desses clientes reduziria substancialmente nossas vendas e market share.

Parceiros estratégicos de compartilhamento de riscos.

Com relação às nossas aeronaves comerciais e empresariais, desenvolvemos relacionamentos estratégicos com parceiros-chave de compartilhamento de riscos. Esses parceiros desenvolvem e fabricam uma parte significativa dos sistemas e componentes de nossas aeronaves com recursos próprios, reduzindo assim nossas despesas de desenvolvimento. Esses parceiros também financiam uma parte das nossas despesas de pesquisa e desenvolvimento por meio de aportes diretos de caixa ou materiais. Esses relacionamentos estratégicos nos permitem reduzir nossas despesas e riscos de desenvolvimento, aumentam nossa eficiência operacional, aprimoram a qualidade de nossos produtos e reduzem o número de fornecedores, conferindo-nos assim flexibilidade em nosso processo produtivo e operações, e, conseqüentemente, nos permitem ajustar a produção em resposta à demanda do mercado. No entanto, se a Companhia deixar de cumprir determinados marcos acordados nesses contratos, seremos obrigados a devolver o valor dos aportes de capital realizados por nossos parceiros de compartilhamento de riscos. Em 2024, o valor total desses aportes não era reembolsável, uma vez que cumprimos todos os marcos de desempenho. Embora atualmente nenhum aporte de caixa feito por nossos parceiros de compartilhamento de risco seja reembolsável, podemos 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.

Mão de obra experiente e altamente qualificada.

Nossos 20.000 empregados são experientes e altamente qualificados. Em 31 de dezembro de 2024, os engenheiros representavam aproximadamente um quinto de nossa força de trabalho. Acreditamos que, devido ao alto nível de conhecimento e habilidade de nossos empregados, e aos nossos programas contínuos de treinamento e incentivo, somos capazes de buscar novos programas com eficiência e oferecer aos nossos clientes orientação e experiência técnica diferenciada.

No entanto, 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.

Altos padrões ASG.

ASG faz parte da nossa estratégia da Companhia, inclusive no desenvolvimento de aeronaves cada vez mais ecoeficientes e na adoção de processos de produção e gerenciamento de recursos naturais mais sustentáveis. Estamos incorporando nossa estratégia de negócios com responsabilidade social e impacto ambientais em tudo o que fazemos, desde nossos processos e instalações até o desenvolvimento de produtos e nossa cadeia de suprimentos. Trabalhamos com todos os nossos principais públicos de interesse para desenvolver estratégias sólidas, definir indicadores e estabelecer metas que são integradas ao nosso plano de sustentabilidade corporativa. Parte dos nossos compromissos ASG de longo prazo são: (i) alcançar a neutralidade de carbono nas operações até 2040, por meio da aquisição de eletricidade 100% de fontes renováveis, do uso crescente de combustível de aviação sustentável (SAF) e da compensação de emissões residuais que não forem reduzidas por meio de projetos de eficiência, energia alternativa disponível ou novas tecnologias, (ii) desenvolver produtos, serviços e tecnologias disruptivos sustentáveis, incluindo eletrificação, híbridos, biocombustíveis, incluindo SAF e outras energias alternativas inovadoras; (iii) lançar aeronaves "eVTOL" com emissão zero até 2027; e (iv) alavancar a diversidade na contratação de programas de nível básico, em posições de liderança e no programa de especialização aeronáutica mantido por nós.

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

Engenharia de ponta para aplicações de defesa e desenvolvimento de produtos líderes de mercado para a nossa unidade de negócio de Defesa e Segurança.

Desde o lançamento a 31 de dezembro de 2024, havíamos vendido mais de 1.400 aeronaves de defesa, incluindo aeronaves de transporte do governo, para mais de 60 forças armadas e operadores em todo o mundo. O A-29 Super Tucano e o KC-390 Millennium são os principais produtos do nosso segmento de Defesa e Segurança. O A-29 Super Tucano é a aeronave mais vendida em sua categoria, de acordo com nossa análise interna, e acreditamos que seu sucesso se deve ao fato de ser uma plataforma turboélice robusta e confiável, com um sistema de entrega de cargas úteis de alta precisão. O KC-390 Millennium, por sua vez, é uma aeronave de transporte militar multimissão desenvolvida para se tornar líder de mercado em sua categoria. Possui diversas capacidades e pode ser utilizada em uma variedade de missões, como combate a incêndios e reabastecimento em voo (por meio da variante KC-390 Millennium). O KC-390 Millennium oferece flexibilidade, robustez, mobilidade, facilidade de manutenção e tecnologia de última geração

Acreditamos que a nossa força de trabalho é altamente capaz de entender as necessidades operacionais de nossos clientes e suas exigências em relação ao nosso portfólio de produtos e serviços de defesa. Acreditamos que a nossa equipe ofereça aos nossos clientes produtos capazes, flexíveis e de baixo custo de ciclo de vida com aplicações globais. Também acreditamos que temos uma forte capacidade de nos envolver com várias partes interessadas em parcerias, permitindo o desenvolvimento de soluções espaciais e de defesa de última geração em ciclos de tempo reduzidos.

Embora tenhamos produtos de elevada qualidade e desempenho no segmento de Defesa e Segurança, sofremos concorrência com competidores globais estabelecidos no mercado, tais como a

Textron e a Leonardo, e a Lockheed Martin, a Kawasaki e a Airbus, L3 Harris' SkyWarden, KAI KA-1, TAI Hürkuş, entre outros, que possuem aeronaves nos mesmos segmentos do KC-390 Millennium e do Super Tucano.

Base de clientes diversificada e com visibilidade global.

A Embraer vende suas aeronaves e presta serviços, com qualidade e segurança, na América do Norte, Europa, Brasil, Ásia-Pacífico, América Latina e outras regiões. Nós também temos segmentos de negócios diversificados com flexibilidade para mudar o foco geral de acordo com a demanda. A carteira de pedidos da Companhia está distribuída entre segmentos de negócios, com crescente expansão, e não apresenta riscos de concentração. Em 31 de dezembro de 2024, 38,7% da carteira de pedidos foram provenientes de nosso segmento de Aviação Comercial, 28,0% de nosso segmento de Aviação Executiva, 15,9% de nosso segmento de Defesa e Segurança, 17,5% do segmento de Serviços e Suporte.

Forte posição de liquidez e perfil confortável de vencimento da dívida.

Implementamos e executamos políticas e procedimentos de gerenciamento de caixa para aumentar nossa liquidez e nossa capacidade de gerenciar com eficiência nossos passivos e vencimentos de dívidas. Nosso perfil de endividamento é concentrado em dívidas não garantidas de longo prazo, sendo que 21,4% de nossa dívida era garantida em 31 de dezembro de 2024. Nossa geração de caixa consistente, aliada ao aumento nas entregas de aeronaves, à redução de custos e às medidas de eficiência, melhorou nossa posição de caixa em 2024, com caixa e equivalentes de caixa e investimentos financeiros totalizando US\$ 2,6 bilhões e uma linha de crédito rotativo disponível no valor de US\$ 1,0 bilhão, em ambos os casos na data de 31 de dezembro de 2024. Como resultado de nossos esforços e conquistas nessa área, recebemos classificação de grau de investimento da Standard & Poor's em fevereiro de 2024, da Fitch em setembro de 2024 (ambas atribuindo rating BBB- com perspectiva estável à Embraer) e da Moody's em dezembro de 2024 (que atribuiu rating Baa3 com perspectiva estável).

Por outro lado, aumentos nas taxas de juros ou manutenção em patamares elevados, 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 e consequentemente reduzindo nossa liquidez.

Estratégias de Negócio

Com o objetivo de dar continuidade ao crescimento dos nossos negócios e aumentar nossa rentabilidade, pretendemos continuar a oferecer aos nossos clientes aeronaves e serviços de alta qualidade e confiabilidade, com bom custo-benefício. A seguir, apresentamos alguns dos principais elementos de nossa estratégia de negócios.

Comercialização de nossas aeronaves comerciais. Estamos totalmente comprometidos com a comercialização de nossos jatos de até 150 assentos. Em 31 de dezembro de 2024, havia aproximadamente 350 unidades da família de jatos ERJ em operação, que é uma série de jatos regionais bimotor a jato; aproximadamente 1.400 unidades da família de jatos EMBRAER 170/190; e aproximadamente 113 unidades da família de jatos E-Jets E2, que são aeronaves a jato de médio alcance, em serviço ativo, conforme relatório da Cirium datado de 31 de dezembro de 2024. Para mais informações, ver “—Segmento de Aviação Comercial—Produtos.” Acreditamos que há oportunidades

de mercado para a família de jatos EMBRAER 170/190 e para a geração E-Jets E2, especialmente para companhias aéreas que buscam expandir suas frotas no segmento de densidade média e substituir aeronaves antigas na categoria abaixo de 150 assentos. Além disso, os jatos comerciais terão oportunidades com companhias aéreas de linha principal e de baixo custo que estão dimensionando corretamente suas frotas para ajustar a capacidade, e nos proporcionará oportunidades significativas para aumentar nossa competitividade, oferecendo um serviço completo gama de jatos de até 150 assentos para nossos clientes.

Manter a liderança de mercado de nossos jatos comerciais de até 150 assentos. Nossa nova geração de aeronaves comerciais, a família de jatos E-Jet E2, reforça nosso compromisso em manter nossa liderança no segmento de jatos comerciais de até 150 assentos. Nossas aeronaves comerciais têm motores de última geração que, combinados com asas aerodinamicamente avançadas, controles de voo totalmente *fly-by-wire* e melhorias em outros sistemas, aumentam a eficiência, proporcionando reduções significativas na queima de combustível, custos de manutenção, emissões e ruído externo.

Desenvolver soluções inovadoras e sustentáveis. Para fomentar ainda mais o futuro da mobilidade aérea regional, ao mesmo tempo em que cumprimos os objetivos sustentáveis de todo o setor, anunciamos o conceito da Família Energia de aeronaves. Acreditamos que esses quatro conceitos inovadores, destinados ao mercado de 9 a 50 assentos, permitirão à Companhia estudar, explorar e potencialmente comercializar as tecnologias de ponta que moldarão o futuro da indústria por meio de designs inovadores e novos sistemas de propulsão. Ela também promove discussões sobre infraestrutura aeroportuária, conveniência para os passageiros e oportunidades para experiências de viagem contínuas. Além disso, investimos na EVE, que é uma desenvolvedora líder de soluções de UAM de última geração. A EVE está desenvolvendo uma solução abrangente de UAM, que inclui o projeto e a produção de eVTOLs, um portfólio de serviços de manutenção e suporte voltado para os nossos eVTOLs e os de terceiros, além de um novo sistema de UATM projetado para permitir que os eVTOLs operem com segurança e eficiência no espaço aéreo urbano denso, juntamente com aeronaves convencionais e drones.

Portfólio abrangente e bem-posicionado no mercado de aviação executiva. Acreditamos que estamos bem-posicionados para crescer nas classes de jatos de pequena e média cabine. Simplificamos nosso portfólio para apresentar quatro projetos de aeronaves simples nas classes de jatos de cabine pequena e média. O Phenom 100EX, um jato de nível básico, o Phenom 300E, um jato leve e os jatos Praetor 500, um jato de médio porte e o Praetor 600, um jato de super médio porte. Acreditamos que esse portfólio renovado é líder na indústria em desempenho, conforto e tecnologia. Estamos comprometidos em entender e responder às necessidades do mercado e do cliente e melhorar continuamente nosso produto e suporte ao cliente para nossos jatos executivos. Por mais de uma década, introduzimos no mercado aeronaves desenvolvidas do zero e inovadoras. Em 2024, o Phenom 300E foi o jato leve com o maior número de entregas pelo décimo terceiro ano consecutivo e o jato bimotor com o maior número de entregas de todo o setor de jatos executivos pelo quinto ano consecutivo, de acordo com a General Aviation Manufacturers Association, ou GAMA.

Fornecer soluções completas e integradas aos clientes da nossa unidade de negócios de Defesa e Segurança. Em nosso segmento de Defesa e Segurança, oferecemos uma ampla gama de soluções que abrangem ambientes de segurança aérea, terrestre, marítima, espacial e cibernética. Nosso portfólio de soluções inclui aeronaves de transporte tático, aeronaves de treinamento avançado, radares, sistemas de gerenciamento de tráfego aéreo e satélites. Estamos constantemente avaliando,

desenvolvendo e integrando com eficiência novas oportunidades para atender às necessidades de nossos clientes.

Continuar a busca por oportunidades de nicho no mercado de Defesa e Segurança. Atualmente, oferecemos soluções para transporte, suporte aéreo aproximado, tático, treinamento, inteligência, vigilância, reconhecimento e cibersegurança por meio de nossa subsidiária Atech, entre outros. Com nossos produtos, oferecemos capacidades aprimoradas por meio de um portfólio de defesa integrado que atende às necessidades militares de um ampla variedade de governos. Isso só é possível devido à nossa cultura de buscar continuamente oportunidades de mercado com nossos clientes existentes e potenciais com os quais trabalhamos para desenvolver soluções inovadoras e personalizadas ao longo do tempo.

Expandir nossas vendas internacionais, continuando nossa parceria com as Forças Armadas Brasileiras em nosso segmento de Defesa e Segurança. Historicamente, as Forças Armadas brasileiras têm sido nosso principal parceiro no desenvolvimento e na aquisição de aeronaves e sistemas terrestres. Desde a nossa fundação em 1969, desenvolvemos uma engenharia de ponta, capacidade de operações e experiência em gerenciamento da cadeia de suprimentos em um nível que nos permite não apenas continuar atendendo às necessidades de nossos clientes brasileiros, mas também de clientes internacionais, fornecendo-lhes soluções sob medida. Estamos totalmente comprometidos em dar continuidade à expansão de nossas vendas internacionais, ao mesmo tempo em que consolidamos nossa posição como um parceiro-chave das Forças Armadas brasileiras.

Manter nosso foco na experiência do cliente. Acreditamos que o foco na experiência do cliente é fundamental para o nosso sucesso empresarial e nossa estratégia comercial. Nossa filosofia é oferecer e entregar um portfólio abrangente de serviços e soluções de suporte a todos os clientes, garantindo a melhor disponibilidade de produtos com custos operacionais competitivos. Nosso atendimento e suporte de alta qualidade são a chave do nosso sucesso, pois nos permitem manter relacionamentos de longo prazo com nossos clientes e aumentar a competitividade de nossos produtos. Como o número de aeronaves em operação continua a crescer e nossos negócios se expandem, aumentamos nosso compromisso de oferecer suporte pós-venda de qualidade, incluindo assistência técnica, treinamento, manutenção, peças de reposição, modificações de produtos e outros serviços relacionados.

Manter e reforçar a excelência operacional. Temos o compromisso de elevar os níveis de serviço e a excelência operacional, garantindo um esforço contínuo para superar as expectativas dos clientes e com altos padrões de qualidade. Nós nos concentramos em três iniciativas principais para superar as expectativas dos clientes: (i) expansão da frota para otimizar os recursos existentes; (ii) garantia de disponibilidade de peças sobressalentes e otimização do giro de estoque para minimizar estrategicamente o tempo de inatividade e melhorar a relação custo-benefício; e (iii) sinergia de presença global para otimizar recursos e operações em diferentes locais, promovendo a colaboração e melhorando a eficiência geral. Também começamos a usar ferramentas de inteligência artificial para aprimorar a experiência do cliente em nosso segmento de Serviços e Suporte. Acreditamos que as ferramentas de inteligência artificial ajudam a aumentar a nossa capacidade de coletar e analisar dados, identificar padrões e tendências, prever necessidades de manutenção e otimizar a logística de materiais. Acreditamos que a combinação de ferramentas de inteligência artificial, logística integrada e dados nos ajudará a desenvolver soluções personalizadas para atender aos requisitos das operações de nossos clientes.

Promover continuamente o crescimento do nosso negócio de Serviços e Suporte. O crescimento é uma necessidade estratégica para o nosso segmento de Serviços e Suporte, e estamos comprometidos com várias iniciativas para promover o crescimento, como o aumento de nossa carteira de serviços, garantindo um pipeline robusto que apoie a expansão sustentável, fortalecendo nossa presença em mercados orgânicos e agnósticos e considerando diversas oportunidades que se alinham com nossas competências essenciais, como a expansão de nossa capacidade de manutenção por meio da extensão de nossos centros de serviços de MRO (Manutenção e Reparo) nos Estados Unidos da América em 2024. Além disso, estamos sempre buscando desenvolver soluções inovadoras e competitivas, aproveitando a tecnologia para aumentar a eficiência e atender às necessidades em evolução dos nossos públicos de interesse e fornecer valor exclusivo aos nossos clientes.

Motivar nossos empregados e aprimorar nosso processo produtivo e práticas gerenciais. Buscamos sempre superar as expectativas de nossos clientes. Para tanto, nos comprometemos com processos produtivos mais eficientes e com melhores práticas gerenciais, com altos padrões de qualidade. O sucesso de nossos produtos e serviços é, em última instância, resultado da combinação da contribuição de nossos empregados e dos processos produtivos que desenvolvemos ao longo dos anos. Nosso objetivo é motivar nossos empregados e refinar nossos processos produtivos. Implementamos e desenvolvemos programas corporativos, inclusive nosso Programa Embraer de Excelência Empresarial, ou P3E, com base na filosofia de manufatura enxuta, que consiste em reduzir os tempos de produção e resposta dos fornecedores aos clientes.

Clientes

Temos uma base de clientes global diversificada, e nossos principais operadores de aeronaves comerciais incluem algumas das maiores companhias aéreas regionais de baixo custo e principais companhias aéreas do mundo. Em 31 de dezembro de 2024, nossos maiores clientes de E-Jet por número de aeronaves em serviço eram SkyWest, Republic, American Airlines, KLM, Mesa, Azul, Tianjn, LOT Polish, Horizon Air e Porter. Além disso, em 31 de dezembro de 2024, 90,9% dos nossos pedidos firmes em backlog para a família de jatos eram das companhias aéreas Republic Airlines, Skywest e American Airline. Além disso, em 31 de dezembro de 2024, nosso backlog da família E-Jets E2 compreende principalmente pedidos das companhias Azul, Porter, Azorra Mexicana e AerCap, que representaram aproximadamente 78.8% dos nossos pedidos da família E-Jets E2.

Geralmente vendemos nossas aeronaves comerciais de acordo com contratos com nossos clientes em uma base de preço fixo, ajustado por uma fórmula de escalonamento. Nossos contratos geralmente incluem uma opção para nossos clientes de comprar aeronaves adicionais por uma opção de preço fixo, sujeito à mesma fórmula de escalonamento. Além disso, nossos contratos incluem um pacote de suporte ao produto para cobrir a entrada em serviço de nossas aeronaves, bem como uma garantia geral para tais aeronaves. Outras disposições para desempenho específico da aeronave e requisitos de projeto são negociadas com nossos clientes. Além disso, alguns de nossos contratos contêm cláusulas de cancelamento e opções de troca.

Vendas e Marketing

Nossa estratégia de marketing atual se baseia em nossas avaliações do mercado mundial de companhias aéreas comerciais e nas necessidades de nossos clientes. Comercializamos ativamente nossas aeronaves para companhias aéreas internacionais e afiliadas regionais das principais companhias aéreas globais por meio de nossos escritórios regionais nos Estados Unidos da América,

Europa e Ásia. Nosso sucesso depende, em grande medida, de nossa capacidade de identificar as necessidades de nossos clientes, incluindo as necessidades de atendimento ao cliente e suporte ao produto, e de atender a essas necessidades de maneira oportuna e eficiente, mantendo a alta qualidade dos nossos produtos. Nossos analistas de mercado e de companhias aéreas se concentram nas tendências de longo prazo do mercado, análises competitivas, planejamento de aprimoramento de produtos e análises de companhias aéreas. Em termos de marketing direto aos nossos clientes, contamos com o desenvolvimento de relacionamento, redes sociais e rede profissional. Como forma de manter nossos clientes informados e aumentar a conscientização e o reconhecimento da marca, participamos de shows e eventos aéreos, webinars e outros fóruns. Além de São José dos Campos, no Brasil, temos escritórios de vendas regionais em Amsterdã, Holanda; Fort Lauderdale, Flórida, Estados Unidos da América; Pequim, China; e Singapura.

Produção, Novos Pedidos e Opções

Antes de iniciar a produção ou o desenvolvimento de um novo projeto, garantimos cartas de intenções para pedidos futuros de um número significativo de aeronaves. Normalmente começamos a receber pedidos e construir um backlog de pedidos dois anos antes de começarmos a produzir um novo modelo de aeronave, com o objetivo de receber um número significativo de pedidos antes de entregar a aeronave inicial. Assim que um pedido é atendido, reservamos um lugar para esse pedido na linha de produção, garantindo que manteremos a produção suficiente para atender à demanda. Uma vez que um lugar é reservado na linha de produção, podemos fornecer aos clientes as datas de entrega de seus pedidos. Incluímos um pedido no backlog assim que recebemos um compromisso firme, representado por um contrato assinado. Nosso backlog de pedidos não inclui opções e cartas de intenção para as quais não foram celebrados contratos definitivos. Nossas opções costumam disponibilizar aos nossos clientes o direito de comprar uma aeronave a um preço fixo e em uma data de entrega especificada, sujeito a disposições de escalonamento, nos termos de um contrato de compra. Uma vez que um cliente decide exercer uma opção, consideramos isso como um pedido firme. Ocasionalmente, estendemos a data de exercício das nossas opções e renegociamos o cronograma de entrega de pedidos firmes, bem como permitimos que os clientes convertam seus pedidos firmes ou opções de uma aeronave em pedidos firmes ou opções para outra aeronave da mesma família de aeronaves comerciais.

1.3 – Informações relacionadas aos segmentos operacionais

A Companhia opera com cinco segmentos operacionais: (i) Aviação Comercial; (ii) Aviação Executiva; (iii) Defesa e Segurança; (iv) Serviços e Suporte; e (v) Outros Segmentos.

(a) Produtos e serviços comercializados

- **Segmento de Aviação Comercial**

A Companhia projeta, desenvolve e fabrica uma variedade de aeronaves comerciais. O negócio de Aviação Comercial, representa 34,5%, 35,1% e 34,0% da receita total para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, respectivamente. Em 31 de dezembro de 2024, os pedidos firmes para as aeronaves de aviação comercial totalizaram US\$ 10,2 bilhões em comparação com US\$ 8,8 bilhões em 31 de dezembro de 2023.

Produtos

Família de Jatos ERJ

Desenvolvemos a família ERJ, nossa aeronave regional a jato bimotor para 37-50 passageiros, lançado em 1996, para atender à crescente demanda entre as companhias aéreas regionais por aeronaves a jato de médio alcance. Até o lançamento da Família de Jatos EMBRAER 170/190, o ERJ era nosso produto mais importante, alcançando ótimos resultados e sendo responsável por consolidar nossa presença no mercado regional dos Estados Unidos. Em 31 de dezembro de 2024, 350 aeronaves ERJ permaneciam em serviço em todo o mundo, de acordo com dados do Cirium Fleet Analyzer de 31 de dezembro de 2024.

Família de Jatos EMBRAER 170/190

A família de jatos EMBRAER 170/190 oferece aos nossos clientes quatro modelos de aeronaves na faixa de jatos regionais de passageiros. O EMBRAER 170 é um jato de 66-78 passageiros e o EMBRAER 175 é um jato de 76-88 passageiros, enquanto o EMBRAER 190 é um jato de 98-114 passageiros e o EMBRAER 195 é um jato de 100-124 passageiros. O EMBRAER 170 foi certificado pela Autoridade de Aviação Brasileira, FAA, Autoridade Conjunta de Aviação da Europa (a antiga organização consultiva que fez recomendações de certificação para autoridades nacionais não europeias), ou JAA e EASA em fevereiro de 2004, e as entregas do EMBRAER 170 começaram em março de 2004. O EMBRAER 175 foi certificado pela Autoridade de Aviação Brasileira em dezembro de 2004, pela EASA em janeiro de 2005 e pela FAA em agosto de 2006. O EMBRAER 190 foi certificado pela Autoridade de Aviação Brasileira em agosto de 2005, pela FAA em setembro de 2005 e pela EASA em junho de 2006. O EMBRAER 195 foi certificado pela Autoridade de Aviação Brasileira em junho de 2006, pela EASA em julho de 2006 e pela FAA em junho de 2007.

Projetamos a família de jatos EMBRAER 170/190 para maximizar os benefícios da comunidade. As aeronaves da família compartilham aproximadamente 86% dos mesmos componentes. O alto nível de comunidade nesta família de jatos reduziu nossas despesas de desenvolvimento e encurtou nosso período de desenvolvimento. Acreditamos que essa semelhança leva a uma economia significativa para nossos clientes na forma de treinamento mais fácil, peças e manutenção mais baratas e custos operacionais mais baixos. Devido às diferenças de tamanho e peso, a família de jatos EMBRAER

170/190 não compartilha o mesmo projeto de asa. Esta família de jatos regionais tem motores fixados sob suas asas principais — um projeto que visa aumentar a potência, melhorar a economia de combustível e minimizar os tempos de rotação. Todos os modelos de aeronaves desta família são movidos por motores fabricados pela General Electric Aircraft Engines e contêm aviônicos de última geração fabricados pela Honeywell International Inc. (Aeroespacial).

As principais características da família de jatos EMBRAER 170/190 são:

- Desempenho. Todos os quatro jatos da família de jatos EMBRAER 170/190 têm velocidade máxima de cruzeiro de Mach 0,82. O EMBRAER 170 e o EMBRAER 175 com todos os passageiros a bordo têm alcance máximo de 1.800 e 1.750 milhas náuticas, respectivamente, e cada um está disponível na versão de alcance avançado, com alcance máximo de 2.150 e 2.250 milhas náuticas, respectivamente. O EMBRAER 190 e o EMBRAER 195 com todos os passageiros a bordo têm alcance máximo de 1.850 e 1.600 milhas náuticas, respectivamente, e cada um está disponível na versão de alcance avançado com alcance máximo de 2.450 e 2.300 milhas náuticas, respectivamente.
- Manutenção em solo. O projeto do motor sob as asas e a existência de quatro portas, duas na frente e duas atrás, proporcionam maior acessibilidade e eficiência dos serviços de solo.
- Cabine e espaço de carga. Aumentamos a segurança e o conforto dos passageiros na família de jatos EMBRAER 170/190. O *design* “double-bubble” da aeronave permite uma cabine quatro lado a lado, um corredor amplo, maior espaço interno e altura livre, e um compartimento de bagagem maior do que os jatos regionais de nossos concorrentes, incluindo os jatos regionais que estão em fase de desenvolvimento.

Apresentamos a seguir pedidos recentes que recebemos para nossos jatos EMBRAER 170/190:

- Em julho de 2022, anunciamos que recebemos um pedido firme do Alaska Air Group para mais oito jatos E175.
- Em dezembro de 2022, entregamos três novas aeronaves E190 para a CIAF Leasing, empresa com sede no Cairo, Egito.
- Em junho de 2023, a American Airlines assinou um pedido firme com a Embraer para sete novos E175. Posteriormente, a American Airlines encomendou mais quatro novos E175 em outubro de 2023 e dois novos E175 em dezembro de 2023.
- Em setembro de 2023, a Air Peace, maior companhia aérea da África Ocidental, com sede na Nigéria, assinou um pedido firme para cinco aeronaves E175.
- Em outubro de 2023, a SkyWest encomendou 19 novos jatos E175 para operação pela United Airlines sob um contrato de compra de capacidade.
- Em março de 2024, a American Airlines fez um pedido firme à Embraer para 90 E175, com direitos de compra para mais 43 jatos. As aeronaves serão entregues com 76 assentos na configuração padrão de duas classes da American Airlines. Os pedidos firmes foram incluídos em nosso backlog do primeiro trimestre de 2024.

Em 31 de dezembro de 2024, a família de jatos EMBRAER 170/190 possuía 164 pedidos em backlog, enquanto um total de 1.710 aeronaves dessa família já havia sido entregue a clientes em todo o mundo, conforme dados do Cirium Fleet Analyzer em 31 de dezembro de 2024.

Família E-Jets E2

Em junho de 2013, lançamos a segunda geração da família de aeronaves comerciais E-Jets, os E-Jets E2, composta por três novas aeronaves, o E175-E2, o E190-E2 e o E195-E2. O E190-E2 e o E195-E2 começaram a operar em abril de 2018 e setembro de 2019, respectivamente.

O lançamento do E2 avança nossa visão de oferecer aeronaves comerciais de ponta com capacidade para 70 a 150 assentos, conforto e desempenho ininterruptos da linha principal para utilização flexível e eficiente por operadoras regionais de baixo custo e de rede. Nossa estratégia é oferecer todos os benefícios de um novo *design*, mas com a confiabilidade de uma plataforma atualizada e em comum com a geração atual de E-Jets. Investimos continuamente no programa de E-Jets, para que nossos clientes possam permanecer competitivos com aeronaves de menor custo operacional e maior apelo ao passageiro.

Em um layout típico de classe única, o E175-E2 foi estendido por uma fileira de assentos, em comparação com a geração atual E175, e acomodará até 90 passageiros, enquanto o E190-E2 é do mesmo tamanho que o E190, com até 114 assentos. O E195-E2, em comparação com o atual E195, cresceu três fileiras de assentos e acomodará até 132 assentos em uma configuração típica de classe única ou até 144 assentos em uma configuração de alta densidade.

Em junho de 2015, dois anos após o lançamento do programa, iniciamos a montagem do primeiro da família de E-Jets E2, um E190-E2, em nossa fábrica em São José dos Campos.

Em novembro de 2015, o motor Pratt & Whitney PW1900G *PurePower*® *Geared Turbofan*™ (GTF) para as aeronaves Embraer E190-E2 e E195-E2 concluiu com sucesso seu primeiro voo, iniciando o programa de teste de voo do motor.

Em fevereiro de 2016, em cerimônia realizada em nossa fábrica em São José dos Campos, apresentamos o E190-E2, que fez seu primeiro voo em maio de 2016. Em março de 2017, em cerimônia realizada em nossa fábrica em São José dos Campos, apresentamos o segundo modelo da geração E2. Em março de 2017, anunciamos que a Azul, a maior operadora da atual geração E195s do mundo, seria a operadora de lançamento do E195-E2.

Em 28 de fevereiro de 2018, recebemos um Certificado de Tipo da Agência Nacional de Aviação Civil, FAA e EASA para o E190-E2, o primeiro membro da família de aeronaves comerciais E-Jets E2. Foi a primeira vez que um programa de aeronave com o nível de complexidade do E2 recebeu um certificado de tipo de três importantes autoridades de certificação em todo o mundo simultaneamente.

No dia 4 de abril de 2018, em cerimônia realizada em São José dos Campos, comemoramos a entrega da primeira aeronave E190-E2 para a Widerøe, maior companhia aérea regional da Escandinávia. A aeronave entrou em serviço no mesmo mês e realizou um voo com lotação esgotada entre Bergen e Tromsø, na Noruega.

Em abril de 2019, o E195-E2 recebeu aprovação simultânea e foi certificado pela Autoridade de Aviação Brasileira, a FAA e a EASA.

Em 12 de setembro de 2019, em cerimônia realizada em nossa fábrica em São José dos Campos, entregamos o primeiro E195-E2, o maior dos três integrantes da família de E-Jets E2 de aeronaves comerciais. Os destinatários foram a AerCap, a maior empresa de arrendamento de aeronaves do mundo, e a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., “Azul”, que é a operadora de lançamento global do E195-E2. Em 12 de dezembro de 2019, o Embraer E175-E2 fez seu voo inaugural de nossas instalações em São José dos Campos. Acreditamos no potencial de mercado do E175-E2, sendo a aeronave comercial mais eficiente e confortável do mercado para a categoria de 76 assentos, seja para substituir o E175-E1 ou para aumentar a mobilidade aérea regional através de novos mercados. No entanto, em 25 de fevereiro de 2025, anunciamos uma pausa adicional de quatro anos no desenvolvimento do jato E175-E2, além da pausa anteriormente divulgada em 18 de fevereiro de 2022, principalmente porque não se espera que as *scope clauses* das companhias aéreas norte-americanas sejam alteradas pelo menos até 2027. Monitoramos constantemente as discussões entre as empresas aéreas e os sindicatos de pilotos sobre a limitação de peso máximo de decolagem (MTOW) para aeronaves com até 76 assentos. Pretendemos continuar oferecendo o EMBRAER 175 com todas as melhorias feitas na plataforma ao longo dos anos de operação e feedback de nossos clientes. Em 7 de março de 2022, anunciamos o lançamento dos E190F e E195F *Passenger to Freight Conversions* (P2F), projetados para atender às demandas em constante mudança do comércio eletrônico e do comércio moderno, que exigem entregas rápidas e operações descentralizadas. A conversão completa do cargueiro está disponível para todas as aeronaves E190 e E195 usadas, e sua entrada em serviço ocorreu em 2024.

Em 29 de setembro de 2022, atingimos um novo marco no programa E-Jet, a entrega da 1700ª aeronave de produção com número de série. O E195-E2 arrendado da Aircastle foi entregue à KLM Cityhopper em uma cerimônia nas instalações da Embraer em São José dos Campos.

Em 10 de novembro de 2022, o Embraer E190-E2 recebeu o Certificado de Tipo da Administração de Aviação Civil da China (*Civil Aviation Administration of China* – CAAC, na sigla em inglês). Em 15 de dezembro de 2022, os Embraer E195-E2 e E190-E2 obtiveram a Certificação de Tipo da Agência Canadense de Aviação Civil (*Transport Canada Civil Aviation* – TCCA, na sigla em inglês, após certificação da ANAC, FAA (Estados Unidos) e EASA (Europa) em 2019 e 2018 respectivamente.

Em dezembro de 2022, foram entregues as cinco primeiras unidades das 50 aeronaves Embraer E195-E2 encomendadas pela empresa canadense Porter Airlines. A Porter foi o cliente de entrada na América do Norte para o E195-E2 da Embraer e abriu as operações na região. Em novembro de 2023, a Porter acrescentou 25 Embraer E195-E2 ao seu pedido, aumentando o pedido para um total de 75 Embraer E195-E2.

Em dezembro de 2022, a companhia aérea espanhola Binter, premiada e originária das Ilhas Canárias, fez um pedido firme de cinco E195-E2. A Binter fez um novo pedido adicional de seis aeronaves Embraer E195-E2 em junho de 2023.

Em janeiro de 2023, anunciamos que havíamos recebido um pedido de 15 E195-E2 de um cliente não divulgado.

Em maio de 2023, a companhia aérea malaia SKS Airways selecionou o Embraer E195-E2 para uso. Além disso, nós e a empresa de leasing de aviação comercial Azorra anunciamos um novo acordo de oito aeronaves com a Royal Jordanian Airlines, que introduziu tanto o E190-E2 quanto o E195-E2 na frota da companhia aérea.

Em outubro de 2023, a companhia aérea Luxair, com sede em Luxemburgo, encomendou quatro E195-E2, incluindo duas opções de compra e três direitos de compra para mais jatos E2.

Em novembro de 2023, o Embraer E195-E2 recebeu da EASA a certificação para aproximação íngreme no Aeroporto London City. Essa conquista é um marco importante, permitindo que as companhias aéreas operem o E195-E2 no Aeroporto London City (LCY), conhecido por sua aproximação desafiadora e pista curta. Juntamente com o E190-E2, que recebeu a certificação Steep Approach em 2021, ambos os membros da família E2 estão aprovados para operações a partir desse significativo aeroporto.

Também em novembro de 2023, o Embraer E190-E2 e o E195-E2 receberam uma certificação de tipo da Autoridade de Aviação Civil de Singapura (CAAS). A Scoot, uma subsidiária de baixo custo da Singapore Airlines, começou a operar o E190-E2 em 2024.

Em maio de 2024, a LOT Polish Airlines anunciou o arrendamento de três novos E195-E2 da Azorra. A companhia aérea configurará os E195-E2, cada um com capacidade máxima para 146 passageiros, em uma disposição confortável de classe única de 136 assentos. Todas as entregas das aeronaves foram concluídas em 2024.

Em junho de 2024, a Mexicana de Aviación, companhia aérea estatal do México, encomendou 20 aeronaves E-Jets E2 — 10 jatos E190-E2 e 10 jatos E195-E2, cuja entrega começará no segundo trimestre de 2025. A Mexicana, primeira operadora de E-Jets E2 no México, configurará o E190-E2 com 108 assentos e o E195-E2 com 132 assentos — ambos em classe única.

Em agosto de 2024, a Virgin Australia fez um pedido firme à Embraer para oito aeronaves E190-E2 de fuselagem estreita e de pequeno porte, como parte de seu plano de renovação de frota. As entregas estão previstas para começar no segundo semestre de 2025.

Em dezembro de 2024, a companhia aérea luxemburguesa Luxair assinou um pedido firme de mais dois E195-E2. Ao exercer as duas opções garantidas em seu pedido firme de 2023 para quatro aeronaves E195-E2, a Luxair completou um total de seis E195-E2 encomendados. A primeira aeronave entregue do pedido original, feito em 2023, deverá entrar em operação no início de 2026, e o novo pedido garantiu janelas adicionais de entrega para 2027.

Em 31 de dezembro de 2024, nossa família de jatos E-Jets E2 possuía 179 pedidos em backlog e 155 aeronaves já haviam sido entregues a clientes em todo o mundo. Os principais operadores desses jatos incluem companhias aéreas de diversas regiões, como Azul (América Latina), Widerøe (Europa), Helvetic (Europa), KLM (Europa), Binter (Europa), Scoot (Ásia-Pacífico), Air Peace (África), Royal Jordanian (Oriente Médio) e Porter (América do Norte).

- **Segmento de Aviação Executiva**

Projetamos, desenvolvemos e fabricamos uma variedade de jatos executivos em nosso segmento de Aviação Executiva. No negócio da Aviação Executiva, nosso portfólio atual de jatos executivos inclui o jato de categoria *entry-level* Phenom 100EX, o jato da categoria *light* Phenom 300E, o *midsized* Praetor 500 e o *super-midsized* Praetor 600.

Comercializamos nossos jatos executivos a companhias, incluindo companhias de propriedade fracionada, departamentos de voo corporativos, companhias de voos charter, companhias de táxi aéreo, pessoas físicas de alto poder aquisitivo e academias de voo, tanto independentes como aquelas pertencentes às companhias aéreas e forças armadas. Nosso segmento de aviação executiva foi responsável por 27,6%, 26,7% e 27,4% de nossa receita nos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, respectivamente. Em 31 de dezembro de 2024, nossos pedidos firmes em backlog para nossos jatos executivos totalizavam US\$ 7,4 bilhões, em comparação com US\$ 4,3 bilhões em 31 de dezembro de 2023.

Em maio de 2005, lançamos o Phenom 100 e o Phenom 300, jatos executivos das categorias *entry-level* e *light*, respectivamente. O Phenom 100, com capacidade para transportar até oito pessoas, foi certificado pela ANAC e pela FAA em dezembro de 2008, no mesmo mês em que começou a operar. O Phenom 300 tem capacidade para transportar até dez pessoas, possui fuselagem, envergadura de asa e alcance maiores que o Phenom 100. O Phenom 300 foi certificado pela ANAC e pela FAA e começou a operar um ano após o Phenom 100. Desde o lançamento do Phenom 100 até o final de 2024, entregamos 416 aeronaves Phenom 100 e 834 jatos Phenom 300. Focados em melhorias constantes, lançamos o Phenom 100EV e o Phenom 300E em 2016 e 2017, respectivamente.

Em 2020, lançamos o novo Phenom 300E, apresentando melhorias em desempenho, conforto e tecnologia de bordo. O novo Phenom 300E é atualmente o único jato que permite operação de piloto único em produção a atingir Mach 0,80, oferecendo uma cabine mais silenciosa e atualizações para seu conjunto de aviônicos. Esses recursos incluem *Runway Overrun* e *Awareness Alerting System (ROAAS)* e *windshear*, que são de propriedade intelectual exclusiva da Embraer e a primeira tecnologia desse tipo a ser desenvolvida e certificada na aviação executiva. O modelo já obteve a certificação das agências reguladoras da ANAC (Brasil), EASA (Europa) e FAA (Estados Unidos).

Em agosto de 2020, anunciamos o Phenom 300MED, uma solução única de transporte de evacuação médica, ou MEDEVAC, adequada à série do modelo Phenom 300, que também está disponível para retrofit, por meio de uma parceria com as empresas umlaut e Aerolite AG (Aerolite). A Embraer e a umlaut desenvolveram uma nova certificação de tipo complementar (STC) utilizando o equipamento Aerolite em 2021 e 2022. Certificado em janeiro de 2023, a STC da aeronave está disponível para as agências nacionais de aviação, como a EASA (Europa), a FAA (Estados Unidos) e a ANAC (Brasil). Projetada como uma solução ideal para aplicações civis e governamentais, a solução MEDEVAC será instalada exclusivamente pela premiada organização de Serviços e Suporte da Embraer, garantindo a mais alta qualidade, confiabilidade e experiência de serviço, diretamente do fabricante.

Em outubro de 2023, lançamos o Phenom 100EX, a mais nova geração da série Phenom 100, com melhorias focadas na experiência tanto dos usuários quanto dos pilotos. O Phenom 100EX combina maior conforto, versatilidade operacional e tecnologia amigável para um único piloto. A aeronave possui escada aérea completa, grande porta de entrada e compartimento de bagagem acessível. Ele

oferece a seção transversal mais alta e mais larga de sua classe, combinada com janelas extragrandes. A cabine de comando é mais ampla, com mais espaço para as pernas do piloto proporcionado pelo rastreamento estendido do assento, uma cabine de comando de conceito aberto para facilitar a comunicação com a cabine e segurança aprimorada, pois é a primeira de sua classe a oferecer o Sistema de Alerta e Conscientização de Ultrapassagem de Pista (ROAAS). Outras melhorias aviônicas, como parte do Prodigy Touch, baseado no Garmin 3000, incluem o FlightStream 510, aproximação estabilizada, previsão de *windshear*, varredura volumétrica 3D automática com previsão de raios e granizo e muito mais.

Em maio de 2006, lançamos o Lineage 1000, um jato executivo da categoria *ultra-large* baseado na plataforma do jato comercial EMBRAER 190. O Lineage 1000 tem capacidade para transportar até 19 passageiros, com uma área de cabine total de 70 metros quadrados (750 pés quadrados). O Lineage 1000 foi certificado pela Autoridade de Aviação Brasileira em dezembro de 2008 e pela FAA em janeiro de 2009, começando a operar no primeiro semestre de 2009. Investimentos contínuos no Lineage 1000 resultaram no lançamento do Lineage 1000E em 2013, aprimorando a experiência do cliente ao ampliar sua capacidade de alcance e oferecer novas amenidades em seu interior. Em 2019, implementamos com êxito a estratégia para descontinuar o Lineage 1000E.

Em abril de 2008, realizamos o lançamento formal de dois novos programas na categoria de cabine média, o jato de cabine média Legacy 450, com um alcance de 2.575 milhas náuticas e capacidade para transportar até nove passageiros; e o jato de *super midsize* Legacy 500, com um alcance de 3.125 milhas náuticas e capacidade para transportar até 12 passageiros. O Legacy 500 foi certificado pela Autoridade de Aviação Brasileira e pela FAA em 2014, no mesmo ano em que começou a operar. O Legacy 450 foi certificado pela ANAC e pela FAA em agosto de 2015 e pela EASA em setembro de 2015. Em novembro do mesmo ano, anunciamos um aumento no alcance do Legacy 450 de 2.900 milhas náuticas, com início de operação em dezembro. Em novembro de 2017, lançamos os jatos *best-in-class* Legacy 450/500, com cabine na altitude de 5.800 pés, que aprimoraram ainda mais a experiência dos clientes. Esses dois programas de aeronaves ajudaram a fortalecer nossa posição no mercado e fizeram com que o nosso portfólio se tornasse um dos maiores portfólios do setor de aviação executiva. Tanto o Legacy 450 quanto o 500 tiveram suas entregas finais aos clientes em 2020, e foram renomeados como Praetors.

Em outubro de 2009, introduzimos o jato Legacy 650, um grande jato baseado na plataforma Legacy 600, com um alcance maior para até 14 passageiros. O Legacy 650 recebeu a certificação da Autoridade Brasileira de Aviação e da FAA em outubro de 2010 e fevereiro de 2011, respectivamente, e entrou em serviço em novembro de 2010. A mais recente evolução da aeronave que iniciou nossa unidade de negócios de Aviação Executiva é a Legacy 650E, que introduz melhorias no acelerador automático e no interior, além de uma garantia de dez anos, que define um novo padrão da indústria para desempenho e confiabilidade. Em 2019, implementamos com sucesso a estratégia de descontinuação da série Legacy 650, 650 e 600E.

Em outubro de 2018, lançamos os novos Praetor 500 e Praetor 600, os jatos médio e super-médio, respectivamente, mais inovadores e tecnologicamente avançados, introduzindo um alcance sem precedentes nessas categorias. O Praetor 600 deve ser o jato comercial super-médio com maior capacidade de voo, permitindo voos sem escala entre Londres e Nova York. O Praetor 500 será o jato médio mais rápido, sendo capaz de chegar na Europa partindo da costa oeste dos Estados Unidos com apenas uma escala. O Praetor 500 é o sucessor do Legacy 450 na classe de tamanho médio,

assim como o Praetor 600 é para o Legacy 500 na classe de tamanho super-médio. O Praetor 600 foi certificado e entrou em operação em abril de 2019 e em junho de 2019, respectivamente, enquanto o Praetor 500 foi certificado e entrou em operação em agosto de 2019 e em dezembro de 2019, respectivamente.

Em 2020, anunciamos uma série de melhorias inovadoras na cabine do Praetor 500 e Praetor 600. Além da pressão atmosférica interna da cabine mais baixa da classe (equivalente a uma altitude de 5.800 pés) e da capacidade de 100% de ar fresco, o filtro HEPA é um recurso padrão em todas as aeronaves Praetor, bem como uma porta de bolso do lavatório elétrico que permite que a saída de emergência seja afastada da cabine principal. Em 2020, anunciamos a conclusão da primeira conversão europeia de um Legacy 450 em um Praetor 500. Em 31 de dezembro de 2024, entregamos 148 unidades do Praetor 500, incluindo 17 Legacy 450 e 41 conversões do Legacy 450 para o Praetor 500, e entregamos 197 unidades do Praetor 600, incluindo 80 Legacy 500. Em maio de 2023, registramos 250 pedidos de opções do Praetor 500, no valor de US\$ 5 bilhões, para a NetJets, uma das maiores operadoras fracionárias do mundo.

Em 31 de dezembro de 2024, havíamos entregue mais de 1.900 jatos executivos para mais de 1.080 clientes em 70 países, com um backlog superior a 480 aeronaves.

- **Segmento de Defesa e Segurança**

Realizamos a concepção, *design*, desenvolvimento, produção e suporte de uma ampla gama de soluções integradas para o mercado de defesa e segurança. Nossos produtos incluem aeronaves de transporte militar, aeronaves de treinamento, ataque leve, plataformas de vigilância aérea, aeronaves de transporte oficial, sistemas espaciais, fragatas leves e sistemas de comando, controle, comunicações, computação, inteligência, vigilância e reconhecimento, bem como de vigilância e segurança de fronteiras, além de cibersegurança. Oferecemos um portfólio completo de serviços ao cliente, incluindo desde a manutenção e soluções relevantes até programas de suporte de logística de fornecedor. Usando nossas plataformas comerciais e jatos executivos, também oferecemos uma ampla gama de aeronaves dedicadas ao transporte de autoridades, evacuação médica e missões gerais de transporte para o mercado de defesa e segurança.

Em 31 de dezembro de 2024, havíamos vendido mais de 1.400 aeronaves de defesa, incluindo aeronaves de transporte do governo, para mais de 60 forças armadas e operadores em todo o mundo. Também somos o principal fornecedor de aeronaves de defesa para a Força Aérea Brasileira, com base no número total de aeronaves em sua frota. O segmento de Defesa e Segurança foi responsável por 11,3%, 9,8% e 9,1% de nossa receita nos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, respectivamente. Em 31 de dezembro de 2024, nosso *backlog* de pedidos firmes para esse segmento era de US\$ 4,2 bilhões, de US\$ 2,5 bilhões no final de 2023.

Produtos

Transporte Militar – KC-390 Millennium

Nossa nova aeronave multimissão KC-390 Millennium manteve suas características para uso civil (conforme certificação da ANAC) e uso militar (conforme certificação do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial – DCTA e do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial – IFI) após passar pelo processo de *rebranding* em 2019.

O KC-390 Millennium é uma aeronave de transporte militar que desempenha múltiplos papéis, desenvolvida para elevar os padrões de sua classe. O KC-390 Millennium é eficiente para transporte de carga e tropas, lançamento de cargas em voo e missões humanitárias, entre outros, bem como para utilização em situações adversas de evacuação e combate a incêndios e reabastecimento aéreo (por meio da variante KC-390 Millennium — o “K” denota que a aeronave possui capacidades de reabastecimento aéreo). Projetada com soluções modernas de engenharia, essa aeronave representa uma inovação na aviação de transporte militar e apresenta flexibilidade, robustez, mobilidade, facilidade de manutenção e tecnologia de ponta.

Em 31 de dezembro de 2024, a frota do KC-390 Millennium havia acumulado aproximadamente 16.000 horas de voo, com uma taxa de disponibilidade para missão de 93% e taxas de cumprimento de missão superiores a 99%. Além disso, o KC-390 Millennium foi a solução escolhida para transporte tático por dez países: Brasil, Portugal, Hungria, Holanda, Áustria, República Tcheca, Coreia do Sul, Suécia, Eslováquia e um país não divulgado, conforme segue:

- **Brasil** — Entre 2019 e 2024, entregamos sete aeronaves de transporte multimissão KC-390 Millennium à Força Aérea Brasileira. Durante a pandemia de COVID-19, a Força Aérea Brasileira operou o KC-390 em missões de transporte logístico, transportando suprimentos essenciais para o combate à pandemia no Brasil. A entrega mais recente foi a sétima aeronave, entregue à Força Aérea Brasileira em setembro de 2024.
- **Portugal** — Em 2019, o governo português assinou o primeiro contrato de exportação de aeronaves KC-390 Millennium, incluindo a aquisição de cinco aeronaves e um simulador de voo, juntamente com um contrato de serviços de 12 anos para suporte da frota, que será utilizada para transporte militar. Em 2023, a Força Aérea Portuguesa recebeu sua primeira aeronave, que é o primeiro KC-390 com configuração da OTAN. A segunda aeronave foi entregue em junho de 2024. Essa aeronave apresentou níveis de confiabilidade e disponibilidade semelhantes aos observados na frota brasileira, com altíssima produtividade.
- **Hungria** — Em novembro de 2020, firmamos um contrato de exportação com o governo húngaro para aquisição de duas aeronaves KC-390 Millennium, ou seja, variantes com capacidade para missões de reabastecimento em voo. A frota húngara também é a primeira equipada com unidade de terapia intensiva. A primeira aeronave foi entregue à Força Aérea Húngara em setembro de 2024.
- **Coreia do Sul** — Em dezembro de 2023, o C-390 Millennium venceu a licitação pública do programa Large Transport Aircraft II da Coreia do Sul, que fornecerá novas aeronaves militares para a Força Aérea da República da Coreia. A Coreia do Sul é o primeiro cliente do C-390 Millennium na Ásia.
- **Holanda** — Em junho de 2022, o Ministério da Defesa dos Holanda anunciou a decisão de adquirir cinco aeronaves KC-390 Millennium para substituir sua frota de C-130H Hercules. Essa decisão culminou em um pedido conjunto dos governos holandês e austríaco para aquisição de nove aeronaves KC-390 Millennium durante cerimônia no Farnborough Airshow em 2024 — cinco das quais seriam entregues à Força Aérea Real da Holanda.
- **Áustria** — Em setembro de 2023, o governo austríaco decidiu selecionar o KC-390 Millennium como sua nova plataforma multimissão. Em julho de 2024, como parte do projeto “Substituição da Capacidade de Transporte Aéreo Tático”, o governo austríaco realizou uma compra conjunta com o

governo holandês de nove aeronaves KC-390 Millennium, das quais quatro seriam entregues à Força Aérea Austríaca.

- República Tcheca — Em outubro de 2023, a República Tcheca também selecionou o KC-390 Millennium como sua nova plataforma multimissão e iniciou a fase de negociação contratual. Isso culminou, em outubro de 2024, em um pedido de duas aeronaves KC-390 Millennium, que serão capazes de executar uma ampla gama de missões, como transporte tático de tropas, veículos e equipamentos, evacuação médica, combate a incêndios, gestão de desastres, apoio humanitário e reabastecimento em voo.
- Suécia — Em novembro de 2024, o Ministério da Defesa da Suécia anunciou a seleção do Embraer KC-390 Millennium como nova aeronave de transporte tático da Suécia. Essa decisão estratégica de outro país membro da OTAN marca a primeira aquisição do KC-390 Millennium no norte da Europa, evidenciando o compromisso da Suécia em reforçar suas capacidades de defesa com aeronaves de última geração.
- Eslováquia — Em dezembro de 2024, o Ministro da Defesa da Eslováquia reconheceu que o Embraer KC-390 Millennium é a opção que melhor atende às futuras necessidades de transporte militar do país. Espera-se que o Ministério da Defesa da Eslováquia inicie os trâmites formais para aquisição de três aeronaves KC-390 em 2025.
- País não divulgado — Em dezembro de 2024, assinamos contrato com um cliente não divulgado para venda de duas aeronaves multimissão KC-390 Millennium. O contrato também inclui pacote abrangente de treinamento e suporte, bem como fornecimento de peças de reposição. As aeronaves serão especialmente configuradas para atender às necessidades do cliente, incluindo transporte tático de tropas e veículos, ajuda humanitária, gestão de desastres e evacuação médica.

Em fevereiro de 2024, nosso segmento de Defesa e Segurança anunciou a assinatura de um memorando de entendimento (MoU) com a Mahindra Defense Systems, subsidiária da Mahindra, com o objetivo de atender conjuntamente à aquisição de aeronaves multimissão KC-390 Millennium pela Força Aérea da Índia em seu próximo projeto de aquisição de Aeronaves de Transporte Médio (MTA). O MoU foi assinado na Embaixada do Brasil em Nova Délhi. Desde então, nós e a Mahindra temos mantido diálogo com o governo e a Força Aérea da Índia para definir os próximos passos do programa MTA, além de iniciar articulações com a indústria aeroespacial local visando ao desenvolvimento do plano de industrialização do projeto.

Em dezembro de 2024, assinamos um acordo com a Força Aérea Brasileira para aprofundar os estudos colaborativos voltados à expansão das capacidades da plataforma KC-390 Millennium para missões de Inteligência, Vigilância e Reconhecimento (ISR), com foco em Patrulha Marítima. Graças à sua versatilidade, robustez, comunicações de última geração e sistemas de autoproteção, acreditamos que essa aeronave possui grande potencial para atender — e superar — os requisitos operacionais não apenas da Força Aérea Brasileira, mas também de clientes em todo o mundo.

Suporte Aéreo Aproximado e Treinamento Avançado - A-29 Super Tucano

O A-29 Super Tucano é uma aeronave equipada para apoio aéreo aproximado e cenários de contrainsurgência, com sensores integrados, datalink, proteção da cabine e várias configurações de carga útil. O A-29 Super Tucano é a aeronave mais vendida de sua categoria, de acordo com nossa

análise interna, e acreditamos que seu sucesso se deve ao fato de ser uma plataforma turboélice robusta e confiável, com um sistema de entrega de cargas úteis de alta precisão. O A-29 Super Tucano também é um treinador tático completo devido às suas características de manuseio, baixo custo operacional e sistemas aviônicos de última geração.

Atuamos como subcontratada do governo dos Estados Unidos e, por meio da Sierra Nevada Corporation, ou SNC, contratada do governo norte-americano, entregamos 47 aeronaves A-29 Super Tucano a diferentes países até 31 de dezembro de 2024. Em 2021, entregamos nove aeronaves à SNC, sendo três destinadas ao programa AFSOC (Air Force Special Operations Command) da Força Aérea dos Estados Unidos da América e seis, por meio do programa de Vendas Militares ao Exterior dos EUA, para o programa da Força Aérea da Nigéria. Além disso, por meio de nossa unidade de Gavião Peixoto, entregamos outras cinco aeronaves a um cliente não revelado, juntamente com sistemas de treinamento avançado, estações de planejamento e debriefing de missão, equipamentos opcionais e pacote de logística.

Em 2023, anunciamos o lançamento do A-29N Super Tucano. Essa variante incorpora aviônicos avançados, sistemas de comunicações específicos para a OTAN e outras capacidades inéditas não divulgadas, projetadas para atender aos requisitos operacionais de países membros da OTAN.

Além disso, firmamos com a Força Aérea Brasileira um memorando de entendimento (MoU) para estudar um pacote de atualização tecnológica conhecido como modernização de meia vida (*mid-life upgrade*) para a frota da Força Aérea Brasileira.

Desde sua entrada em serviço em 2004, mais de 290 unidades foram vendidas para mais de 20 países diferentes até 31 de dezembro de 2024, ultrapassando 580.000 horas de voo. Os pedidos do Super Tucano em 2024 compreenderam seis aeronaves vendidas à Força Aérea do Paraguai em julho, uma aeronave vendida à Força Aérea do Uruguai em agosto (com opção de mais cinco em 2025), quatro aeronaves vendidas a um cliente africano não divulgado e seis vendidas a um cliente não divulgado em dezembro, além de 12 aeronaves A-29N vendidas a Portugal.

Programa Gripen Fighter -F-39

Em julho de 2014, firmamos um acordo com a Saab AB (Saab) para colaborar em um programa de gestão conjunta para o Projeto F-X2, atualmente chamado de Programa F-39 Gripen, em decorrência da seleção do Gripen NG como jato de caça da próxima geração do Brasil. Nos termos deste acordo, desempenhamos um papel relevante no programa geral, bem como realizamos uma extensa parcela de trabalho no desenvolvimento de estruturas e sistemas, integração, testes e verificações, montagem final e entregas de aeronaves Gripen NG de última geração para o cliente.

Em 2023, Embraer e Saab inauguraram a linha de produção do caça Gripen E no Brasil localizada na unidade da Embraer em Gavião Peixoto. As duas primeiras aeronaves estão sendo produzidas nas instalações dessa unidade. Do total de 36 aeronaves adquiridas pela Força Aérea Brasileira, 15 serão montadas nessa linha de produção. Em 31 de dezembro de 2024, as três primeiras aeronaves já estavam em produção na linha de montagem no Brasil.

Aeronaves de Transporte Especial

Em 2021, fechamos um acordo com a Aerodata AG para a venda de um jato Praetor 600 a ser convertido em uma aeronave para cumprir diversas missões de inspeção em voo. Em 2022, esta aeronave foi concluída e entregue à Aerodata para integração de equipamentos e sistemas de missão. No quarto trimestre de 2023, a aeronave foi entregue ao cliente.

Programas de Modernização Militar

Oferecemos serviços de modernização de aeronaves militares e atualmente temos três programas em andamento sob contrato, dois com a Força Aérea Brasileira e um com a Marinha Brasileira.

Nosso programa com a Força Aérea Brasileira refere-se à modernização de cinco aeronaves E-99M de Alerta Aéreo Antecipado e Controle, ou AEW&C. O acordo também inclui seis estações de planejamento e análise de missão, que serão utilizadas para treinamento e desenvolvimento de tripulação. Em 2020, as duas primeiras unidades foram entregues e mais uma foi entregue a cada ano até 2022. Em 2023, o programa obteve a certificação de capacidade operacional plena, ou certificação FOC, e entregou a última aeronave modernizada na configuração final. Em 2024, as aeronaves entregues entre 2020 e 2022 foram reconfiguradas para a versão FOC, seguido da desmobilização do programa.

Nosso programa de modernização com a Marinha do Brasil trata da atualização dos caças A-4 Skyhawk (AF-1, conforme a designação da Marinha), com o objetivo de incorporar novas tecnologias, incluindo novos aviônicos, radar, geração de energia e sistemas de geração de oxigênio independentes. Até 2022, todos os sete caças AF-1 (AF-1B) modernizados foram entregues à Marinha do Brasil, bem como o simulador de base fixa AATD (Advanced Aircraft Training Device). Em 2023, as aeronaves receberam a certificação FOC e, em 2024, iniciamos a reconfiguração das aeronaves para a versão FOC. O processo será concluído em 2025, seguido pela desmobilização do programa.

Além dos programas em andamento, também concluímos o programa de modernização A-1M com a Força Aérea Brasileira. Esse programa teve como foco a modernização das aeronaves AM-X, aeronaves desenvolvidas por nós e vendidas à Força Aérea Brasileira há cerca de 20 anos. A plataforma tornou-se naturalmente defasada tecnologicamente ao longo do tempo. De 2013 a 2021, entregamos 11 aeronaves modernizadas e o programa foi concluído com o Plano de Verificação pela Força Aérea Brasileira em 2021. A desmobilização da linha de produção teve início em seguida e foi concluída em 2024.

Programa de Radares

Nosso portfólio de recursos com relação a radares e sistemas terrestres inclui o desenvolvimento, integração, gerenciamento de projetos, fornecimento, fabricação, implementação, implantação e suporte ao ciclo de vida de radares e sistemas terrestres para várias aplicações, incluindo: defesa aérea de baixa altitude, vigilância de superfície, controle de tráfego aéreo, identificação amigo ou inimigo (IFF), defesa aérea de médio alcance, vigilância e alerta precoce, monitorização e proteção de fronteiras, proteção de infraestruturas críticas, entre outros. Nossos produtos incluem soluções fixas, modulares e transportáveis. A nossa linha compreende uma vasta gama de produtos, nomeadamente o radar de vigilância terrestre SENTIR M20, o radar de defesa aérea de curto alcance SABRE M60, o radar de controle de tráfego aéreo e defesa aérea S200R, o radar de defesa aérea de médio alcance

SABER M200 VIGILANTE, entre outras soluções integradas. Uma dessas soluções é o Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (SISFRON), que monitora as fronteiras terrestres do Brasil. A Embraer lidera a arquitetura, o desenvolvimento e a implementação do sistema.

Em 2022, o Exército Brasileiro concluiu a primeira fase do programa Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (SISFRON), que fortaleceu amplamente a presença e a atuação das Forças Armadas do Brasil nas fronteiras ocidentais dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Além do desenvolvimento do programa, firmamos um novo contrato com o mesmo cliente para o desenvolvimento e implementação da segunda fase do programa SISFRON, que adicionará capacidades operacionais e expandirá a cobertura do sistema de monitoramento e proteção da fronteira oeste brasileira.

Em 2022, firmamos contrato com o Exército Brasileiro para o fornecimento de dois radares SABRE M60 v2. Esses radares foram entregues em 2023 e complementaram mais de 30 outros radares SABRE M60 entregues ao Exército Brasileiro em anos anteriores.

Em 2023, o radar M200 Vigilante, que opera como sensor de médio alcance para aplicações de Vigilância Aerotransportada e Alerta Antecipado, concluiu sua fase de desenvolvimento e passou para a fase de validação técnica e operacional. Nesta fase, os primeiros testes foram concluídos com sucesso, incluindo o envio do equipamento para a Amazônia em uma aeronave KC-390 Millennium da Força Aérea Brasileira.

Em 2023, iniciamos o desenvolvimento de um radar de contrabateria, que o Exército Brasileiro contratou em 2022. Esse radar utilizará o mesmo conhecimento e tecnologia aplicados aos radares SABRE M200.

Além disso, em 2023, assinamos contrato com o Exército Brasileiro para fornecimento de nove unidades do radar M20. Estes irão se somar às outras 16 unidades dos radares já em operação pelo SISFRON.

Em 2024, o Exército Brasileiro assinou contrato para aquisição de uma unidade do radar M200 Vigilante, que opera como sensor de médio alcance para aplicações de Vigilância Aérea e Alerta Antecipado. Em 2023, o M200 Vigilante já havia concluído com sucesso uma campanha de testes que incluiu sua operação na Amazônia a bordo de uma aeronave KC-390 Millennium da Força Aérea Brasileira.

Firmamos contrato com a Finep para finalizar o desenvolvimento da tecnologia que será incorporada ao radar multimiragem SABER M200. Esse equipamento ampliará as capacidades operacionais das Forças Armadas Brasileiras e garantirá a prontidão em defesa aérea.

A Embraer também deu continuidade ao desenvolvimento do radar de contrabateria, contratado pelo Exército Brasileiro em 2022, que aproveitará o mesmo conhecimento e tecnologia aplicados aos radares SABER M200. Em 2024, o protótipo passou com sucesso por testes de detecção de projéteis.

Adicionalmente, em 2024, o programa da Fase 2 do SISFRON ultrapassou 45% de execução com a entrega de dois Centros Móveis de Comando e Controle ao Exército Brasileiro, proporcionando maior mobilidade às suas operações.

Por fim, em 2024, concluímos a Avaliação Operacional e Técnica do radar terrestre de vigilância SENTIR M20. A avaliação foi uma etapa fundamental no processo de contratação do equipamento pelo Exército Brasileiro.

Principais Subsidiárias e Joint Ventures de Defesa e Segurança

Atech

Desde 2013, a Atech tem trabalhado em muitos projetos estratégicos para o governo brasileiro, incluindo um programa de laboratório de geração nuclear-elétrica (LABGENE), com o objetivo de desenvolver um sistema de proteção e controle para o reator nuclear e os sistemas de defesa aérea brasileiros. Também é responsável pelo desenvolvimento, implementação e modernização dos centros de controle de tráfego aéreo brasileiros.

O programa LABGENE continuou avançando e concluiu os testes de aceitação de fábrica (FAT) em 2022, bem como a integração do sistema de controle de dados (DCS). Em 2023, a Atech entregou ao governo brasileiro o Sistema de Detecção Nuclear Externa (SDNE) e o Sistema de Detecção Nuclear Interna (SDNI).

Em 2022, a Atech concluiu satisfatoriamente várias implantações relevantes em relação a seus diversos produtos e serviços, incluindo a conclusão de marcos importantes relacionados ao programa F-X2 Gripen e ao Programa de Fragatas Classe Tamandaré. Ainda em 2022, a Atech recebeu o Selo Pró-Ética promovido pela CGU e pelo Instituto Ethos e foi considerada, pelo quarto ano consecutivo, uma ótima empresa para se trabalhar pelo instituto GPTW.

Em 2022, a Atech também teve presença marcante no Locked Shields, o maior exercício de defesa cibernética do mundo, segundo a OTAN, e participou do exercício Guardião Cibernético 4.0. Na área de sistemas C3I, a Atech finalizou com sucesso os testes de integração do centro de comando, controle, comunicações e inteligência na Mauritânia.

Em 2023, a Atech firmou acordos com a Força Aérea Brasileira para atualização e modernização do sistema de defesa aérea (DACOM) e atualização, modernização e expansão dos sistemas de gerenciamento do espaço aéreo brasileiro. Além disso, a Atech concordou com a AAI-Índia para manter e apoiar o sistema SKYFLOW, localizado em Nova Delhi.

A Atech faz parte do consórcio de empresas contratadas para a construção de quatro Fragatas Classe Tamandaré para a Marinha do Brasil. Em 2023, iniciamos a montagem dos ambientes de integração e testes do Combat Management System (CMS) e foram realizados testes de pré-interface (IPT) entre os sistemas de armas das fragatas e o CMS o que foi um marco importante no desenvolvimento do programa.

A Atech é parceira estratégica da Eve Air Mobility e aplica sua experiência no desenvolvimento, implantação e suporte a sistemas de controle e gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo para viabilizar o futuro da mobilidade aérea urbana. No âmbito desta parceria, assinamos um contrato para desenvolver a Fase 2 do sistema de Gestão de Tráfego Aéreo Urbano (UATM) como continuação da Fase 1, entregue em 2022.

Em 2024, a Atech assinou cinco novos contratos para o desenvolvimento, modernização e implementação de sistemas de controle do tráfego aéreo no Brasil, em parceria com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo da Força Aérea Brasileira. Além disso, foi assinado o contrato da Fase 3 do sistema de gerenciamento do tráfego aéreo urbano com a Eve Air Mobility, como parte da parceria estratégica entre as empresas. Também seguimos avançando em projetos-chave de defesa:

- DACOM: Progresso contínuo na modernização do sistema de defesa aérea da Força Aérea Brasileira.
- LABGENE (Laboratório de Geração de Energia Nuclear) – Marinha do Brasil: Conclusão da entrega do sistema de indicação de posicionamento das barras de controle de potência do reator, bem como da fabricação dos sistemas de controle e segurança da planta, que agora entram na fase de integração e testes.
- Participação da Atech nas Fragatas Classe Tamandaré: Aceitação do sistema de gerenciamento integrado da plataforma e início da fase de comissionamento do primeiro navio. Os testes de fábrica do sistema de gerenciamento de combate foram concluídos e o laboratório de integração e comissionamento da Atech Rio está em operação.

Visiona Tecnologia Espacial S.A.

Em 2012, a Embraer e a Telecomunicações Brasileiras S.A. (Telebras) constituíram a Visiona, com participação de 51% da Embraer e 49% da Telebras. A Visiona tornou-se contratada principal do Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações Estratégicas, sendo responsável pela integração do sistema.

Em 2023, o nano satélite VCUB-1 foi lançado ao espaço a bordo da missão Transporter 7 da SpaceX. Em 2024, todos os objetivos planejados foram atingidos com sucesso e a missão foi declarada bem-sucedida com a publicação das primeiras imagens captadas por um satélite privado brasileiro. Além disso, como parte da missão VCUB-1, a Visiona concluiu o desenvolvimento e a validação dos sistemas de gerenciamento de dados a bordo, comunicações, controle de órbita e atitude para satélites, representando domínio completo do software embarcado.

Em 2023, a Visiona foi contemplada com um aporte de R\$ 220,0 milhões do governo para o desenvolvimento de um novo satélite de observação de altíssima resolução (SATVHR). Em 2024, a empresa concluiu todas as revisões preliminares de projeto dos subsistemas e ultrapassou o marco de 50% de conclusão do projeto.

Águas Azuis

A Águas Azuis é uma sociedade de propósito específico formada pela Embraer, Atech e Thyssenkrupp Marine Systems, fundada e contratada em 2020 para construir quatro fragatas da classe Tamandaré para a Marinha do Brasil. A fragata líder de classe foi lançada ao mar em agosto de 2024, em cerimônia com a presença do Presidente da República e diversas autoridades nacionais e estrangeiras. A segunda fragata teve sua quilha batida em junho de 2024 e, ao final do ano, a construção da terceira fragata foi iniciada. Até a data deste relatório anual, duas fragatas estão sendo fabricadas.

- **Segmento de Serviços e Suporte**

Em 20 de dezembro de 2016, anunciamos a criação da Embraer Serviços e Suporte, que é uma unidade de negócios de serviços e suporte ao cliente que reúne capacidades que anteriormente eram alocadas a cada segmento de negócios. Nosso segmento de Serviços e Suporte é responsável pelo desenvolvimento de soluções de suporte a produtos e serviços novos e atuais, bem como pelo gerenciamento dos processos e recursos associados.

Em 31 de dezembro de 2024, esse segmento oferecia suporte a aproximadamente 4.750 produtos e atendia mais de 2.000 clientes em cerca de 100 países. Este segmento operacional também apoia os segmentos de Aviação Comercial, Aviação Executiva e Defesa e Segurança por meio de uma rede de operações especializadas em sites dedicados, como armazéns, instalações de MRO, centros de treinamento com simuladores de voo completos e mais de 200 representantes de suporte de campo, que trabalham lado a lado com os operadores para entender suas necessidades específicas e garantir o desempenho do produto.

Por meio de um amplo portfólio de serviços que abrange todos os segmentos, nossa equipe de especialistas oferece os seguintes serviços e produtos:

- Suporte em campo para atendimento presencial ou remoto para desafios operacionais e técnicos, garantindo máximo desempenho e comodidade;
- Suporte técnico, oferecendo análise de alavancagem, experiência em engenharia e monitoramento de frota em tempo real para atender às necessidades técnicas de nossos operadores com precisão e eficiência de ponta;
- Soluções de operações de voo para aprimorar as operações de nossos clientes por meio de soluções personalizadas, consultoria, supervisão e recursos de treinamento, otimizando a eficiência e a segurança;
- Modificação de aeronaves, elevando o desempenho de nossa frota com execução especializada e coordenação de atualizações de sistemas, juntamente com modificações de cabine, aviônicos e conectividade para uma experiência superior a bordo;
- Gerenciamento meticuloso de materiais, garantindo a disponibilidade ininterrupta de peças para manutenção programada e não programada;
- Soluções de manutenção otimizadas priorizando eficiência e segurança para excelência operacional contínua;
- Programas de treinamento para preparar a tripulação de voo, os técnicos de manutenção e o pessoal de operações para atingir os mais altos níveis de competência; e
- Suporte técnico 24 horas por dia, 7 dias por semana em nossa central de atendimento ao cliente, atendendo todas as plataformas de produtos que temos a oferecer, desde o EMB-120 Brasília até os E-jets E2 e Praetor 600.

Nossa rede global de mais de 14 MROs próprios e mais de 80 centros de serviços autorizados foi projetada para oferecer suporte aos nossos clientes com soluções personalizadas eficazes, confiáveis e eficientes. Nossas unidades de MRO estão localizadas nos Estados Unidos da América (Mesa, Arizona; Fort Lauderdale, Flórida; Melbourne, Flórida; Nashville, Tennessee; Macon, Tennessee; Fort Worth, Texas; Dallas Love Field, Texas; Cleveland, Ohio; e Sanford, Flórida), no Brasil (Sorocaba, Gavião Peixoto e São José dos Campos, São Paulo), na França (Le Bourget) e em Portugal (Alverca).

Para oferecer ainda mais suporte aos nossos clientes, nossas capacidades logísticas globais e centros de distribuição proporcionam acesso incomparável a um inventário abrangente de peças de reposição, complementado por novos sistemas de planejamento de peças e gestão de reparos, garantindo operações ininterruptas. Esses centros de distribuição estão localizados nos Estados Unidos da América (Davie e Fort Lauderdale, Flórida), na França (Mitry Mory), em Singapura, na China (Pequim) e no Brasil (São José dos Campos e Taubaté).

Nosso segmento de Serviços e Suporte foi responsável por 25,6%, 26,9% e 27,9% de nossa receita nos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, respectivamente. Em 31 de dezembro de 2024, nossos pedidos firmes em carteira para nosso segmento de Serviços e Suporte eram de US\$ 4,6 bilhões, em comparação com US\$ 3,1 bilhões em 31 de dezembro de 2023.

Em 2023, foram assinados novos contratos e renovações em nosso Programa Flight Hour Pool (que é um acordo que permite ao cliente receber suporte para uma ampla gama de componentes reparáveis para sua frota com base em suas horas de voo) com operadores de clientes como: Porter Airlines, SKS, Star Air, Marathon Airlines, Sky High, Royal Jordanian Airlines, Fly Amelia, National Jet Express, empresa do Grupo Rex, Scoot, LuxAir, entre outras.

Além disso, a evolução digital continua a ser fundamental no nosso negócio. Em 2023, vários recursos foram lançados para melhorar a experiência do cliente, como a (i) ferramenta de comércio eletrônico para compra ou renovação de serviços, como publicações técnicas, o Aircraft Health Analysis and Diagnosis, ou AHEAD (que é uma ferramenta de gerenciamento operacional que monitora continuamente a aeronave durante o voo por meio da transmissão automática de mensagens de alerta do sistema da aeronave para o solo), (ii) "academia do cliente", que consiste em tutoriais para suporte ao cliente, e (iii) melhorias no sistema eParts (que é um sistema que permite aos clientes gerenciar e comprar peças de aeronaves, como solicitação de peças, rastreamento de pedidos, cotação, devolução de material, entre outros). Em 2024, anunciamos a expansão e o investimento nos Estados Unidos da América em nossa rede de serviços MRO para apoiar a crescente frota de aeronaves E-Jets E2, com a abertura de um novo centro de serviços próprio da Embraer no Aeroporto Perot Field Alliance, em Fort Worth, Texas. Em parceria com a cidade de Fort Worth, o condado de Denton e o Estado do Texas, esperamos iniciar as operações em um hangar já existente no início do segundo trimestre de 2025, enquanto construímos um segundo hangar, cuja conclusão está prevista para 2027. Com as novas instalações, a capacidade da Embraer de atender os clientes de E-Jets aumentará em 53% nos Estados Unidos da América, e os investimentos devem alcançar até US\$ 70 milhões, com a criação de aproximadamente 250 novos empregos na aviação no Texas. O novo centro de serviços em Fort Worth será incorporado à rede global da Embraer, que inclui 80 centros autorizados e 14 centros próprios ao redor do mundo.

Serviços e Suporte – Aviação Comercial

Nossas equipes de técnicos altamente qualificados trabalham diretamente com os operadores de Aviação Comercial para projetar um pacote de manutenção que atenda às necessidades da unidade de negócio, tais como:

- Programa de *Flight Hour Pool*, que permite que as companhias aéreas minimizem o investimento inicial em estoques e recursos reparáveis de alto valor, utilizando a experiência da Embraer e a vasta rede de prestadores de serviços de reparo de componentes. O programa resulta em uma economia significativa nos custos de reparos e de manutenção de estoque, na redução do espaço de armazenamento e na eliminação virtual dos recursos de gerenciamento de reparos;
- Planejamento Colaborativo de Estoque Embraer (ECIP), que é um programa personalizado de gerenciamento de estoque de peças de reposição, projetado para ajudar os clientes a reduzir custos operacionais, otimizando os níveis de estoque;
- Programa de Troca de Peças Embraer, que oferece às operadoras uma lista altamente abrangente de peças rotativas disponíveis para trocas ad-hoc, que inclui os custos de troca e reparo; e
- Otimização do Estoque do Cliente, que compreende a gestão estratégica e a alocação de estoque para atender à demanda dos clientes, minimizando o excesso de estoque e os custos associados.

Monitoramos constantemente os níveis de satisfação dos clientes e mantemos canais de comunicação abertos com eles para entender as necessidades dos clientes e definir as ações mais adequadas para a melhoria contínua do nosso atendimento. Para isso, usamos as seguintes ferramentas e fóruns:

- pesquisa de satisfação anual de suporte ao cliente para identificar nossa posição competitiva;
- planos de ação e compromissos específicos com cada cliente, conhecidos como Planos de Ação Integrados do Cliente;
- trabalho em equipe e identificação sistemática e planos de ação integrados para resolver problemas que afetam a nós, nossos fornecedores e clientes;
- reuniões periódicas dedicadas na sede do cliente;
- Conferências de Operadores da Embraer, que são realizadas uma vez por ano e em diferentes regiões do mundo, com a presença de todos os operadores de E-Jets e E2s, bem como de fornecedores e parceiros;
- Workshop de Custos de Manutenção, um evento anual realizado para compartilhar as melhores práticas de manutenção e discutir iniciativas de redução de custos entre os operadores e a equipe da Embraer;
- eTalks, que é uma série de lives mensais criada para manter os clientes informados e atualizados sobre diferentes assuntos relacionados aos Serviços e Suporte da Embraer;

- fóruns interativos de discussão no portal FlyEmbraer, fomentando a troca de experiências entre os clientes e a Embraer;
- participação em feiras internacionais relacionadas a manutenção, tecnologia, gestão de relacionamento com clientes e outros; e
- um programa interno, Embraer Excellence in Customer Experience, que visa abordar as mudanças no segmento de Serviços e Suporte da divisão de aviação comercial, a fim de elevar o desempenho do nosso segmento de Aviação Comercial, atendendo às necessidades atuais e futuras do mercado, com o objetivo de obter os mais altos níveis de satisfação do cliente com base em sua experiência no setor de aviação comercial.

Em 2023, foi lançada a versão de nova geração do sistema AHEAD. O AHEAD é uma ferramenta que ajuda as companhias aéreas e os clientes a implementarem a manutenção preditiva digital em suas frotas de E-Jets E1 e E2, usando dados para identificar e prever possíveis problemas antes que eles se tornem críticos.

Em 2023, a Embraer-CAE Training Services anunciou a expansão da joint venture entre a CAE Training Services e a Embraer, com o objetivo de incluir programas de treinamento para pilotos e tripulantes de cabine para a família de E-Jets E2. O novo programa de treinamento de pilotos acontecerá em Singapura e contará com um novo simulador de voo completo de última geração para os E-Jets E2 no Centro de Treinamento de Voo CAE local.

Durante 2023, atingimos um marco importante com o programa de conversão de aeronaves de passageiros para aeronaves de carga, que foi o lançamento oficial da aeronave, revelando seu esquema de pintura ao mercado e iniciando os testes em solo. De acordo com esse programa, a conversão completa de cargueiros está disponível para todas as aeronaves EMBRAER 190 e EMBRAER 195 usadas, que entraram em serviço em 2024.

Em 2024, um dos principais impulsionadores dos serviços de Aviação Comercial foi a assinatura de um Memorando de Entendimento (MoU) entre a Fokker Services Asia (subsidiária do Fokker Services Group) e a Embraer. Esse MoU coloca as instalações da Fokker Services Group Asia em Seletar, Singapura, no caminho para se tornar um Centro de Serviços Autorizado da Embraer para a família de E-Jets de primeira geração, apoiando a presença crescente da Embraer na região da Ásia-Pacífico. Poucos meses depois, a Fokker Services Asia recebeu a certificação oficial como Centro de Serviços Autorizado da Embraer, com foco na aeronave E190. Além disso, a SIAEP, subsidiária da SIA Engineering Company Limited (SIAEC), tornou-se o primeiro Centro de Serviços Autorizado da Embraer na região Ásia-Pacífico a oferecer serviços de manutenção, reparo e revisão (MRO) para a família de E-Jets E2 da Embraer.

A Embraer e a Scoot, subsidiária de baixo custo da Singapore Airlines, assinaram um contrato para o programa *Embraer Collaborative Inventory Planning (ECIP)*, um programa personalizado de gestão de inventário de peças de reposição projetado para ajudar os clientes a reduzir custos operacionais por meio da otimização dos níveis de estoque. O acordo ECIP, aliado ao Programa Pool, proporcionará suporte abrangente à futura frota de nove jatos E190-E2 da Scoot. A companhia aérea será a primeira cliente do ECIP na região Ásia-Pacífico.

Outro marco importante no primeiro semestre foi a introdução do simulador de voo completo (FFS) dos E-Jets E2 em Singapura, o primeiro da região Ásia-Pacífico. O treinamento para os E-Jets E2 é o mais novo programa oferecido pela joint venture recentemente expandida Embraer CAE Training Services (ECTS). O programa de treinamento do E2 contará com o conteúdo didático baseado em avaliação por competência (CBTA) da CAE, instrução interativa em sala de aula com o simulador virtual CAE Simfinity (VSIM) e treinamento prático imersivo em um novo simulador de voo completo da série CAE 7000XR, com tecnologia de ponta.

Adicionalmente, a Embraer está expandindo sua rede de serviços MRO nos Estados Unidos da América para apoiar a crescente frota de E-Jets. Um novo centro de serviços próprio da Embraer será instalado no Aeroporto Perot Field Alliance, em Fort Worth, Texas. O primeiro E-Freighter, o E190F da Embraer, uma conversão de jato de transporte de passageiros para cargueiro, completou com sucesso seu primeiro voo. Ao final de 2024, o E190F, conversão de passageiro para carga total, foi certificado pela ANAC.

Serviços e Suporte – Jatos Executivos

Os serviços e suporte prestados às aeronaves da Aviação Executiva continuam fortes, impulsionados principalmente pelo alto volume de transações de aeronaves no mercado de reposição e pela adição de novos clientes ao nosso programa Executive Care, que é um programa abrangente de manutenção de estruturas cuidadosamente projetado e gerenciado pela Embraer para fornecer uma maneira simples e previsível de orçar os custos de manutenção das aeronaves. Também aprimoramos nossos serviços e estrutura de suporte para melhorar a experiência de nossos clientes. Para medir a satisfação de nossos clientes, implementamos o Programa Customer Experience, que é uma ferramenta de marketing para medir a satisfação do cliente com base na experiência do cliente. A pontuação neste projeto nos permite ser mais responsivos no desenvolvimento de iniciativas com base no feedback dos clientes e também prever suas necessidades. Nosso Centro de Atendimento ao Cliente possui uma equipe de especialistas que se dedicam a dar suporte a toda a Aviação Executiva da Embraer, oferecendo assistência completa e em tempo hábil para atender às necessidades operacionais, técnicas e de manutenção. O Centro de Atendimento ao Cliente funciona 24 horas por dia, sete dias por semana, e localiza-se na sede da Embraer em São José dos Campos. Sua prioridade é minimizar o tempo de resposta desde o primeiro contato do cliente até a conclusão definitiva, aplicando os recursos adequados de forma rápida e eficiente às necessidades críticas, assegurando assim que os clientes tenham assistência especializada em qualquer lugar do mundo. Desde 2014, nosso suporte a produtos obteve consistentemente as melhores classificações em nossas pesquisas do setor. Em 2016, garantimos pela primeira vez a posição de número um nas pesquisas de suporte a produtos da Aviation International News (AIN) e da Pro Pilot. No ano seguinte, a AIN nos reconheceu novamente como líder em suporte a produtos. Em 2018, conquistamos o primeiro lugar na pesquisa de suporte ao produto da Pro Pilot e garantimos a segunda posição na pesquisa da AIN. Em 2020 e 2021, mantivemos nossa posição de liderança em todas as categorias da Pesquisa de Suporte ao Produto da Pro Pilot, como tempo de resposta da empresa, custos de peças e classificação geral. Em 2022, alcançamos o primeiro lugar na pesquisa de suporte ao produto da AIN e garantimos o segundo lugar na pesquisa da Pro Pilot. Os resultados gerais e a satisfação dos clientes em jatos executivos mantiveram a Embraer no topo das pesquisas de suporte ao produto de 2023, conquistando o primeiro lugar na Professional Pilot Magazine e o terceiro lugar na AIN. Em 2023, implementamos com sucesso um novo simulador de voo completo para o Phenom 300E em Las Vegas, Nevada. Além disso, pelo quinto ano consecutivo, a operadora de base fixa da Embraer, ou a operadora FBO, em Sorocaba,

São Paulo, foi reconhecida como a melhor FBO do Brasil, segundo pesquisa Aviation International News. Esse reconhecimento é resultado de nosso compromisso contínuo de melhorar nossas soluções, incluindo a expansão do centro de serviços no local em Sorocaba em 2022. Além disso, durante o ano, em parceria com a *FlightSafety*, implementamos o terceiro simulador de voo completo para a Praetors, em Orlando, Flórida, e lançamos o acelerador automático para aeronaves Phenom 300E. A Embraer-CAE Training Services anunciou a expansão de sua capacidade de treinamento com dois novos simuladores de voo Phenom 300 para atender à crescente demanda por treinamento em jatos executivos nos Estados Unidos da América e na Europa. No mesmo período, fizemos uma parceria com a Elite Jets para substituir os assentos da frota de Phenom 300 com nosso novo logotipo e anunciamos a duplicação de nossa capacidade de manutenção por meio da ampliação de nossos centros de serviços nos Estados Unidos da América, incluindo o aumento de uma equipe de assistência em solo para 28 equipes distribuídas pelo país, dando suporte a todas as MROs. Em julho de 2023, comemoramos 40 anos de nossa presença na França. Atualmente, contamos com um Centro de Serviços para Jatos Executivos em Le Bourget e um armazém em Mitry-Mory, nos arredores do Aeroporto Charles de Gaulle.

Em 2024, a Embraer, a EVE e o Groupe ADP (Aéroport de Paris) assinaram um Memorando de Entendimento (MoU) para impulsionar o futuro da aviação de baixo carbono na região do Aeroporto de Paris-Le Bourget, na França. Como parte dessa iniciativa, a Embraer Serviços e Suporte planeja projetar e transferir suas instalações atuais para um novo prédio de manutenção, com o objetivo de mais que dobrar sua capacidade atual. A nova unidade de MRO da Embraer em Cleveland, Ohio, Estados Unidos, iniciou suas operações em julho de 2024, seguida pelo lançamento de outra unidade em Sanford, Flórida, em agosto de 2024. Pelo segundo ano consecutivo, conquistamos o primeiro lugar na Pesquisa de Suporte ao Produto da Pro Pilot em 2024 e subimos para a segunda posição no ranking da Aviation International News.

Serviços e Suporte – Defesa e Segurança

O segmento de Serviços e Suporte oferece soluções a diversas Forças Armadas e entidades governamentais por meio de um portfólio abrangente. Essas soluções são personalizadas para atender às necessidades dos nossos clientes e podem incluir materiais, treinamento, manutenção, engenharia e outros aspectos que aprimorarão a disponibilidade da frota e a prontidão para missões.

Nossos serviços de suporte variam de uma simples operação de venda até programas de suporte integrado. Avaliamos as capacidades e os requisitos de nossos clientes para definir a solução integrada que manterá a frota operando da maneira mais eficaz.

A aeronave multimissão KC-390 Millennium conta com uma equipe dedicada para projetar e implantar a solução e o início das operações da forma mais eficiente. Nosso cliente participa diretamente do processo, junto com a equipe da Embraer, incluindo a estratégia geral bem como detalhes específicos, assegurando uma operação confiável e tranquila desde o início do processo.

Como parte do programa de suporte integrado, também prestamos serviços a clientes novos e existentes do Super Tucano, aeronave utilizada por diversas Forças Aéreas em todo o mundo.

Além disso, também prestamos serviços de suporte de aeronave a operadores de aeronaves de passageiros de diversas organizações governamentais. Por exemplo, temos serviços de suporte

projetados para atender exigências, incluindo a venda de peças de reposição, manutenção, treinamento e suporte técnico, entre outros, referentes a: (i) aeronaves recentes, como o Phenom 100, o Phenom 300 e o Legacy 450; (ii) aeronaves mais antigas, como o Legacy 600 e o ERJ-145; e (iii) aeronaves históricas, como o Bandeirantes (EMB-110) e o Brasília (EMB-120). Por meio dos serviços de suporte que prestamos aos nossos clientes, podemos complementar aeronaves comerciais ou executivas com equipamentos e sensores, disponibilizando assim a frota de nossos clientes para diferentes tipos de missões.

Em 2022, a Embraer Serviços e Suporte para o mercado de defesa também alcançou marcos importantes, como a segunda fase do programa SISFRON, que teve início no primeiro trimestre de 2022.

Durante o mesmo ano, novos contratos de suporte temporário foram assinados com a Polícia Federal Brasileira para dois E175s e com a SATENA, o que representou uma nova receita para a Embraer Serviços e Suporte. Os novos acordos também incluem engenharia de sustentação (suporte e manutenção de aeronaves); treinamento de pilotos; radares M60 sob demanda e contrato de representação técnica para a frota Legacy 500.

Também em 2022, o segmento de Serviços e Suporte apoiou a preparação para a entrada em serviço da frota de KC-390 da Força Aérea Portuguesa e da Força de Defesa Húngara e a operação de 100% da frota de Super Tucano nas Filipinas. No treinamento, a equipe ajudou na primeira e bem-sucedida operação do KC-390 para o lançamento aéreo de suprimentos de carga na base de pesquisa brasileira na Antártica, além de concluir o treinamento de pilotos na Turkmen Air.

No segmento de Defesa e Segurança, o segmento de Serviços e Suporte celebrou um contrato de suporte logístico integrado, ou ILS para o A-29 com a Força Aérea Chilena e a participação da Embraer na primeira assembleia do Grupo de Usuários do KC-390, organizado pela Força Aérea Portuguesa.

Em junho de 2023, um marco importante foi a inauguração do primeiro simulador de voo completo para o jato multimissão KC-390 Millennium na Academia Embraer, localizada na unidade Eugênio de Mello em São José dos Campos, estado de São Paulo, Brasil. Além disso, a execução de contratos pontuais de peças de reposição e reparos com a Força Aérea das Filipinas e o contrato de ILS com a Força Aérea Helênica foram conquistas importantes.

Em 2023, um marco importante foi a extensão do contrato da ILS para a frota da Força Aérea Brasileira, composta por 24 aeronaves ERJ-135, Legacy 600 e AEW. Na opinião da nossa administração, o ILS é a escolha preferida no mercado de defesa, que acreditamos garantirá aos nossos clientes militares e governamentais a disponibilidade de ativos a custos previsíveis e competitivos.

Em 2024, alcançamos marcos importantes, como: o suporte à entrada em serviço da sétima aeronave multimissão KC-390 Millennium entregue ao Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo da Força Aérea Brasileira na Base Aérea do Galeão, no Rio de Janeiro; a celebração de cinco anos de operação do KC-390 pela Força Aérea Brasileira; e a entrada em serviço do KC-390 Millennium da Força Aérea Húngara com apoio de nossa equipe técnica. Também anunciamos que forneceremos soluções de treinamento para o KC-390 Millennium à Força Aérea Real da Holanda. O acordo inclui um simulador de voo completo e um treinador de operação de estação de carga desenvolvido em parceria com a Rheinmetall.

OGMA

A OGMA, subsidiária da Embraer localizada em Alverca, Portugal, combina o know-how acumulado como fabricante de aeronaves e prestadora de serviços de manutenção. Ela oferece, no mundo todo, serviços de MRO para aviação comercial, executiva e de defesa, bem como para motores e componentes de aeronaves. Além disso, a OGMA tem um importante papel como principal fornecedora de aeroestruturas de soluções integradas a OEMs e fornecedores de primeira linha. A OGMA entrega conjuntos e subconjuntos tanto em materiais metálicos como compósitos. Em 31 de dezembro de 2024, detínhamos 65% do capital votante da OGMA, sendo os 35% restantes pertencentes à idD - Portugal Defense S.A.

A OGMA comemorou o aniversário de 100 anos de atividades no mercado aeronáutico em 2018. Desde a sua constituição, a OGMA tem realizado investimentos nas áreas de MRO e fabricação de aeroestruturas. Em 2018, a OGMA também celebrou um contrato de manutenção e gestão da frota de aeronaves C-130 da Força Aérea Brasileira, fortalecendo sua posição nesse mercado. A OGMA ampliou ainda mais o espectro de MRO, obtendo a certificação para manutenção do motor Rolls-Royce AE1107. Além disso, ela também celebrou um contrato de manufatura de pilones com um dos maiores fabricantes de aeronaves executivas. Em 2020, a OGMA firmou 12 novos contratos para prestação de serviços de MRO aos segmentos de Defesa e Segurança e Aviação Comercial, além de serviços de reparo de componentes de manutenção, como sistemas hidráulicos, pneumáticos, de combustível, elétricos e aviônicos. Ainda em 2020, a OGMA tornou-se um novo centro autorizado de manutenção de motores Pratt & Whitney, como resultado de um projeto desenvolvido pela OGMA, com o apoio da Embraer, ao longo dos 12 meses anteriores, permitindo a expansão do seu escopo de serviços na área da manutenção de motores, e marcando a entrada da Pratt & Whitney manutenção, reparação e revisão em Portugal. Em 2021, a OGMA obteve grandes conquistas, como: A Pratt & Whitney assinou um acordo para motores PW GTF, o Programa Rolls-Royce AE 2100 incluiu a entrega da primeira nacele dentro do TAT contratado, e foi firmado um acordo para a Academia Aeronáutica da OGMA. Também em destaque na publicação Aerospace & Defense Review, a OGMA foi classificada como uma das "10 principais empresas de serviços MRO na Europa em 2021." Em 2022, a OGMA entregou o último F-16 à Força Aérea Real da Holanda (RNLAf), o segundo ERJ-175 para a Polícia Federal brasileira e entregou um C-130 para a Força Aérea Portuguesa. A OGMA obteve ainda dois importantes reconhecimentos no mercado, sendo classificada como uma das "Top 10 MRO Service Companies in Europe in 2022" pela Aerospace & Defense Review. A OGMA foi também nomeada como um dos melhores locais para trabalhar, ocupando o primeiro lugar no setor da aviação, de acordo com o estudo de employer branding desenvolvido pela Randstad Portugal. Em 2023, a OGMA realizou a primeira manutenção de base de uma aeronave E2, a primeira do mundo, e concluiu a manutenção da aeronave C-295 à Força Aérea Portuguesa. Em 2023, a OGMA realizou manutenção em helicópteros modelo EH101 da Força Aérea Portuguesa e aeronaves modelo C-295 e C-130 H da Força Aérea Brasileira. A OGMA realizou a primeira manutenção pesada C-Check (que é uma verificação de manutenção realizada a cada 20-24 meses) nas três aeronaves E2 da Widerøe, a maior companhia aérea regional da Escandinávia. Essas aeronaves fazem parte do primeiro grupo de aeronaves a passar por esse tipo de manutenção no mundo. Em 2023, após serviços de manutenção, entregamos aeronaves ERJ-145 para a Loganair, ERJ-135 para a Força Aérea Indiana, EJet170 para a Royal Oman Police e Nordic Aviation Capital, aeronaves 190E2 para a Placar, C-130 para a Força Aérea Chilena e Força Aérea do Chade, e F-16 e helicóptero EH-101 para a Força Aérea Portuguesa. Cerca de 25 motores Rolls-Royce também foram entregues após reparos e manutenção. No que diz

respeito às aeroestruturas, a OGMA entregou diversas peças fabricadas e montadas aos nossos principais clientes. No último trimestre de 2023, entregamos aeronaves C-295 à Força Aérea Portuguesa e iniciamos treinamentos de manutenção pesada dos motores GTF. Em 2024, a OGMA inaugurou a nova linha de manutenção da família de motores GTF PW1100 da Pratt & Whitney e concluiu a entrada do primeiro motor na linha.

- **Outros Segmentos**

Fornecemos peças para sistemas estruturais, de combustível, mecânicos e hidráulicos à Sikorsky Aircraft Corporation, à Helicopter Support Inc. e à Liebherr Aerospace, para atender às necessidades de pós-venda dessas empresas. Adicionalmente, fabricamos peças de reposição para a Sikorsky, como trem de pouso, sistema de combustível e tanques de combustível para seus helicópteros S-92 e H-92 Helibus.

Produzimos a aeronave Ipanema, um pulverizador agrícola originalmente desenvolvido na década de 1970 sob especificações do Ministério da Agricultura do Brasil. Atualmente em sua sétima geração, todas as novas aeronaves Ipanema são entregues com motor movido a biocombustível (etanol). Essa aeronave é produzida sob demanda e, em 31 de dezembro de 2024, havíamos entregado um total de 1.671 unidades, incluindo 65 no ano de 2024.

Nossos Segmentos de Outros Negócios também incluem serviços relacionados ao desenvolvimento e à certificação de eVTOLs, como a criação de uma rede de manutenção e serviços para eVTOLs e o desenvolvimento de um sistema de gerenciamento de tráfego aéreo (mobilidade aérea urbana, ou negócio de UAM).

Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, nossos Segmentos de Outros Negócios representaram, respectivamente, 1,0%, 1,5% e 1,6% de nossa receita. Esse segmento também inclui receitas de nossa subsidiária Tempest. Para mais detalhes, consulte a nota 36 das demonstrações financeiras consolidadas auditadas de 2024 incluídas neste relatório anual.

Tempest Security Intelligence

Fundada em 2000, a Tempest é a maior empresa de cibersegurança do Brasil, fornecendo soluções completas para a proteção dos negócios no mundo digital. O portfólio de produtos e serviços fornecidos pela Tempest está alinhado com a estrutura do National Institute of Standards and Technology (NIST), um órgão governamental não regulatório vinculado à Administração de Tecnologia do Departamento de Comércio dos Estados Unidos. Com mais de 400 profissionais e escritórios em Recife, São Paulo e Londres, a Tempest já garantiu a proteção de mais de 800 empresas de todos os portes e setores, oferecendo um portfólio com mais de 80 soluções que incluem consultoria, identidade digital, segurança gerenciada e serviços de integração.

Em 2024, a Tempest tornou-se uma empresa 100% controlada pela Embraer, reforçando a confiança da Embraer no crescimento contínuo da área de cibersegurança e posicionando a Tempest como um player importante dentro da visão estratégica da Embraer. Acreditamos que essa movimentação fortalece a capacidade da Tempest de expandir e inovar no setor de cibersegurança, assegurando resiliência de longo prazo e uma presença de mercado mais robusta.

Este ano também marcou uma importante transição de liderança na Tempest. Em agosto, o Sr. João Paulo Lins foi anunciado como novo CEO da Tempest como parte de uma transição planejada. Anteriormente, o Sr. Lins atuava como diretor de tecnologia da Tempest, desempenhando um papel fundamental na liderança estratégica da empresa. Nesse período, esteve ativamente envolvido na criação da AllowMe Tecnologias Ltda., ou AllowMe, e em estratégias de fusões e aquisições envolvendo a própria AllowMe (vendida em 2023 à Serasa Experian), a El Pescador (vendida em 2019 à KnowBe4) e a aquisição da EZ-Security (adquirida pela Embraer em 2018). Com sua ampla experiência, o Sr. Lins traz uma visão estratégica voltada para o crescimento, eficiência operacional e fortalecimento de parcerias para ampliar a oferta de soluções e a competitividade da empresa.

Ao longo de 2024, a Tempest promoveu uma grande reestruturação de seu centro de operações de segurança, introduzindo um novo conjunto de ofertas e um modelo reformulado. Essas mudanças visam oferecer aos clientes serviços de segurança mais escaláveis, eficazes e personalizados, garantindo que a Tempest se mantenha na vanguarda das operações de cibersegurança.

Adicionalmente, a Tempest vem reestruturando ativamente sua divisão de revenda de softwares, firmando parcerias estratégicas com players relevantes, como o Google SecOps. Essa colaboração tem sido fundamental na conquista de contratos importantes ao longo do ano, ampliando a capacidade da Tempest de fornecer soluções de cibersegurança de ponta aos seus clientes.

Como estratégia de longo prazo, o segmento de Threat Intelligence permaneceu como um dos principais focos, refletindo a forte demanda do mercado e a capacidade da Tempest de adaptar suas ofertas. A receita nesse segmento, que inclui Threat Intelligence e SaaS, apresentou crescimento anual de 20,2% entre 2024 e 2023, reforçando a transição da Tempest para um modelo mais orientado a software.

Com esses avanços estratégicos, a transição de liderança e a parceria reforçada com a Embraer, acreditamos que a Tempest está bem-posicionada para continuar crescendo e inovando no setor de cibersegurança, garantindo que seus clientes permaneçam protegidos em um cenário digital cada vez mais complexo.

Atividades de Arrendamento Operacional de Aeronaves

Com o objetivo de prestarmos um melhor suporte financeiro às nossas atividades comerciais, bem como para administrar e reduzir os riscos financeiros relacionados à comercialização de aeronaves, criamos a ECC Leasing em setembro de 2002. A ECC Leasing realizou a recomercialização de aeronaves em seu portfólio em condições e valores similares àqueles de mercado e sem qualquer garantia da Embraer. Todas as operações de venda e arrendamento foram realizadas a taxas de mercado, ajudando a sustentar o valor presente e futuro de nossos produtos.

Em janeiro de 2017, a ECC Leasing foi incorporada pela Embraer Netherlands, bem como seus ativos e atividades. A missão da Embraer Netherlands, atuando como responsável pelas atividades de arrendamento operacional de aeronaves, é administrar e realizar a recomercialização do nosso portfólio de aeronaves, que devido a obrigações contratuais, podem ser adquiridos por nós por meio de operações de troca (trade-in). Também prestamos serviços de recomercialização a terceiros que pretendam vender suas aeronaves fabricadas por nós. Em 2024 e 2023, a Embraer Netherlands não vendeu e não entregou nenhuma aeronave, em comparação com uma aeronave entregue em 2022,

por um valor total de US\$ 24,5 milhões. Desde o estabelecimento do negócio de recomercialização de aeronaves, em 2002, até 31 de dezembro de 2024, vendemos 267 aeronaves, das quais nenhuma estava disponível ou em negociação de venda no final de 2024.

Acreditamos que os resultados da Embraer Netherlands dependerão em grande parte das condições de mercado, dos níveis de disponibilidade de aeronaves e da demanda por jatos, principalmente na categoria de 70 a 150 assentos

(b) Receita proveniente do segmento e sua participação na receita líquida do emissor

	Exercício social findo em 31 de dezembro de			
	2024		2023	
(Em milhões de Reais, exceto %)	Receita Líquida	Participação na Receita Líquida	Receita Líquida	Participação na Receita Líquida
Aviação Comercial	12.383,5	35,0%	9.135,4	35,0%
Aviação Executiva	9.828,1	27,7%	6.937,2	26,6%
Defesa e Segurança	3.989,7	11,3%	2.567,3	9,8%
Serviços e Suporte	8.854,2	25,0%	7.073,0	27,1%
Outros	368,8	1,0%	397,7	1,5%
Total	35.424,2	100%	26.110,5	100%

(c) Lucro ou prejuízo resultante do segmento e sua participação no lucro líquido do emissor

A Embraer não apura lucro líquido por segmento de negócio.

1.4 – Produção/Comercialização/Mercados

(a) Características do processo de produção

A fabricação de aeronaves consiste em três estágios principais: produção das peças primárias, montagem dos principais componentes e montagem final. As peças primárias incluem placas e chapas metálicas (produzidas a partir de moldes fundidos sob pressão, formação por estiramento ou vários tratamentos químicos), peças produzidas em máquinas computadorizadas e não computadorizadas e peças pré-fabricadas. As peças primárias são então unidas umas às outras, ou acasaladas, para produzir os principais componentes da aeronave, que são reunidos para criar a estrutura básica da aeronave. No estágio final de montagem, os vários sistemas operacionais da aeronave (como fiação e eletrônica) são instalados na estrutura e testados.

Em 2022, firmamos um acordo com a Toyota do Brasil para adotar os princípios e conceitos do Toyota Production System (TPS) em suas operações industriais. O programa visa eliminar desperdícios, obter eficiência operacional e aumentar a geração de valor para as partes interessadas. Durante a primeira fase deste projeto, realizada ao longo do segundo semestre de 2022, uma equipe de especialistas em TPS da Toyota do Brasil imergiu em nosso trabalho diário para avaliar e sugerir melhorias para nossa área fabril na Unidade Ozires Silva, localizada em São José dos Campos, Brasil. A primeira fase do projeto foi concluída e apresentando uma redução de 50% no ciclo de um processo específico de montagem de asas de jatos comerciais e 17% na fabricação geral das asas. Decorrente aos resultados da primeira fase, ambas as empresas decidiram em outubro de 2023 ampliar o projeto. Temos flexibilidade para aumentar ou diminuir nossa produção conforme a demanda.

Aviação Comercial

Em julho de 2009, em linha com nossas iniciativas para melhorar a eficiência produtiva de acordo com a Frente Eficiência Empresarial, convertemos a montagem final da família de E-Jets E1 para um conceito de linha em São José dos Campos, o que resultou em uma redução significativa no ciclo de tempo de produção. Em 2015, iniciamos a produção de protótipos para a nova família de jatos E-Jets E2, com a primeira entrega e certificação de produção em 2018. Temos instalações de produção para aeronaves de aviação comercial em São José dos Campos, estado de São Paulo, Brasil.

Em 2022, firmamos um acordo com a Toyota do Brasil para adotar os princípios e conceitos do Sistema Toyota de Produção (TPS) em suas operações industriais. O programa tem como objetivo eliminar desperdícios, obter eficiência operacional e aumentar a geração de valor para as partes interessadas. Durante a primeira fase desse projeto, realizada ao longo do segundo semestre de 2022, uma equipe de especialistas em TPS da Toyota do Brasil mergulhou em nosso trabalho diário para avaliar e sugerir melhorias para nossa área fabril na Unidade Ozires Silva, localizada em São José dos Campos, Brasil. A primeira fase do projeto foi concluída e apresentou redução de 50% no ciclo de um processo específico de montagem de asas de jatos comerciais e de 17% na fabricação geral das asas. Devido aos resultados da primeira fase, ambas as empresas decidiram em outubro de 2023 ampliar o projeto de uma estação de linha de montagem.

Aviação Executiva

Atualmente, as aeronaves da Aviação Executiva são produzidas em Melbourne, Flórida, nos Estados Unidos da América, e em Gavião Peixoto, estado de São Paulo, Brasil. A unidade de Melbourne é uma unidade de linha de montagem final, com centro de atendimento ao cliente e um escritório de engenharia. Em 2014, anunciamos um plano de expansão para montar o Legacy 450 e o Legacy 500 (atualmente Praetor 500 e Praetor 600) nessa instalação, para melhorar nossa capacidade de produção. Estamos aumentando o número de jatos executivos produzidos em Melbourne desde 2016. Desde 2020, a unidade de Gavião Peixoto fabrica jatos executivos e monta as aeronaves Praetor 500 e Praetor 600.

Defesa e Segurança

A unidade de Gavião Peixoto tem capacidade para realizar testes de voo para todas as aeronaves da Embraer e possui uma linha de montagem final para nossas aeronaves de defesa. Essa unidade está em operação desde novembro de 2002. Em maio de 2014, inauguramos a linha de montagem final do novo jato de transporte militar e reabastecimento em voo, o KC-390 Millennium, que em fevereiro de 2015 realizou com sucesso seu primeiro voo. Atualmente, a Embraer está realizando testes de voo adicionais para o KC-390 Millennium para validar melhorias operacionais e atender ao aumento da demanda. No quarto trimestre de 2018, recebemos a Certificação de Tipo da ANAC para o transporte aéreo multimissão KC-390 Millennium e entregamos a primeira aeronave em 2019.

Temos uma unidade de montagem final de Defesa e Segurança em Jacksonville, na Flórida, onde iniciamos a linha de montagem final do Super Tucano para o programa LAS da Força Aérea dos Estados Unidos da América em 2013. O Super Tucano também é fabricado na unidade de Gavião Peixoto, responsável pela linha de montagem final e pela fabricação de grandes segmentos que abastecem nossas duas unidades de montagem final.

Em 2016, lançamos o GDDN em Gavião Peixoto. Trata-se de um hub de desenvolvimento tecnológico do Gripen NG no Brasil para a Saab e a Embraer junto às empresas e instituições brasileiras parceiras. O GDDN contempla o ambiente e os simuladores necessários para o desenvolvimento dos caças. Além disso, o GDDN está conectado à Saab na Suécia e aos parceiros industriais no Brasil, assegurando transferência de tecnologia e o desenvolvimento eficiente.

Unidade de Outros Segmentos Relacionados

Fabricamos sistemas e componentes aeroespaciais em nossa unidade de São José dos Campos. Essa produção era originalmente realizada por nossa subsidiária ELEB Equipamentos Ltda., ou ELEB, que era uma de nossas subsidiárias produtivas localizadas em São José dos Campos. A ELEB foi posteriormente incorporada à Companhia, e essas atividades passaram a ser conduzidas pela divisão de equipamentos da Embraer. Nossos principais produtos nessa iniciativa são peças estruturais, sistemas de trem de pouso, sistemas hidráulicos e subconjuntos eletromecânicos, como atuadores, válvulas, acumuladores e *pylons*.

Além disso, na cidade de Botucatu, localizada no estado de São Paulo, Brasil, produzimos o pulverizador agrícola Ipanema, desenvolvido de acordo com especificações do Ministério da Agricultura.

Presentes em todo o processo produtivo, os riscos da Companhia são acompanhados periodicamente, com responsáveis definidos e estratégias de contingência elaboradas, a fim de evitar qualquer tipo de paralisação nas atividades. Essa análise de riscos abrange tanto os ativos relevantes quanto à cadeia de suprimentos.

O processo produtivo da Embraer é acompanhado por indicadores de excelência, dos quais os mais relevantes são relacionados a qualidade (*Cost of Poor Quality*), produtividade (KPI – *Key Performance Indicators*) e manutenção preventiva de máquinas e equipamentos (*Total Productive Maintenance* ou TPM).

Em relação a produtividade, é mensurada a taxa de ocupação dos funcionários, procurando sempre reduzir a volume de atividades que não agregam valor ao processo de produção. Já em relação a qualidade, atuamos de forma preventiva, com treinamento contínuo das equipes e mapeamento e tratativa dos escapes a fim de evitar reincidência, essas ações abrangem a produção da Embraer, os times de projeto, engenharia e fornecedores. O TPM prioriza as manutenções preventivas e programadas, a fim de evitar a parada repentina de máquinas.

Adicionalmente, existem contratos estabelecidos com as fabricantes das máquinas ou fornecedores e abrangem a manutenção de componentes e controles de máquinas, além dos sistemas de suporte a operação. As instalações e equipamentos são segurados para substituição em caso de perda. A frota de aeronaves também está segurada, a fim de cobrir quaisquer danos potenciais, incluindo os ocorridos durante voos comerciais e de demonstração. Além disso, a Companhia está segurada por uma apólice de responsabilidade civil sobre produtos de aviação, que cobre danos decorrentes da fabricação, distribuição, venda e manutenção de aeronaves e peças. Outro seguro contratado está relacionado a desastres naturais e interrupção das atividades, cobrindo danos a imóveis e lucros cessantes, conforme definido na apólice, e despesas adicionais, como as incorridas pela redução da produção e entrega de aeronaves devido a uma interrupção parcial ou total das nossas atividades, devido a um acidente. Consideramos os montantes de cobertura de nossos seguros típicos de uma empresa do tamanho da Embraer e adequados para atender a todos os riscos previsíveis associados a nossas operações.

(b) Características do processo de distribuição

As vendas dos produtos, dos segmentos de Aviação Comercial e de Defesa e Segurança e de Agrícola da Embraer, são realizadas através de vendedores próprios, dessa forma não há a utilização de representantes nas transações comerciais das aeronaves desses segmentos. Na Aviação Executiva e na comercialização de Aeronaves Agrícolas, além dos vendedores próprios, a Companhia utilizava também, porém em menor proporção, os serviços de representação comercial. Embora a Aviação Executiva possa utilizar representantes comerciais em caráter de exceção, tais serviços não vêm sendo utilizados desde janeiro de 2021. É importante ressaltar que em todos os casos a utilização de representantes comerciais é vedada para vendas a governos ou entes governamentais, sendo somente admitida a contratação de representantes comerciais para prospecção de vendas a clientes privados de Aeronaves Agrícolas ou da Aviação Executiva.

Para dar suporte às operações de pós-venda e oferecer novos serviços para os operadores, a Embraer conta com o Customer Care Center, baseado na Unidade Ozires Silva, São José dos Campos, SP através de uma equipe de técnicos e engenheiros especializados, disponíveis para dar suporte 24/7,

365 dias do ano. Além disso, temos 11 centros de serviços próprios para manutenção de aeronaves localizados em: São José dos Campos (São Paulo), Gavião Peixoto (São Paulo) e Sorocaba (São Paulo), no Brasil, Meza – AZ; Fort Lauderdale – FL; Melbourne - FL; Nashville – TN; La Vergne - TN; Macon – TN, nos Estados Unidos, em Le Bourget, na França, em Alverca, Portugal e mais de 80 centros de serviço autorizados distribuídos mundialmente. Contamos ainda com 7 Centros de distribuição e reposição de peças e escritórios regionais dedicados aos clientes. As empresas controladas relacionadas com atividades pós-venda acima descritas são: Embraer S.A, Embraer Aircraft Customer Services Inc., Embraer Aircraft Maintenance Services Inc., Embraer Executive Jet Services, LLC, Embraer Aviation International, Ogma – Indústria Aeronáutica de Portugal S.A, Embraer (China) Aircraft Technical Services Co. Ltd, Embraer Asia Pacific PTE Ltd. Outras informações sobre as empresas citadas estão descritas no Item 1.2 desse Formulário de Referência.

(c) Características dos mercados de atuação, em especial:

(i) Participação em cada um dos mercados

(ii) Condições de competição nos mercados

Incentivos Fiscais

Assim como outras companhias brasileiras de diversos setores, recebemos determinados benefícios fiscais e outros benefícios do governo, inclusive incentivos relativos às nossas atividades de exportação e pesquisa e desenvolvimento. Para aproveitar os benefícios fiscais, devemos atender a certos requisitos, como fazer investimentos em pesquisa e desenvolvimento, registrar lucros tributáveis, entre outros.

Além disso, esses incentivos podem ser cancelados ou suspensos pela União a qualquer momento sem aviso prévio, e a manutenção de tais planos de incentivo pela União 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.

Informações Gerais sobre Tendências do mercado dos negócios da Companhia

Nossa carteira de pedidos firmes em 31 de dezembro de 2024 foi de US\$ 26,3 bilhões, dos quais US\$ 10,2 bilhões eram do segmento de Aviação Comercial, US\$ 7,4 bilhão eram do segmento de Aviação Executiva, US\$ 4,6 bilhões eram do segmento de Serviços e Suporte e US\$ 4,2 bilhões eram do segmento de Defesa e Segurança. Nossa carteira total de pedidos firmes em 31 de dezembro de 2023 era de US\$ 18,7 bilhões, dos quais US\$ 8,8 bilhões eram do segmento de Aviação Comercial, US\$ 4,3 bilhões eram do segmento de Aviação Executiva, US\$ 2,5 bilhões eram do segmento de Defesa e Segurança e US\$ 3,1 bilhões eram do segmento de Serviços e Suporte. Nosso backlog total de pedidos firmes em 31 de dezembro de 2022 era de US\$ 17,5 bilhões, dos quais US\$ 8,6 bilhões eram do segmento de Aviação Comercial, US\$ 3,9 bilhões eram do segmento de Aviação Executiva, US\$ 2,4 bilhões eram do segmento de Defesa e Segurança e US\$ 2,6 bilhões eram do segmento de Serviços e Suporte.

A incerteza econômica continuará a desempenhar um papel na atitude e na filosofia de investimento dos setores público e privado. Possíveis compradores de jatos executivos em todo o mundo estão revisando seus fluxos de caixa e despesas de capital para proteger seu capital, o que está afetando

os fundamentos e perspectivas de crescimento do mercado. Além disso, a pandemia da COVID-19 afetou negativamente o fornecimento de pilotos nos Estados Unidos da América, muitos dos quais decidiram mudar de carreira ou se aposentar como resultado da pandemia, e também resultou na escassez global de componentes, afetando nossos ciclos da cadeia de suprimentos.

Aviação Comercial

No segmento de Aviação Comercial, a extensa interrupção do tráfego aéreo causada pela COVID-19, que afetou as operações de nossos clientes em todo o mundo, somente foi superada em 2024, quando o tráfego aéreo comercial global retornou aos níveis de 2019, conforme relatado pela IATA.

No mercado do E175, o segmento de aeronaves regionais dos Estados Unidos da América se restabeleceu após um período de escassez de disponibilidade de pilotos. Com isso, voltamos a receber mais pedidos relevantes para esse tipo de aeronave. Acreditamos que esses pedidos devem reforçar a relevância do segmento como espinha dorsal da malha aérea dos Estados Unidos da América no futuro previsível.

Para o E190-E2 e o E195-E2, a demanda advém principalmente do crescimento dos mercados de turboélices, da complementação de narrow-bodies e da substituição dos modelos E1, sendo esta última de particular importância, uma vez que a base de clientes no segmento é nosso ativo mais relevante para o futuro. Como o E2 foi lançado no início da vida útil do E1 devido a razões competitivas, a onda de substituição do E1 relevante deverá acontecer nos próximos anos e ser finalizada no final desta década.

Concorrência

Geralmente, enfrentamos a concorrência de grandes fabricantes no mercado internacional de aeronaves. Cada categoria de nossos produtos enfrenta uma concorrência de natureza diferente e geralmente de empresas diferentes. Alguns de nossos concorrentes têm mais recursos financeiros, de marketing do que nós. Atualmente, enfrentamos a competição mais forte das seguintes aeronaves:

- A220, antigo CSeries, jatos de 110 a 150 assentos adquiridos pela Airbus da Bombardier, que entrou em serviço em 2016;
- C909, um jato regional de 90 passageiros produzido pela Commercial Aircraft Corporation of China, ou COMAC;
- SSJ100, um jato regional de 103 assentos produzido pela JSC Sukhoi Company, subsidiária da United Aircraft Corporation;
- SpaceJet (antigo MRJ), um jato de 76 a 88 assentos que estava em desenvolvimento pela Mitsubishi Aircraft Corporation, mas teve seu desenvolvimento suspenso em 2020 e oficialmente cancelado em 2023;
- CRJ-700, CRJ-900 e CRJ-1000, jatos regionais de 70 assentos, 86 assentos e 98 assentos, respectivamente, anteriormente produzidos pela Bombardier, adquiridos pela Mitsubishi Heavy Industries (MHI);

- Dash 8-400 (antigo Q-400), um programa turboélice de 72 lugares da Bombardier recentemente adquirido pela Havilland Canada que pertence à Viking Air;
- ATR-72, um turboélice de 68 lugares produzido pela ATR Aircraft.

Somos o maior fabricante do mercado de jatos de até 150 assentos do mundo, com participação de mercado de 29,1% em termos de entregas acumuladas, desde 2004, de acordo com o relatório de dados do Cirium Fleet Analyzer datado de 31 de dezembro de 2024.

Os principais fatores competitivos nos mercados em que participamos incluem projeto e força tecnológica, custos operacionais da aeronave, preço da aeronave, incluindo custos de financiamento, atendimento ao cliente e eficiência de fabricação. Acreditamos que seremos capazes de competir de forma favorável com base no desempenho de nossas aeronaves, eficiência, baixos custos operacionais, experiência em desenvolvimento de produtos, base global de clientes, aceitação no mercado, design de cabine e preço das aeronaves. Além disso, embora o cenário competitivo tenha se tornado cada vez mais agressivo, negócios como a aquisição da Airbus de uma participação majoritária no Programa Série C da Bombardier, rebatizado como A220, são evidências das oportunidades no mercado de 100-150 assentos. Com a equipe de vendas da Airbus promovendo o Programa A220, acreditamos que os clientes que não considerariam anteriormente aeronaves desse tamanho podem buscar nosso E190/E195-E2 como uma alternativa comparável.

Aviação Executiva

Em 2024, o mercado de aviação executiva continuou a apresentar crescimento, refletindo os esforços para ampliar a capacidade de produção visando a normalização entre oferta e demanda. As entregas globais da indústria ficaram abaixo do esperado, mas ainda assim foram 5% superiores ao ano anterior. A demanda por novas aeronaves permaneceu robusta ao longo de 2024, modestamente abaixo da atividade observada no ano anterior, embora tenha superado as expectativas anteriores. O mercado de propriedade fracionada, em particular, garantiu pedidos adicionais, impulsionado pela alta demanda por opções de viagem flexíveis e personalizadas. Diante da demanda resiliente, a carteira de pedidos da indústria continuou a crescer, apontando para uma transição mais suave na tendência de normalização do índice *book-to-bill* da indústria.

Nesse cenário, nossos jatos executivos se destacaram em todas as frentes. Como líderes no crescimento de entregas nos últimos quatro anos, de acordo com dados publicados pela GAMA, também alcançamos altos resultados em vendas e receitas, mantendo uma disciplina de preços resiliente. Com desempenho superior de *book-to-bill* em comparação com nossos pares e um aumento na participação de mercado para 31% em nossas classes, nosso portfólio colheu os frutos de uma filosofia centrada no cliente e de esforços consistentes para escalar e nivelar a produção. Continuamos focados em atender à crescente demanda por nossos produtos, reconhecidos por sua inovação, tecnologia e sustentabilidade.

Concorrência

Os jatos concorrentes do Phenom 100EX e do Phenom 300E das categorias entry-level e light incluem a Textron, Honda e Pilatus. Na categoria midsize, o Praetor 500 concorre com aeronaves produzidas pela Textron, enquanto, na categoria super-midsize, o Praetor 600 concorre com aeronaves da Textron, Gulfstream e Bombardier.

Defesa e Segurança

Em relação ao nosso segmento de Defesa e Segurança, esperamos um aumento nos gastos globais com defesa impulsionado pelo atual cenário geopolítico. Com nosso portfólio abrangente de produtos e presença global, estamos bem-posicionados para fornecer soluções altamente eficazes, criando oportunidades significativas de vendas em áreas como plataformas de aeronaves, softwares críticos, comando, controle, comunicações e inteligência (C4I), bem como sensores em todos os domínios — ar, mar, terra, espaço e cibernético.

Em 2024, assinamos contratos para fornecimento do KC-390 Millennium a quatro clientes: Holanda, Áustria, República Tcheca e um cliente não revelado. A aeronave também foi selecionada por Suécia e Eslováquia, e as negociações com esses países seguem em andamento. Para os próximos anos, esperamos que o principal vetor de crescimento do KC-390 continue sendo a substituição de plataformas de transporte tático mais antigas à medida que estas se aproximam da aposentadoria.

O A-29 Super Tucano segue sendo líder em seu segmento e, em 2024, um total de 29 aeronaves foram adquiridas por cinco clientes Paraguai, Uruguai, Portugal e dois clientes não revelados. A plataforma é operada por 20 países e deve manter sua posição de liderança no mercado.

Concorrência

Nossas aeronaves militares enfrentam a concorrência de vários fabricantes em diferentes países em cada segmento de mercado. O Super Tucano concorre no mercado de apoio aéreo aproximado com o Textron AT-6 (Estados Unidos da América), o SkyWarden da L3 Harris (Estados Unidos da América), o KAI KA-1 (Coreia do Sul), o TAI Hürkuş (Turquia) e o Aero Vodochody L-39NG (República Tcheca), entre outros. No mercado de treinamento, concorre com o Pilatus PC-21 (Suíça) e com o Textron T-6A/B (Estados Unidos da América), entre outros.

No segmento de transporte militar, o KC-390 Millennium atua na categoria de transporte aéreo médio, na faixa de 20 toneladas. Seu principal concorrente é o Lockheed Martin C-130J (Estados Unidos da América). Devido ao projeto multimissão do KC-390 Millennium — incluindo evacuação médica, busca e salvamento, combate a incêndios, reabastecimento em voo, transporte de tropas e reabastecimento aéreo —, esperamos concorrência de outras aeronaves que possam executar algumas dessas missões. Esses concorrentes incluem o Airbus A400M (Europa), o Airbus C-295 (Europa), o Kawasaki C-2 (Japão), o Leonardo C-27J (Itália) e o Ilyushin IL-76 (Rússia).

Em nosso subsegmento de missões especiais, que compreende aeronaves utilizadas por autoridades e chefes de Estado, nossos jatos executivos enfrentam concorrência dos principais fabricantes de jatos executivos, como Textron e Gulfstream (Estados Unidos da América), Bombardier (Canadá) e Dassault (França).

Serviços e Suporte

No segmento de Serviços e Suporte, estamos confiantes de que a integração da perspectiva da frota em operação com nossas iniciativas já existentes de excelência nos negócios posicionará o segmento para alcançar taxas de retorno mais elevadas. Essa estratégia envolve uma análise abrangente do ambiente externo de negócios em todas as suas dimensões, possibilitando a identificação de potenciais riscos operacionais. De modo geral, a combinação entre crescimento da frota, uma base de

clientes diversificada e iniciativas estratégicas posiciona o segmento de Serviços e Suporte para uma lucratividade sustentada.

(d) Eventual sazonalidade

Nossos resultados operacionais e geração de caixa estão historicamente sujeitos à sazonalidade. Isso se deve principalmente a um número tradicionalmente maior de entregas no quarto trimestre, em especial em nosso segmento de Aviação Executiva, em linha com a sazonalidade geral da indústria de jatos executivos. Historicamente, as entregas de jatos executivos no quarto trimestre constituem uma média de mais de 40% das entregas anuais do nosso segmento de Aviação Executiva, enquanto no segmento de Aviação Comercial a média histórica de entregas no quarto trimestre é superior a 35%.

Atualmente estamos desenvolvendo um plano para mitigar essa concentração de entregas, denominado Nivelamento de Produção. O plano de Nivelamento da Produção tem como objetivo principal criar estabilidade e ter uma produção nivelada ao longo de todo o ano, tanto para os segmentos de Aviação Executiva quanto de Aviação Comercial. O foco principal do nosso plano de nivelamento de produção está no (i) planejamento de vendas e operações, (ii) execução de vendas e operações e (iii) plano e controle de produção, com o objetivo de avaliar a demanda e a capacidade real de nossos fornecedores e de nossas instalações de produção, garantir a execução de um plano definido, mitigando os riscos de curto e médio prazo, e controlar a produção e a conclusão de aeronaves por hora. Acreditamos que nosso planejamento sincronizado, aliado à gestão de execução e à nossa mão de obra qualificada contribuirão para o sucesso do nosso plano de Nivelamento da Produção, minimizarão a concentração de entregas e melhorarão nossos resultados operacionais no futuro.

(e) Principais insumos e matérias primas, informando:

(i) Descrição das relações mantidas com fornecedores, inclusive se estão sujeitas a controle ou regulamentação governamental, com indicação dos órgãos e da respectiva legislação aplicável

Nossa relação com fornecedores abrange uma ampla variedade de produtos e serviços, desde componentes aeronáuticos até serviços de manutenção e consultoria técnica, uma vez que não somos responsáveis pela fabricação de todas as peças e componentes utilizados em nossas aeronaves.

Ao selecionar nossos fornecedores, consideramos diversos fatores, como diligência prévia de compliance, desempenho técnico, qualidade dos produtos, capacidade de produção, confiabilidade de entrega, relacionamento e competitividade financeira. Estabelecemos relacionamentos contínuos e de longo prazo com os nossos principais fornecedores desde o início da produção da aeronave Bandeirante em 1975. Além disso, celebramos contratos de longo prazo e gestão ativa de fornecedores que abrangem não apenas nossa produção, mas o suporte para todo o ciclo de vida de nossos produtos.

Nossas relações com fornecedores estão sujeitas a controles e regulamentações governamentais nacionais e internacionais, com o objetivo de garantir a segurança, qualidade e conformidade com as normas aplicáveis, observando também regulamentos e normas específicas para o setor de aviação como por exemplo da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), *Federal Aviation Administration* (FAA) nos Estados Unidos, a *European Union Aviation Safety Agency* (EASA) na União Europeia e a

International Civil Aviation Organization (ICAO) em nível global.

A Embraer e seus fornecedores estão sujeitos a controles adicionais referentes a itens considerados críticos para a segurança nacional de seu país de origem, principalmente por também atuarmos no mercado de Defesa. Esses controles incluem, dentre outros, controles para cumprimento da legislação brasileira, bem como para cumprimento das regulamentações de exportação dos Estados Unidos da América, conhecidas como "*International Traffic in Arms Regulations*" (ITAR) e "*Export Administration Regulations*" (EAR).

Para buscar a conformidade com essas regulamentações, a Embraer possui políticas e procedimentos que abrangem diversas áreas de nossas operações e de nossa cadeia. Isso inclui classificação dos itens de acordo com as categorias e restrições estabelecidas pelas regulamentações; a obtenção de licenças de exportação quando aplicável e a adequada supervisão das atividades relacionadas à exportação e transferência de tecnologia, mantendo a confiança de nossos parceiros comerciais e preservando a reputação de nossa empresa.

(ii) Eventual dependência de poucos fornecedores

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 com fornecedores de componentes-chave nos permitem focar em nosso negócio principal: projeto, desenvolvimento, fabricação e venda de aeronaves e sistemas para os segmentos de Aviação Comercial, Aviação Executiva e Defesa e Segurança. Arranjos 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 nossos segmentos de Aviação Comercial, Aviação Executiva e Defesa e Segurança, contamos com parceiros de risco para fornecer componentes vitais de nossas aeronaves. Selecionamos fornecedores com base, entre outros fatores, em desempenho técnico, qualidade e segurança de seus produtos, capacidade produtiva, relacionamento prévio e competitividade financeira. Mantemos o formato de relacionamentos contínuos com a maioria de nossos principais fornecedores desde o início da produção da aeronave Bandeirante em 1975.

Além disso, firmamos contratos de compra com nossos principais fornecedores, que cobrem nossa produção. Esses contratos contêm fórmulas de precificação que levam em consideração os diversos fatores que afetam os negócios de nossos fornecedores e nos ajudam a mitigar os efeitos da volatilidade de preços (que em alguns casos pode ser significativa) dos materiais, peças e componentes necessários para nossas operações e atividades. Como um padrão da indústria, não somos obrigados a comprar uma quantidade mínima de materiais anualmente sob nenhum desses contratos de fornecimento. Nossos relacionamentos contínuos com fornecedores dependem de cooperação, desempenho e manutenção de preços competitivos.

Como resultado do conflito Rússia-Ucrânia, a indústria da aviação enfrenta pressões inflacionárias à medida que os preços da energia e dos combustíveis aumentaram na Europa, levando a um aumento

dos preços dos produtos vendidos pelos nossos fornecedores. Além disso, o conflito gerou um aumento de ataques cibernéticos em todo o mundo, e também causou um aumento dos custos da mão-de-obra e gerando uma escassez global de componentes, afetando a dinâmica da cadeia de abastecimento da indústria da aviação.

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

(iii) Eventual volatilidade em seus preços

Nossos contratos de compra e venda em dólares com clientes das unidades de negócios de Aviação Executiva e Serviços e Suporte geralmente incluem correção monetária pelo índice de preço ao consumidor dos Estados Unidos (*Consumer Price Index for Urban Wage Earners and Clerical Workers*), caso a entrega não ocorra no mesmo ano-calendário da venda, exceto quando preços fixos são pré-determinados considerando a inflação estimada e o planejamento de posicionamento estratégico de preço de um determinado modelo de aeronave, em linha com o planejamento estratégico da Embraer. Nossos contratos de compra e venda com clientes das unidades de negócios de Aviação Comercial e, em geral, Defesa e Segurança preveem o reajuste do preço de venda das aeronaves de acordo com uma fórmula escalonada, que se baseia em um conjunto de índices relativos a matérias primas, equipamento de transporte e custo de mão-de-obra. Os contratos de compra e venda com clientes brasileiros da unidade de negócio de Defesa e Segurança são reajustados por índices nacional de preços previsto em cada contrato. Os depósitos iniciais e os pagamentos em andamento não são reembolsáveis (exceto em alguns casos contemplados no contrato). Uma vez que um cliente exerce uma opção de compra de uma aeronave, nós a contabilizamos como um pedido firme, e começamos a receber os respectivos pagamentos de progresso e reconhecer a receita na entrega da aeronave ou o marco contratual.

Uma parte significativa de nossos contratos no segmento de Defesa e Segurança, inclusive a pesquisa e desenvolvimento contratados para programas específicos, atendem os critérios de reconhecimento de receita por porcentagem de conclusão. No caso dos contratos que não atendem os critérios por porcentagem de conclusão, reconhecemos a receita no momento em que o produto é entregue ou o serviço é prestado. Determinados contratos preveem o reajuste dos preços com base em condições econômicas futuras. Nossos clientes da unidade de negócio de Defesa e Segurança continuam a efetuar adiantamentos, que são convertidos em receita à medida que finalizamos estágios pré-

determinados de conclusão do projeto, inclusive a concepção, desenvolvimento e design, bem como engenharia, integração de sistemas e customização. Na maior parte das vezes, esses pagamentos não são reembolsáveis.

1.5 – Principais clientes

(a) Montante total de receitas provenientes do cliente

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, não tivemos um cliente responsável, individualmente, por mais de 10% da receita líquida.

(b) Segmentos operacionais afetados pelas receitas provenientes do cliente

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, não tivemos um cliente responsável, individualmente, por mais de 10% da receita líquida.

1.6 – Efeitos relevantes da regulação estatal

(a) Necessidade de autorizações governamentais para o exercício das atividades e histórico de relação com a administração pública para obtenção de tais autorizações

Estamos sujeitos aos regulamentos emitidos por agências regulatórias no Brasil e no exterior. Essas agências regulamentam principalmente o projeto, a fabricação, a operação e a manutenção de aeronaves, além de aspectos ligados à propriedade e registro de aeronaves. Além da certificação do projeto no Brasil, devemos obter certificações em cada uma das jurisdições em que nossas aeronaves são fabricadas, registradas e operadas. A agência certificadora no Brasil é a ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, agência regulatória vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos da Presidência da República, responsável pela supervisão e certificação de aeronaves e de peças, fabricação, registro, operação e manutenção de aeronaves. Também estamos sujeitos à regulamentação das autoridades de aviação de outros países, incluindo a FAA – *Federal Aviation Administration* nos Estados Unidos e a EASA – *European Aviation Safety Agency* na União Europeia.

A ANAC celebrou acordos bilaterais com diversas autoridades de aviação, incluindo a FAA e a EASA. A cooperação entre autoridades regulatórias visa, entre outros, um processo de certificação de projeto mais rápido junto às autoridades estrangeiras, dado que as autoridades reconhecem similaridades entre seus requisitos técnicos e processos de certificação, além de reconhecerem entre si, por exemplo, a experiência e a capacidade técnica da autoridade aeronáutica do outro país. Desta forma, após a certificação da aeronave pela ANAC e a validação pela FAA e/ou EASA, algumas autoridades podem optar pela ratificação da certificação do produto de maneira mais ágil e sem a necessidade de conduzir um processo padrão de validação. Ainda assim, há países que exigem o cumprimento de exigências específicas próprias antes de conferir a validação do projeto da aeronave Embraer naquele país, como é o caso de Canadá, Rússia e China.

A certificação de aeronaves é um processo contínuo. A ANAC deve aprovar qualquer alteração no projeto de qualquer de nossas aeronaves. Enquanto modificações menores são aprovadas segundo processo acordado com a ANAC, modificações maiores no projeto de aeronaves podem exigir uma validação/certificação separada de outras autoridades nos termos de seus regulamentos próprios e dos acordos bilaterais estabelecidos com a ANAC. Alterações nos regulamentos aeronáuticos normalmente não exigem uma nova certificação nem uma nova validação de aeronave já certificada, mas as autoridades podem exigir melhorias de segurança segundo requisitos operacionais ou diretrizes de aeronavegabilidade.

Nossos produtos de defesa devem atender as orientações de certificação definidas em cada contrato celebrado com clientes. Nossos produtos de defesa estão sujeitos a obrigações regulatórias específicas de cada força aérea, a exemplo das regras estabelecidas por regulamentos editados pela EDA – *European Defense Agency* na União Europeia. Alguns contratos, como os que dispõem sobre aeronaves civis modificadas para fins militares, exigem certificação civil da plataforma básica (e.g., AEW Índia, SIVAM, etc.). Outros contratos, como os que dispõem sobre o LAS e o C-390 Millennium, exigem a aprovação da Autoridade Militar Certificadora. As forças aéreas contratantes podem, a seu critério, celebrar acordos com autoridades civis para que parte da aprovação de projeto seja verificada pela autoridade civil antes da aprovação final pela autoridade aeronáutica militar, dentro do conceito de adquirir um produto “*as civil as possible, as military as necessary*”, cada vez mais adotado por governos ao redor do mundo.

(b) Principais aspectos relacionados ao cumprimento das obrigações legais e regulatórias ligadas a questões ambientais e sociais pelo emissor

A Embraer tem todas as autorizações relevantes necessárias para operar nossas unidades globalmente. Os termos das licenças de funcionamento são revistos periodicamente e estamos em conformidade com todos eles. Além disso, em 2001 criamos nosso Sistema Integrado de Gestão Ambiental e de Saúde e Segurança do Trabalho, o que nos permitiu obter a certificação ISO 14001 e OHSAS 18001 (atualizada para ISO 45001) em 2002. Desde então a certificação é mantida e em 2024 a cobertura atingiu mais de 82% em termos de número de empregados.

Desde 2009, realizamos nosso inventário de emissões de gases de efeito estufa ("GEE") de acordo com a ISO 14064 Parte I. A partir de 2020, aumentamos a cobertura dos dados de emissões de GEE e, em 2024, nosso inventário de emissões de GEE incluiu 20 instalações, representando aproximadamente 98% da cobertura.

Foram e continuamente são estabelecidos procedimentos e instruções de trabalho para assegurar que as atividades com potencial impacto ambiental sejam conduzidas de forma a minimizar ou mitigar qualquer dano ambiental. Realizamos levantamento e análises de aspectos e impactos ambientais e implantamos ações para eliminar ou reduzir esses impactos, inclusive obras de infraestrutura.

A Embraer estabeleceu um procedimento corporativo de realização de diagnóstico ambiental para detectar a presença de contaminantes no solo e na água em razão de atividades passadas. Esse procedimento é aplicado em áreas onde a Embraer possui instalações de produção e/ou manutenção, bem como em áreas novas que estão sendo adquiridas para esse fim. Os resultados da avaliação, quando associados a um risco ambiental, são reportados e monitorados periodicamente pelo Departamento de Risco interno, também reportados ao CCRA (Comitê de Risco e Controle Ambiental).

A Embraer leva em consideração os requisitos ambientais e de segurança para celebrar acordos com terceiros. A Embraer tem o compromisso de contratar fornecedores, prestadores de serviços e contratados que respeitem o meio ambiente, a saúde e a segurança por meio de suas práticas e processos, e temos um procedimento sistemático para sua avaliação e monitoramento contínuos.

A Embraer incentiva não apenas a certificação ambiental, mas também o desenvolvimento de um ciclo completo de orientação para produtos e serviços, pois é a forma mais prática e com melhor custo-benefício para reduzir impactos ambientais. O sistema de gestão ambiental procura criar valor econômico ao reduzir custos e exposições ambientais em cada estágio da vida do produto, desde o seu design, passando pelas operações, até o fim de sua vida. O desenvolvimento integrado do produto ambientalmente sustentável, por meio da metodologia *design for environment*, procura incorporar as exigências ambientais no desenvolvimento do produto em todos os estágios de produção.

A implantação de tecnologias e processos mais inovadores e eco eficientes é um fator-chave para garantir nossa sustentabilidade, aumentando a atratividade de nossos produtos e nossa competitividade em geral. Buscamos continuamente a ecoeficiência, procurando oportunidades comerciais responsáveis por meio do desenvolvimento de tecnologias, produtos e serviços inovadores, bem como da redução do impacto ambiental de nossas atividades e produtos durante seus ciclos de vida, e, em termos mais gerais, da integração de questões ambientais em nosso dia a dia. Sabemos que as exigências ambientais, como a redução da emissão de gases do efeito estufa, são motivadores

de decisões relacionadas às frotas de companhias aéreas e influenciam decisivamente j o desenvolvimento das nossas aeronaves.

Estamos comprometidos com as legislações brasileiras e internacionais, bem como com os requisitos de nossos clientes. Nossos fornecedores também devem garantir que os requisitos ambientais sejam seguidos através de sua cadeia de suprimentos a montante. Dessa forma, nossos fornecedores e sua cadeia de suprimentos devem cumprir as legislações ambientais aplicáveis, como a regulamentação europeia REACH (Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals) (EC) No 1907/2006, TSCA (Toxic Substances Control Act), SCIP (Substances of Concern In articles as such or in complex objects (Products), estabelecida pela Waste Framework Directive (WFD) e quaisquer outras regras relevantes que possam afetar nossos produtos.

O Regulamento Europeu REACH que diz respeito ao registro, avaliação, autorização e restrição dos produtos químicos, visa proteger a saúde humana e o meio-ambiente dos riscos que os produtos químicos podem representar. Isto se dá através de uma identificação antecipada e eficiente das propriedades intrínsecas das substâncias químicas e da adoção de medidas, como a eliminação progressiva ou a restrição de substâncias que suscitem elevada preocupação.

O regulamento REACH visa melhorar a proteção da saúde humana e do ambiente através de uma regulamentação mais rigorosa dos produtos químicos. O regulamento estabelece a retirada gradual de algumas das substâncias consideradas de maior risco para a saúde humana e o meio ambiente. Em 31 de dezembro de 2024, não havíamos sofrido sanções relacionadas ao regulamento REACH

Para garantir a conformidade com os requisitos do REACH e com o banco de dados SCIP, desenvolvemos um sistema que permite que nossa equipe de engenharia registre as substâncias de alta preocupação (SVHC – Substances of Very High Concern) presentes em matérias-primas e artigos. Preenchemos esse sistema com as substâncias presentes em formulações e artigos provenientes da coleta de dados com os fornecedores Embraer,

O nosso compromisso com a sustentabilidade ambiental e o cumprimento da regulamentação reflete-se na adesão ao Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Produtos Químicos (GHS por sua sigla em inglês). Esse sistema reconhecido internacionalmente estabelece critérios harmonizados para a classificação e a rotulagem de substâncias e compostos com relação a riscos físicos, à saúde e ao meio ambiente. Ao estar em conformidade com o GHS, garantimos que nossos produtos sejam fabricados, manuseados e transportados de forma segura e ambientalmente responsável.

Nossa dedicação ao desenvolvimento de soluções ambientais avançadas e inovadoras para nossos produtos se reflete em nossa participação no International Aerospace Environmental Group (IAEG), como um dos doze membros fundadores, formado para lidar com a complexidade das regulamentações sobre saúde e meio ambiente que afetam o setor aeroespacial e nossa cadeia de suprimentos e clientes, e também como empresa associada à Aircraft Fleet Recycling Association (AFRA), a principal organização global para desenvolver e promover o gerenciamento seguro e sustentável da circularidade de componentes e do fim da vida útil das aeronaves.

Nosso compromisso com práticas de fabricação responsáveis e nossa meta de minimizar o impacto ambiental de nossos produtos são evidentes em nossa histórica interrupção no uso de materiais perigosos. Estamos promovendo ativamente a redução de resíduos durante a manutenção e as operações das aeronaves usando lâmpadas de LED, que não contêm mercúrio e têm uma vida útil

mais longa do que as lâmpadas fluorescentes, e reduzindo o uso de materiais perigosos, como cromo hexavalente e cádmio, o que acreditamos não só ser um passo importante para a redução do impacto ambiental de nossos produtos, mas também estabelece um padrão elevado para outras empresas seguirem.

Desempenho Social

A Embraer investe continuamente em suas pessoas nas comunidades em que está inserida, na busca constante por competitividade, inovação e geração de valor para a sociedade. A Companhia assegura aos seus empregados condições adequadas de trabalho, planos de desenvolvimento profissional, de qualidade de vida e de bem-estar. Nesse sentido, oferece remuneração atrativa em relação ao mercado, bem como benefícios sociais e trabalhistas. Mantém também programas e projetos socioambientais que valorizam a educação, a cultura, o lazer e a saúde. Para a Embraer, a promoção da inclusão social é fundamental na construção de uma sociedade mais justa e sustentável. Para informações ambientais, sociais e de governança corporativa (ASG) veja o conteúdo do item 1.9 deste Formulário de Referência.

Força de Trabalho e Diversidade

O quadro de pessoal da Companhia ao final de 2024 era composto de 20.923 colaboradores, dos quais 18.312 no Brasil e 2.611 no exterior. O número total do quadro de pessoal considera estagiários e aprendizes contratados diretamente pela companhia e as empresas Embraer e Eve de todos os países. Não foram considerados dados das coligadas Atech, Visiona e OGMA.

A Companhia busca constantemente construir times diversos, que sejam representativos e valorizem a história e as singularidades de todas as pessoas. Em 2024, foram promovidas várias ações relacionadas a Diversidade, Equidade & Inclusão:

Diversidade nos Processos Seletivos dos Programas de Porta de Entrada:

- Contratações diversas (pessoas pretas e pardas, mulheres, LGBTQIA+ e pessoas com deficiência) nos programas de porta de entrada como Programa de Estágio, Programa Jovem Aprendiz, Programa de Especialização em Engenharia e programa de Especialização em Software, representam 50% do total, atendendo ao compromisso estabelecido pela Companhia através do Programa ESG.
- Programa de Aprendizes está com aproximadamente 70% das contratações de grupos sub-representações.
- Em 2023, também foi potencializada a abertura de vagas afirmativas para mulheres e PCDs com a busca no mercado por profissionais nestes grupos sub-representados.

Treinamento em Diversidade para Liderança e Todo Quadro Funcional: 100% da liderança treinada em Diversidade, Equidade & Inclusão;

- Lançamento em 2022 do treinamento gamificado sobre cultura e diversidade (Voo da Cultura) aplicável a todos os colaboradores.

Meio Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho

A Embraer empreende as suas atividades industriais e comerciais de maneira ambientalmente sustentável, inteiramente segura e promotora da saúde. Em um dos programas corporativos, chamado Academia da Liderança, o principal objetivo é trabalhar o desenvolvimento de seus líderes. Dentre as iniciativas destaca-se o Treinamento de Saúde Mental & Segurança Psicológica, oferecido para toda a liderança em parceria com a área de Bem-Estar.

Princípios da Política de Meio Ambiente, Saúde e Segurança no Trabalho

A Embraer norteia suas ações voltadas ao meio ambiente, segurança e saúde no trabalho, segundo os princípios abaixo:

- O reconhecimento que o meio ambiente, a segurança e a saúde no trabalho, constituem prioridade da Empresa, refletindo-se em suas atividades, produtos e serviços.
- O atendimento a requisitos legais e outros requisitos ambientais, de saúde, segurança do trabalho e prevenção contra incêndios e emergências aplicáveis ao negócio da Companhia.
- A busca pelo aperfeiçoamento contínuo de nossos sistemas e desempenho em meio ambiente, saúde e segurança como parte integrante da estratégia operacional, constituindo uma referência para o estabelecimento e revisão de objetivos e metas.
- A capacitação contínua das pessoas para o entendimento da sua responsabilidade quanto à proteção do meio ambiente, à segurança e à saúde no trabalho.
- Encorajamos a participação e consulta dos empregados e a conscientização acerca dos riscos e oportunidades que envolvem a área de meio ambiente, segurança e saúde no trabalho por meio da manutenção de canais de comunicação transparente com as partes interessadas.
- A proteção do meio ambiente, incluindo a prevenção e combate à poluição, o respeito à biodiversidade, a preocupação com as mudanças climáticas.
- O gerenciamento do ciclo de vida dos nossos produtos e serviços buscando oportunidades de melhoria em todas as fases e processos.
- O comprometimento com a prevenção de acidentes, lesões e doenças ocupacionais garantindo que os postos de trabalho estejam em conformidade com requisitos de saúde, segurança no trabalho e ergonomia.

Emissões atmosféricas

O consumo de combustível e as consequentes emissões de gases de efeito estufa (GEE) do setor aeronáutico respondem por cerca de 2% do total de emissões mundiais.

Em 2012, a Embraer assinou o pacto de sustentabilidade da indústria aeronáutica, iniciativa da Air Transport Action Group (ATAG) e extensão do compromisso de 2008, que estabelecia meta de redução de 50% das emissões de GEE até 2050, tendo como base o ano de 2005.

Em 2021, em conjunto com os principais players da indústria global de transporte aéreo, a Embraer foi signatária do compromisso “Fly Net Zero 2050”, que direciona a aviação a atingir a meta climática de longo prazo: emissões líquidas zero de carbono até 2050. O acordo foi assinado durante a assembleia anual da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês), realizada em outubro de 2021 em Boston (EUA) e seu sucesso passa pelo desenvolvimento de produtos, serviços e tecnologias sustentáveis disruptivas, como eletrificação, híbridos e biocombustíveis.

A Companhia realiza seu Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), de acordo com a ISO 14064 Parte I, desde 2009. A partir de 2020 a Embraer passou a consolidar seu inventário de maneira global, considerando suas principais unidades existentes no mundo, aumentando a cobertura dos dados e tornando as informações relacionadas a emissões mais representativas. Em 2023, 03 novas unidades foram incluídas no escopo, sendo estas: Campinas e Atech (São Paulo) no Brasil e Le Bourget na França. Em 2024, duas novas unidades foram incluídas no escopo, sendo estas: Mesa, nos Estados Unidos, e Amsterdã, nos Países Baixos. As demais unidades contempladas no inventário são: Oziros Silva, Eugênio de Melo, Taubaté, EDE, Botucatu, Sorocaba, Gavião Peixoto, São Paulo, Belo Horizonte no Brasil; Melbourne, Macon, Nashville, Fort Lauderdale e Jacksonville nos Estados Unidos e OGMA em Portugal. Considerando o número de empregados(as) da companhia, a cobertura deste indicador é de 98%.

O Inventário de Gases de Efeito Estufa foi verificado pela Det Norske Veritas – DNV de acordo com a norma ISO 14064:2018. A verificação foi feita com o nível razoável de confiança.

Emissões diretas (Escopo 1) de GEE (tCO ₂ e)		
Gás	2024	2023
CO ₂	36.080	37.322
HFC	8.038	5.670
N ₂ O	217	235
CH ₄	809	19
PFC-218	0	0
Total	45.144	43.246

Emissões indiretas (Escopo 2) de GEE (tCO ₂ e)		
Gás	2024	2023
CH ₄	17	18
CO ₂	11.703	17.385
N ₂ O	20	22
Total	11.739	17.425

Outras emissões indiretas (Escopo 3) de GEE (tCO ₂ e)		
Gás	2024	2023
CH ₄	2.374	2.071
CO ₂	21.022.291	18.170.055
N ₂ O	275	281
Total	21.024.940	18.172.407

A abrangência do Escopo 3 foi ampliada significativamente em 2022: (i) Para as categorias: Bens e Serviços comprados, Deslocamento de funcionários(as) (casa-trabalho), Resíduos gerados nas operações, Transporte e distribuição (*upstream*) e Viagens a negócios, foi mantida a abrangência dos dados, considerando apenas as unidades Brasil. (ii) Foi incluída a categoria de emissões associadas ao uso de combustíveis e de energia, não incluídas no escopo 1 e 2, em todas as unidades operacionais consideradas no inventário. Para esta inclusão, foram considerados fatores de emissão disponíveis na literatura acerca dos processos de produção da energia consumida pela empresa. (iii) Houve a inclusão das emissões de Escopo 3 associadas ao uso do produto vendido para as aeronaves comerciais e executivas.

Para a contabilização, foi considerado o Guia Técnico para Cálculo de Emissões de Escopo 3 – categoria 11 (GHG Protocol, 2022). Foram calculadas as emissões da fase de uso do produto, decorrentes do consumo de querosene de aviação – o fator de emissão utilizado considera todo o ciclo de vida do combustível. Os valores foram calculados considerando a vida útil das aeronaves, o número de aeronaves entregues no ano reportado, e o consumo anual médio de combustível utilizado por cada modelo de aeronave. O valor de aeronaves entregues foi retirado do relatório financeiro da Embraer. As outras informações foram estimadas considerando dados internos e externos acerca do desempenho das aeronaves. A metodologia de cálculo, assim como todo o inventário de emissões de GEE, foi validado por terceira parte seguindo as diretrizes da ISO 14.064.

Para as emissões de NOx, SOx, POP, VOC e MP, os valores informados em 2024 referem-se às unidades produtivas Botucatu, EDE, Eugênio de Melo, Gavião Peixoto, Ozires Silva, Melbourne, Nashville e OGMA. As emissões em 2024, foram:

Emissões de NOx, SOx e outras emissões atmosféricas significativas		
Gás	2024	2023
NOx	58	42
SOx	3	2,3
Poluentes Orgânicos Persistentes (POP)	0	0
Compostos Orgânicos Voláteis (VOC)	190	202
Material Particulado (PM)	40	60
Total	291	306

Gestão de resíduos

A cobertura dos dados para o indicador de geração de resíduos é de 94% e engloba as seguintes instalações: Botucatu, Campinas, EDE, Eugênio de Melo, Gavião Peixoto, Ozires Silva, Sorocaba, Taubaté, Fort Lauderdale, Jacksonville, Macon, Melbourne, Nashville, La Vergne e OGMA. O gerenciamento dos resíduos sólidos atende aos requisitos locais e as remessas são acompanhadas de manifestos de transporte. Dados são reportados periodicamente, de forma que os entes envolvidos no gerenciamento de resíduos (gerador, transportador, armazenador temporário, receptor etc.) e as agências ambientais regulatórias, quando pertinente, podem auditar, rejeitar remessas incoerentes, entre outras ações. Nos sites com Sistema de Gestão Ambiental implementado, são estabelecidos objetivos, metas e programas para redução da geração de resíduos sólidos e/ou redução dos riscos associados a eles. Dentro do Sistema de Gestão estão previstos também auditorias de verificação do atendimento de requisitos legais e condições operacionais das empresas contratadas para o transporte e/ou tratamento de resíduos.

	Peso total de resíduos, separados por método de disposição (t)		
Tipo	Disposição	2024	2023
Resíduo perigoso	ATERRO	14	16
	RECICLAGEM, RECUPERAÇÃO E REUTILIZAÇÃO	641	317
	COMPOSTAGEM	0	0
	INCINERAÇÃO OU QUEIMA DIRETA (com recuperação de energia)	0	0
	INCINERAÇÃO OU QUEIMA DIRETA (sem recuperação de energia)	91	1
	FORMULAÇÃO DE BLEND DE RESÍDUOS (para coprocessamento)	1.629	1.548
	TRATAMENTO BIOLÓGICO	0	0
	TRATAMENTO FÍSICO-QUÍMICO	1.976	1.919
	VALORIZAÇÃO*	1.061	472
	ELIMINAÇÃO*	122	1.297
	OUTROS	12	4
	Total de resíduos perigosos gerados	5.546	5.574
Resíduo não perigoso	ATERRO	2.839	2.269
	RECICLAGEM, RECUPERAÇÃO E REUTILIZAÇÃO	15.066	9.163
	COMPOSTAGEM	555	367
	INCINERAÇÃO OU QUEIMA DIRETA (com recuperação de energia)	3.601	2.933
	INCINERAÇÃO OU QUEIMA DIRETA (sem recuperação de energia)	0	0
	FORMULAÇÃO DE BLEND DE RESÍDUOS (para coprocessamento)	16	1.087
	TRATAMENTO BIOLÓGICO	47	425
	TRATAMENTO FÍSICO-QUÍMICO	0	0
	VALORIZAÇÃO*	704	582
	ELIMINAÇÃO*	6	7
	Outros	62	83
	Total de resíduos não perigosos gerados	23.319	16.916

*Métodos exclusivos para as unidades de Portugal.

Eficiência energética

As unidades incluídas para a construção dos indicadores deste tópico, para 2024, são [Ozires Silva, Eugênio de Melo, Botucatu, Gavião Peixoto, Sorocaba, EDE (ELEB), Taubaté, Belo Horizonte, São Paulo, Campinas, Atech, Amsterdã, Le Bourget, Nashville, Fort Lauderdale, Melbourne, Jacksonville, Macon, Mesa e OGMA, que representam cerca de 98% dos(das) colaboradores(as) da Embraer considerando todas as suas unidades no mundo.

As fontes de dados de consumo de energia elétrica comprada são as faturas de fornecimento emitidas pelas concessionárias. As informações e os processos relacionados à consolidação dos dados de energia são auditados anualmente, internamente e por terceira parte, no âmbito do Inventário de Gases de Efeito Estufa - GEE (Escopo 2). O Inventário de GEE da Embraer foi verificado pela Det Norske Veritas – DNV de acordo com a ISO 14064:2018. A verificação foi feita com o nível razoável de confiança e finalizada em abril de 2025.

Consumo de Energia Elétrica por unidade (MWh)		
Unidade	2024	2023
Faria Lima (Ozires Silva)	54.488	50.897
Botucatu	19.695	17.691
Eugênio de Melo	18.973	18.578
Gavião Peixoto	28.823	23.404
OGMA	13.218	12.641
ELEB	11.952	11.068
Melbourne	17.806	17.730
Taubaté	4.263	4.207

Nashville	3.122	2.873
Fort Lauderdale	4.561	4.732
Macon	1.545	1.481
Sorocaba	1.60	1.446
Belo Horizonte	0,62	0,63
São Paulo	174	115
Jacksonville	752	585
Campinas	384	376
Atech	855	792
Le Bourget	588	554
Mesa	528	0
Amsterdam	204	0
TOTAL	183.535	169.172

Como indicado no item "Sustentabilidade", a Embraer tem como meta o atingimento da neutralidade em carbono nas operações até 2040 (Escopo 1+2), por meio da aquisição de energia elétrica 100% de fontes renováveis, do uso crescente de biocombustível de aviação (SAF – Sustainable Aviation Fuel) nas operações a partir de 2021 e da compensação de emissões residuais que não sejam reduzidas por meio de projetos de eficiência, energia alternativa disponível ou novas tecnologias.

Gestão da água

No ano de 2024 a cobertura dos dados se manteve em 95%. Para os temas relacionados à captação, reciclagem e reuso de água são consideradas as seguintes unidades da Embraer: Belo Horizonte, Botucatu, Campinas, EDE, Eugênio de Melo, Fort Lauderdale, Gavião Peixoto, Jacksonville, Macon, Melbourne, Nashville, OGMA, Ozires Silva, São Paulo, Sorocaba e Taubaté. A Embraer possui iniciativas para o uso racional e conservação da água, dentre elas:

- Reuso de efluente tratado em torres de arrefecimento e lavadores de gases na EDE;
- Aproveitamento de água de chuva em sanitários, em lavadores de gases e na lavagem de pisos em Botucatu;
- Reuso de efluente tratado para limpeza de peças, na cabine de pintura, em lavadores
- de gases e em torres de arrefecimento em Ozires Silva;
- Reuso de efluente tratado por osmose reversa, em processo industrial na unidade Taubaté;
- Utilização de efluentes de outras organizações na unidade Melbourne, para fins não potáveis.

Captação de água (m3)		2024	2023
Captação de água por fonte	Águas superficiais, que incluem áreas úmidas, rios, lagos e oceanos	0	0
	Água subterrânea	515.589	458.512
	Águas pluviais diretamente coletadas e armazenadas pela organização	131	123
	Abastecimento municipal ou de outras empresas de abastecimento de água	273.699	234.921
	Efluente de outras organizações	67.908	66.550
Total de água captada por fonte		857.327	760.106
Cobertura dos dados		95%	95%

Descarte de água (m3)		2024	2023
Descarte de água por destinação	Água de superfície	78.884	72.489
	Água subterrânea	0	0
	Água do mar	0	0
	Água de terceiros (total)	344.261	242.942
	Água de terceiros enviadas para uso por outras organizações	0	0
Descarte total de água	Água de superfície + água subterrânea + água do mar + água de terceiros (total)	423.144	315.431
Cobertura dos dados		89%	87%

Descarte total de água, separado por tipo (m3)	2024	2023
DOMÉSTICO	320.979	222.977
INDUSTRIAL	102.165	92.455

Os efluentes domésticos são contabilizados pela Embraer nas unidades em que há o tratamento biológico interno. São elas: Eugênio de Melo, Gavião Peixoto, Ozires Silva, Taubaté e OGMA. Já os efluentes industriais são contabilizados pela Embraer nas unidades em que há o tratamento interno em estações de tratamento de efluentes. São elas: Botucatu, EDE, Eugênio de Melo, Gavião Peixoto, Ozires Silva, Taubaté, Melbourne e OGMA. As unidades de Belo Horizonte, Campinas, São Paulo, Sorocaba, Fort Lauderdale, Jacksonville, Macon e Nashville não geram efluentes industriais.

(c) Dependência de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias, contratos de royalties relevantes para o desenvolvimento das atividades

A Embraer não tem dependência relevante de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias de terceiros e contratos de royalties para o desenvolvimento de suas atividades.

Propriedade Intelectual

O conjunto de nossa propriedade intelectual, que inclui patentes de aplicação industrial, patentes de design, segredos comerciais, know-how e marcas registradas, é importante para os nossos negócios. Somos titulares de marcas sobre nosso nome e símbolo, bem como sobre os nomes de nossos produtos, algumas das quais já registradas e outras em processo de registro em diversos países, incluindo, mas não se limitando a, Brasil, Estados Unidos da América, Canadá, Singapura, Hong Kong, China, União Europeia e Japão. Em 31 de dezembro de 2024, a Embraer possuía aproximadamente 571 marcas registradas ou em processo de registro, e nossa subsidiária EVE possuía 107 marcas registradas ou em processo de registro. Em geral, nossas marcas são renovadas ao final dos respectivos prazos de duração, que normalmente é de dez anos a contar da data do pedido de registro. Não acreditamos que a perda de qualquer de nossas marcas causaria um impacto relevante em nossos negócios ou resultados operacionais.

Desenvolvemos nossa propriedade intelectual em nosso processo de pesquisa, desenvolvimento e produção. Segundo os contratos firmados com alguns de nossos fornecedores e parceiros de compartilhamento de riscos, temos acesso a informações e à tecnologia necessária para melhor desenvolver, fabricar e comercializar nossos produtos. Nosso objetivo é proteger nossos direitos de propriedade intelectual resultantes dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento técnico. Atualmente, somos titulares das patentes e pedidos de patente junto às autoridades competentes no Brasil, Estados Unidos da América, União Europeia, Rússia, Japão, Índia e China com relação às

várias tecnologias de nossos produtos. Exigimos que nossos fornecedores e parceiros de compartilhamento de riscos respeitem os direitos de propriedade intelectual de terceiros, e acreditamos deter os direitos de propriedade intelectual necessários para conduzir o nosso negócio e operações.

Considerando nossos portfólios de patentes de utilidade e design, em 31 de dezembro de 2024, a Embraer havia depositado 889 pedidos de patentes e havia recebido 771 patentes, e a EVE havia depositado 33 pedidos de patentes e havia recebido 20 patentes

(d) Contribuições financeiras, com indicação dos respectivos valores, efetuadas diretamente ou por meio de terceiros:

(i) Em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos

A Embraer não realiza contribuições financeiras diretamente ou por meio de terceiros em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos.

(ii) Em favor de partidos políticos

A Embraer não realiza contribuições financeiras diretamente ou por meio de terceiros em favor de partidos políticos.

(iii) Para custear o exercício de atividade de influência em decisões de políticas públicas, notadamente no conteúdo de atos normativos

Em 2024, a Embraer contribuiu com US\$ 456.000,00 (quatrocentos e cinquenta e seis mil dólares americanos) referente ao pagamento de serviços de consultorias de relações governamentais.

1.7 – Receitas relevantes no país sede do emissor e no exterior

(a) Receita proveniente dos clientes atribuídos ao país sede do emissor e sua participação na receita líquida total do emissor

O quadro abaixo apresenta a distribuição das receitas líquidas da Companhia proveniente de clientes atribuídos ao seu país sede em sua receita líquida no último exercício social.

Região/País	Receita Líquida R\$ Mil	Participação na Receita Líquida
Brasil	2.906.625	8,2%

(b) Receita proveniente dos clientes atribuídos a cada país estrangeiro e sua participação na receita líquida total do emissor

O quadro abaixo apresenta a distribuição das receitas líquidas da Companhia proveniente de clientes atribuídos a cada país estrangeiro em sua receita líquida no último exercício social.

Região/País	Receita Líquida R\$ Mil	Participação na Receita Líquida
América do Norte	21.071.176	59,5%
Europa	7.969.760	22,5%
Ásia Pacífico	1.385.588	3,9%
América Latina, exceto Brasil	1.430.135	4,0%
Outras Regiões	660.890	1,9%
Total	32.517.549	91,8%

1.8 – Efeitos relevantes de regulação estrangeira

Estamos sujeitos aos regulamentos aeronáuticos emitidos por agências regulatórias no Brasil e no exterior. Essas agências regulamentam principalmente o projeto, a fabricação, a operação e a manutenção da aeronave, além de aspectos ligados à propriedade e registro de aeronaves. Além da certificação do projeto no Brasil, devemos obter aprovações similares em cada uma das jurisdições em que as aeronaves são fabricadas pela Embraer, bem como onde são registradas e operadas. No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil ou ANAC, agência regulatória vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, é a agência responsável pela supervisão e certificação de aeronaves e de peças, fabricação, registro, operação e manutenção de aeronaves. Também estamos sujeitos à regulamentação das autoridades de aviação de outros países, incluindo a *Federal Aviation Administration* ou FAA nos Estados Unidos e a *European Aviation Safety Agency* ou EASA na União Europeia.

A ANAC celebrou acordos bilaterais com diversas autoridades de aviação, incluindo a FAA e a EASA. A cooperação entre autoridades regulatórias visa, entre outros, um processo de certificação de projeto mais rápido junto às autoridades estrangeiras, dado que as autoridades reconhecem similaridades entre seus requisitos técnicos e processos de certificação, além de reconhecerem entre si, por exemplo, a experiência e a capacidade técnica da autoridade aeronáutica do outro país. Desta forma, após a certificação de projeto da aeronave pela ANAC e a validação desta certificação pela FAA e/ou EASA, algumas autoridades podem optar pela ratificação da certificação do produto de maneira mais ágil e sem a necessidade de conduzir um processo padrão de validação. Ainda assim, há países que exigem o cumprimento de exigências específicas próprias antes de conferir a validação do projeto da aeronave Embraer naquele país.

A certificação de aeronaves é um processo contínuo. A ANAC deve aprovar qualquer modificação no projeto de qualquer de nossas aeronaves. Enquanto modificações menores são aprovadas segundo processo acordado com a ANAC, modificações maiores no projeto de aeronaves podem exigir uma validação/certificação separada de outras autoridades nos termos de seus regulamentos próprios e dos acordos bilaterais estabelecidos com a ANAC. Alterações nos regulamentos aeronáuticos normalmente não exigem uma nova certificação nem uma nova validação de aeronave já certificada, mas as autoridades podem exigir melhorias de segurança segundo requisitos operacionais ou diretrizes de aeronavegabilidade.

Nossos produtos de defesa devem atender as orientações de certificação definidas em cada contrato celebrado com clientes. Nossos produtos de defesa estão sujeitos a obrigações regulatórias específicas de cada força aérea, a exemplo das regras estabelecidas por regulamentos editados pela *EDA – European Defense Agency* na União Européia. Alguns contratos, como os que dispõem sobre aeronaves civis modificadas para fins militares, exigem a certificação civil da plataforma básica (e.g., AEW Grécia, AEW Índia, SIVAM, etc.). Outros contratos, como os que dispõem sobre o LAS e o C-390 Millennium, exigem a aprovação da Autoridade Militar Certificadora. As forças aéreas contratantes podem, a seu critério, celebrar acordos com autoridades civis para que parte da aprovação de projeto seja verificada pela autoridade civil antes da aprovação final pela autoridade aeronáutica militar, dentro do conceito de adquirir um produto “*as civil as possible, as military as necessary*”, cada vez mais adotado por governos ao redor do mundo.

A fabricação das nossas aeronaves também está sujeita a regulação estrangeira. A fabricação de nossas aeronaves no Brasil é aprovada pela ANAC. Os acordos bilaterais também reconhecem a aprovação da produção pela ANAC. Para a nossa fabricação em Melbourne, Flórida, Estados Unidos da América, estamos sujeitos também à regulação da FAA relacionada à aprovação de produção.

A Embraer opera aeronaves próprias para realização de ensaios de desenvolvimento/certificação de suas aeronaves ou para demonstração da aeronave para potenciais compradores. Estas aeronaves podem ser registradas no Brasil ou no exterior. A operação de cada uma dessas aeronaves está sujeita a regulamentação específica do país de registro da aeronave (exemplo: Estados Unidos), assim como à regulamentação internacional específica dos locais onde a aeronave efetuará sobrevoo e ensaios ou demonstração para potenciais clientes. A Embraer observa esta regulamentação de acordo com cada caso específico.

Por fim, a manutenção de aeronaves também está sujeita a regulamentação estrangeira. A Embraer faz a manutenção de suas aeronaves próprias em centros de serviço autorizados, isto é, para uma aeronave registrada nos Estados Unidos, a manutenção deve ser feita por centros de serviço certificados ou reconhecidos pela FAA. Além disso, a Embraer opera centros de serviços próprios, como os localizados em Sorocaba (Brasil) ou Le Bourget (França). Além de terem que seguir os requisitos específicos do país em que estão localizados, a Embraer opta por obter a certificação desses centros de serviço também por autoridades aeronáuticas estrangeiras. A certificação de um mesmo centro de serviço por autoridades como ANAC, FAA e EASA confere maior abrangência de atuação desta unidade de negócio e maior flexibilidade no atendimento aos clientes.

1.9 – Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

(a) Se o emissor divulga informações ASG em relatório anual ou outro documento específico para esta finalidade

As informações relacionadas ao desempenho em ASG da Companhia são divulgadas no Relatório da Administração e no Relatório Anual de Sustentabilidade, disponíveis nos seguintes endereços, respectivamente: <https://ri.embraer.com.br/informacoes-financeiras/central-de-resultados> e <https://ri.embraer.com.br/outras-informacoes/relatorios-anuais>, bem como no site da CVM (www.gov.br/cvm).

O Relatório Anual de Sustentabilidade é elaborado com base nas normas GRI – *Global Reporting Initiative* e SASB – *Sustainability Accounting Standards Board*. Além disso, o relatório apresenta as recomendações do TCFD – *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures* e está alinhado aos ODSs – Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU.

A sustentabilidade, em suas dimensões econômica, social e ambiental, está inserida nos objetivos estratégicos da companhia, sendo o ASG um dos pilares do plano estratégico de crescimento da Embraer, o *Fit for Growth*. A Companhia acredita que este pilar é elemento fundamental para o bom desempenho dos negócios e para a perpetuidade da Embraer. Dessa forma, os tópicos de sustentabilidade divulgados no Relatório da Administração são mostrados a seguir:

Sustentabilidade

Os princípios de ASG ecoam no valor empresarial “Construímos um futuro sustentável” da Embraer, trazendo para o dia a dia a compreensão da necessidade de gerar lucro sem perder de vista a responsabilidade social, ambiental e as boas práticas de governança. A sustentabilidade é fundamental para a continuidade de qualquer negócio e, ao manter esse valor, assumimos um firme compromisso de alinhar as metas econômicas ao desempenho socioambiental.

Em agosto de 2021 a companhia lançou o “*ESG Flight Plan*”, sua jornada para um futuro mais sustentável, apresentando os princípios ASG como um dos pilares do seu Plano Estratégico – *Fit for Growth*, assim como novas metas públicas, de médio e longo prazo, relacionadas as dimensões ambiental, social e de governança. A divulgação do “*ESG Flight Plan*” está disponível por meio deste link: <https://www.youtube.com/watch?v=d8qoMlcPsg8&t=325s>.

As principais metas corporativas são:

- Limitar as emissões líquidas de carbono aos níveis de 2021, mesmo com o crescimento das operações (“crescimento neutro em carbono”)
- Atingir neutralidade em carbono nas operações até 2040 (Escopo 1+2), por meio da aquisição de energia elétrica 100% de fontes renováveis, do uso crescente de biocombustível de aviação (SAF – *Sustainable Aviation Fuel*) nas operações a partir de 2021 e da compensação de emissões residuais que não sejam reduzidas por meio de projetos de eficiência, energia alternativa disponível ou novas tecnologias.

- Desenvolver produtos, serviços e tecnologias sustentáveis disruptivas, incluindo eletrificação, híbridos, biocombustíveis, incluindo SAF e outras energias alternativas inovadoras;
- Alavancar a diversidade nas contratações dos programas de porta de entrada, em postos de liderança e no programa de especialização aeronáutica mantido pela Companhia.

Em relação a compromissos setoriais, a Embraer, em conjunto com os principais *players* da indústria global de transporte aéreo, foi signatária do compromisso “Aviação Net Zero 2050”, que direciona a aviação a atingir a meta climática de longo prazo: emissões líquidas zero de carbono até 2050. O acordo foi assinado durante a assembleia anual de Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês), realizada em outubro de 2021 em Boston (EUA) e seu sucesso passa pelo desenvolvimento de produtos, serviços e tecnologias sustentáveis disruptivas, como eletrificação, híbridos, biocombustíveis, além de alternativas inovadoras.

Desempenho Ambiental

A gestão ambiental é parte essencial da estratégia da Embraer e abrange desde o desenvolvimento de novos produtos e serviços, as operações industriais até o desmantelamento e disposição final da aeronave em seu fim-de-vida.

A Política de Meio Ambiente, Saúde e Segurança no Trabalho (MASS) da Embraer define as principais diretrizes corporativas para a gestão de ecoeficiência, da cadeia de suprimentos, do desenvolvimento de produtos e de mudanças climáticas, bem como o cumprimento das legislações e regulamentações. Ademais, a condução de projetos de redução do consumo de recursos e de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) tornam concreto o compromisso de respeito ao meio ambiente, reduzindo impactos e riscos ambientais. A manutenção da certificação ISO 14001, desde 2002, evidencia a conformidade e a melhoria contínua dos processos da Companhia.

Uma das questões ambientais mais relevantes atualmente é a transição para uma economia de baixo carbono, um desafio global para o qual estamos trabalhando de forma proativa em nossos produtos e serviços, com a meta de cumprir os objetivos de longo prazo assumidos pelo setor aeroespacial.

A Embraer entende que as aeronaves menores serão as primeiras plataformas nas quais novos sistemas de propulsão serão introduzidos: essa aplicação em pequena escala - como em aeronaves regionais – precederá o gradativo avanço das tecnologias em aviões maiores, o que é visto como uma oportunidade ao negócio da Companhia. O *roadmap* de sustentabilidade da Embraer, com plano de desenvolvimento de conceitos de produtos, foi anunciado no final de 2021, e seu sucesso dependerá de prontidão tecnológica para alcançar marcos importantes:

- Partindo do presente, o moderno E2 da Embraer é a aeronave de corredor único com maior eficiência de combustível em serviço comercial, consumindo cerca de 25% menos combustível por assento, em comparação com a geração anterior de aeronaves. É, de forma imediata, um instrumento importante para redução de emissões de operadores que contam com frotas antigas. Em 2024 foram entregues 47 aeronaves da Família E2.

Ao longo de 2024, a Embraer avançou de forma consistente na definição de requisitos operacionais e regulatórios para aeronaves sustentáveis. A partir de uma interação estruturada com operadores, autoridades aeronáuticas, aeroportos e fornecedores estratégicos, foi possível mapear

restrições críticas que impactam a viabilidade técnica e econômica da introdução de plataformas como a família Energia. Os desafios identificados em termos de infraestrutura e regulamentação revelam uma complexidade equivalente à observada nas tecnologias de propulsão de emissão zero, em especial aquelas baseadas em hidrogênio. Nesse contexto, a Embraer intensificou os estudos técnicos relacionados a sistemas de propulsão “dual-fuel”, que fazem uso de turbinas adaptadas para o uso tanto de hidrogênio quanto de SAF, por exemplo, complementando as análises em andamento sobre sistemas híbrido-elétricos, totalmente elétricos e baseados em células a combustível.

As barreiras técnicas ainda indicam que tais soluções serão mais adequadas para aeronaves de até 50 assentos, em linha com os estudos em andamento da família Energia. Demais desafios no âmbito regulatório e de infraestrutura para a adoção em escala dessas tecnologias indicam que a maturidade tecnológica e econômica necessária para a entrada em serviço dessas soluções deverá ser alcançada a partir da segunda metade da próxima década.

Para além da aviação comercial, a mobilidade aérea urbana é importante vetor de oportunidades para o negócio da Embraer. O desenvolvimento do “eVTOL” - veículo elétrico de pouso e decolagem verticais, 100% elétrico com emissão zero e baixo ruído segue em seu progresso. A Eve encerrou 2024 com 28 clientes de eVTOL, com pedidos potenciais para aproximadamente 2.800 veículos, em um valor estimado de US\$14 bilhões, o maior da indústria, além de 21 clientes para seu sistema de UATM, denominado Vector, e 14 clientes para sua solução de serviços e suporte (Eve TechCare).

A Companhia também conta com o programa de Desenvolvimento Integrado de Produtos Ambientalmente Sustentáveis (DIPAS), coordenado pelo departamento de Engenharia da Embraer, responsável por liderar ações de Design para Meio Ambiente (DfE, em inglês) e o monitoramento de materiais e substâncias restritas (ou próximo à sua restrição) ao uso em aeronaves, conforme diferentes regulamentações ambientais no âmbito mundial. Essa iniciativa, além de conduzir estudos relacionados ao ciclo de vida do produto, também promove o desenvolvimento de alternativas tecnológicas para substituição desses materiais e substâncias que já estão ou que possam vir a ser restritos.

Desempenho Social

A Embraer investe continuamente em pessoas e em educação, na busca constante por competitividade e inovação. A Companhia assegura aos seus empregados condições adequadas de trabalho, planos de desenvolvimento profissional, de qualidade de vida e de bem-estar. Nesse sentido, oferece remuneração atrativa em relação ao mercado, bem como benefícios sociais e trabalhistas. Mantém também programas e projetos socioambientais que valorizam a educação, a cultura, o lazer e a saúde. Para a Embraer, a promoção da inclusão social é fundamental na construção de uma sociedade mais justa e sustentável.

Instituto Embraer de Educação e Pesquisa

O Instituto Embraer de Educação e Pesquisa - IEEP consolida o investimento social privado da Companhia no Brasil. As iniciativas do IEEP buscam engajar comunidades, escolas e empregados da Embraer em ações voltadas a educação. Em 2024, o investimento social da Embraer em programas desenvolvidos nas regiões em que a Companhia possui atividades no Brasil foi da ordem de R\$ 20 milhões. Dentre os projetos do IEEP, destacam-se os Colégios Embraer, que atendem alunos de baixa renda e egressos da rede pública de ensino, conforme critérios socioeconômicos estabelecidos. O

modelo oferece as três séries do Ensino Médio em período integral e, em mais de 20 anos de existência, se tornou referência em educação, com altas taxas de aprovação em vestibulares de universidades públicas e privadas. No total, mais de 5.000 alunos já foram formados nas duas unidades, de São José dos Campos e Botucatu, ambas no estado de São Paulo. A partir de 2019, com objetivo de garantir a sustentabilidade de longo prazo do projeto, os Colégios abriram as portas também para alunos pagantes, destinando a eles 20% das vagas.

A fim de contribuir com a continuidade dos estudos de jovens de baixa renda, o IEEP criou em 2005 o programa Fundo de Bolsas, destinado a ex-alunos dos Colégios com ótimo desempenho escolar, limitações financeiras e que tenham sido aprovados em universidades públicas ou particulares com isenção total de mensalidade. Em 2023, esse programa foi substituído pelo Programa Revoar, realizado em parceria com a organização sem fins lucrativos Instituto Semear, e que oferece auxílio financeiro (R\$ 750 reais/mês) no primeiro ano de graduação, além de apoio psicológico e mentorias de carreira com voluntários(as). Em 2024, foram apoiados(as) 45 jovens, com a perspectiva de dobrar este número para o próximo ano.

O IEEP também trabalha diretamente com as comunidades locais, financiando projetos educacionais propostos por organizações da sociedade civil e pautados pela agenda dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas. Em 2022 foi lançada a primeira edição do Programa Ciência Diversa, que objetiva levar o ensino de Ciências, Tecnologia, Engenharia e Matemática (STEM, na sigla em inglês) para grupos subrepresentados. Em 2024, foram contempladas para desenvolver seus projetos: Toti Diversidade e Verdescola. Cada organização recebeu, respectivamente, R\$ 190 mil e R\$ 160 mil. Os projetos foram realizados nas cidades de Rio de Janeiro (RJ) e São Sebastião (SP) e impactaram mais de 100 pessoas com o desenvolvimento de competências e habilidades em tecnologia e empreendedorismo.

O Instituto Embraer coordena também programas de fomento à cultura do voluntariado por meio da plataforma Asas do Bem, portal on-line que permite o relacionamento entre Organizações da Sociedade Civil e Funcionários da Embraer que desejem se tornar voluntários. Em 2024, foram mais de 800 jovens beneficiados(as) pelo programa e mais de 600 voluntários(as) engajados(as) nesta e nas outras atividades de voluntariado do Instituto Embraer.

Para mais informações acesse <https://institutoembraer.org.br/br/pt>

Embraer Foundation

Com o objetivo de consolidar sua estratégia de responsabilidade social corporativa nos Estados Unidos, a Embraer criou em 2016 a Embraer Foundation, organização irmã do Instituto Embraer, que tem sua atuação pautada por três frentes: voluntariado, parcerias sociais e ambientais e empreendedorismo. Os pilares estão alinhados à estratégia global de responsabilidade social da Companhia e respeitam as particularidades de investimento social nos Estados Unidos. Em 2024, mais de 400 voluntários(as) estiveram engajados(as) nas atividades sociais desenvolvidas pela Fundação, totalizando mais de 3.250 horas. 21 organizações comunitárias receberam apoio da Fundação Embraer para a realização de projetos sociais. Para mais informações acesse <https://embraerfoundation.org>.

(b) Metodologia ou padrão seguidos na elaboração desse relatório ou documento

O acompanhamento dos indicadores de performance é uma prática indispensável para a Embraer. Trata-se de um processo que auxilia na identificação e gerenciamento de riscos e oportunidades para a companhia, além de inspirar responsabilidade aos seus stakeholders.

O Relatório Anual de Sustentabilidade é elaborado com base nas normas *GRI – Global Reporting Initiative* e *SASB – Sustainability Accounting Standards Board*. Além disso, o relatório apresenta as recomendações do *TCFD – Task Force on Climate-Related Financial Disclosures* e está alinhado aos ODSs – Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU.

(c) Se esse relatório ou documento é auditado ou revisado por entidade independente, identificando essa entidade, se for o caso

O Relatório Anual de Sustentabilidade não é auditado ou revisado por terceira parte independente. Apenas os dados de Emissões de Gases de Efeito Estufa são auditados pela Det Norske Veritas – DNV de acordo com a ISO 14064:2006.

(d) A página na rede mundial de computadores onde o relatório ou documento pode ser encontrado

Relatório Anual de Sustentabilidade: <https://ri.embraer.com.br/outras-informacoes/relatorios-anuais/> e www.gov.br/cvm.

Relatório da Administração: <https://ri.embraer.com.br/informacoes-financeiras/central-de-resultados/> e www.gov.br/cvm.

(e) Se o relatório ou documento produzido considera a divulgação de uma matriz de materialidade e indicadores-chave de desempenho ASG, e quais são os indicadores materiais para o emissor

O processo de materialidade para definição dos temas materiais e de sua agenda de sustentabilidade corporativa é realizado pela Embraer, de forma frequente e estruturada, desde 2013. Em 2022 foi realizado o processo de atualização de sua matriz de materialidade, incluindo o princípio da dupla-materialidade e seguindo as orientações da norma GRI-3 de 2021.

Os temas materiais são: (i) Segurança e qualidade do produto, (ii) Emissões de GEE na fase de uso do produto, (iii) Práticas anticorrupção e suborno, (iv) Gestão de resíduos perigosos, (v) Apoio ao desenvolvimento de biocombustíveis (SAF), (vi) Atração e retenção de talentos e (vii) Emissões de GEE nos processos produtivos.

Os indicadores associados à cada tópico material, podem ser encontrados no sumário de conteúdo do Relatório Anual de Sustentabilidade da companhia (<https://esg.embraer.com/br/pt/relatorio-anual>).

Em 2024, a empresa iniciou a estruturação de seus processos internos para atender a duas normas internacionais. A primeira é a International Financial Reporting Standards Foundation (IFRS), que estabelece diretrizes para a divulgação de informações financeiras relacionadas à sustentabilidade e aos fatores climáticos. O objetivo é garantir que essas divulgações sejam consistentes, completas,

comparáveis e verificáveis.

A segunda norma é a Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), da União Europeia. Essa diretriz exige a divulgação de informações sobre sustentabilidade, seguindo padrões pré-determinados pela norma. Um dos requisitos para o atendimento a essas duas normas é a construção da dupla materialidade, cujo processo de construção foi iniciado em 2024, em parceria com uma consultoria externa especializada. Os resultados serão apresentados ao CPESG e aprovados pelo Conselho de Administração em 2025, e a empresa tem o objetivo de divulgar a dupla materialidade no próximo ciclo de relato da companhia.

(f) Se o relatório ou documento considera os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas e quais são os ODS materiais para o negócio do emissor

A Embraer é signatária do Pacto Global da ONU desde 2008 e mantém sua estratégia ASG alinhada com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. Os principais ODSs relacionados aos temas materiais são: 1 – Erradicação da pobreza; 4 – Educação de qualidade; 5 – Igualdade de gênero; 8 – Emprego digno e crescimento econômico; 9 – Indústria, Inovação e Infraestrutura; 13 – Combate às alterações climáticas. Outros ODS são trabalhados pela Embraer de acordo com seu plano estratégico e agenda ASG. A lista completa está disponível no Relatório Anual de Sustentabilidade 2024.

(g) Se o relatório ou documento considera as recomendações da Força-Tarefa para Divulgações Financeiras Relacionadas às Mudanças Climáticas (TCFD) ou recomendações de divulgações financeiras de outras entidades reconhecidas e que sejam relacionadas a questões climáticas

Sim, o Relatório Anual de Sustentabilidade 2024 considera as recomendações da Força-Tarefa para Divulgações Financeiras Relacionadas às Mudanças Climáticas (TCFD).

(h) Se o emissor realiza inventários de emissão de gases do efeito estufa, indicando, se for o caso, o escopo das emissões inventariadas e a página na rede mundial de computadores onde informações adicionais podem ser encontradas

A Companhia realiza seu Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), de acordo com a ISO 14064 Parte I, desde 2009. Em 2024, As unidades incluídas no escopo foram: Ozires Silva, Eugênio de Melo, Botucatu, Gavião Peixoto, Sorocaba, EDE (ELEB), Taubaté, Belo Horizonte, São Paulo, Campinas, Atech, Amsterdã, Le Bourget, Nashville, Fort Lauderdale, Melbourne, Jacksonville, Macon, Mesa e OGMA, que representam cerca de 98% dos(das) colaboradores(as) da Embraer considerando todas as suas unidades no mundo. O Inventário de Gases de Efeito Estufa foi verificado pela Det Norske Veritas – DNV de acordo com a norma ISO 14064:2018. A verificação foi feita com o nível razoável de confiança.

(i) Explicação do emissor sobre as seguintes condutas, se for o caso:

(i) A não divulgação de informações ASG

(ii) A não adoção de matriz de materialidade

- (iii) A não adoção de indicadores-chave de desempenho ASG**
- (iv) A não realização de auditoria ou revisão sobre as informações ASG divulgadas**
- (v) A não consideração dos ODS ou a não adoção das recomendações relacionadas a questões climáticas, emanadas pela TCFD ou outras entidades reconhecidas, nas informações ASG divulgadas**
- (vi) A não realização de inventários de emissão de gases do efeito estufa**

A Companhia entende que está trilhando a longa jornada em direção à sustentabilidade, a qual requer a definição de prioridades, para concentrar os esforços dos seus recursos humanos e financeiros. As emissões de gases de efeito estufa escopo I (decorrente essencialmente do uso de combustíveis fósseis) e escopo II (derivada do consumo de energia) e medidas para sua redução foram consideradas como prioritárias nesse momento, razão pela qual a auditoria externa está focada nessa temática há alguns anos no Brasil, com abrangência recentemente ampliada para os sites do exterior.

Como evolução deste caminho, a companhia já está trabalhando nas adequações necessárias para elaborar e divulgar seu relatório de informações financeiras relacionadas à sustentabilidade, com base no padrão internacional emitido pelo International Sustainability Standards Board – ISSB.

1.10 – Informações de sociedade de economia mista

Item não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é sociedade de economia mista.

1.11 – Aquisição ou alienação de ativo relevante

No último exercício social, não houve aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios além das divulgadas neste Formulário.

1.12 – Operações societárias/Aumento ou redução de capital

Em 14 de novembro de 2024, foi aprovada em Assembleia Geral Extraordinária (“AGE”) da Companhia a incorporação da ELEB Equipamentos Ltda. (“ELEB”) pela Companhia, nos termos e condições estabelecidos no Protocolo e Justificação e com eficácia a partir de 1º de janeiro de 2025, com a consequente extinção da ELEB e sua sucessão universal pela Companhia em todos os seus direitos e obrigações. A Proposta da Administração, o Protocolo e Justificação e a Ata da AGE de 14 de novembro de 2024, bem como os demais documentos relacionados à incorporação, estão disponíveis no site de RI da Companhia, CVM e B3.

1.13 – Acordos de acionistas

Este item não é aplicável, uma vez que a Companhia não possui acordo de acionistas.

1.14 – Alterações significativas na condução dos negócios

Não houve alterações significativas no último exercício social na condução dos negócios da Embraer além das divulgadas neste Formulário.

1.15 – Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas

Não foram firmados contratos relevantes pela Companhia ou suas controladas durante o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

1.16 – Outras informações relevantes

Não há outras informações relevantes a serem prestadas com relação a este item 1.

2.1 - Condições financeiras e patrimoniais

As avaliações e opiniões aqui constantes traduzem a visão e percepção de nossos diretores sobre nossas atividades, negócios e desempenho. Os valores constantes neste item 2.1 foram extraídos das nossas demonstrações financeiras consolidadas referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

As informações descritas nesta seção podem ser lidas e analisadas em conjunto com as demonstrações financeiras consolidadas da Embraer, que estão disponíveis no website da Companhia (<https://ri.embraer.com.br>) e no site da Comissão de Valores Mobiliários (<https://www.gov.br/cvm/pt-br>).

A discussão a seguir contém declarações sobre estimativas futuras que refletem as expectativas atuais da Companhia e que envolvem riscos e incertezas. Os resultados futuros e o calendário dos eventos podem diferir materialmente daqueles contidos nestas declarações devido a uma série de fatores, incluindo, sem limitações, outros assuntos estabelecidos neste Formulário de Referência.

As informações financeiras contidas nos itens 2.1 a 2.11 podem ser lidas em conjunto com nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e suas respectivas notas explicativas. As demonstrações financeiras consolidadas da Companhia foram elaboradas e estão apresentadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (“CPC”), aprovadas pela Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”), e com as normas internacionais de relatório financeiro (“IFRS”) emitidas pelo *International Accounting Standards Board* (“Normas contábeis IFRS”).

A Diretoria, após análise das operações e negócios da Embraer, concluiu que o dólar norte- americano (“US\$” ou “dólar”) é a sua moeda funcional. O contexto se deu ao analisar o ambiente econômico onde a Companhia está inserida e, em consequência, a moeda inserida nesse contexto, uma vez que tal moeda influência nos preços de bens e serviços, nas forças competitivas e regulamentos de seu país de origem, nos custos de fornecimento de produtos e serviços e na captação ou recebimento de recursos financeiros.

No segmento da Aviação Comercial, o volume global de tráfego aéreo comercial recuperou completamente seus níveis de 2019 ao longo do ano de 2024, como mostra o relatório de análise do mercado de passageiros aéreos publicado pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Entretanto, do ponto de vista de entregas de novas aeronaves, a principal restrição para atingir os níveis pré-COVID está nas interrupções da cadeia de suprimentos que afetam fortemente nosso setor, comprometendo a capacidade de nossos fornecedores em entregar peças e mercadorias para nós em tempo hábil. Ainda assim, em 2024 o nosso segmento de Aviação Comercial entregou 73 aeronaves no total, dentro da estimativa comunicada ao mercado.

Para continuar a nos recuperar da escassez de fornecimento, estamos discutindo ativamente maneiras de garantir a capacidade de entregar os volumes negociados com nossos fornecedores.

Em 2024, o segmento de Aviação Executiva continuou a testemunhar os impactos de uma cadeia de suprimentos globalmente interrompida, que é uma repercussão da pandemia que afetou o setor de aviação em uma escala maior. Apesar dos esforços contínuos de todo o setor para mitigar as discontinuidades no fornecimento, ainda há desafios significativos para aumentar os níveis de produção e fornecer disponibilidade de peças para a manutenção da frota. A situação vem melhorando progressivamente à medida que continuamos a monitorar de perto esses riscos e a controlar a cadeia de suprimentos, a fim de melhorar a previsibilidade futura. Em 2024, fomos destaque na indústria ao atingir nossas estimativas de entregas. Tivemos novamente um dos maiores crescimentos do setor, com um aumento de 13,0% nas entregas em comparação com o ano anterior, atingindo 130 unidades.

No segmento de Defesa & Segurança, o momento é prolífico. Considerando o cenário geopolítico atual, houve uma expansão nos gastos globais com defesa, o que aumentou nossa base de clientes e teve impacto favorável no segmento. Estamos bem-posicionados para fornecer soluções altamente eficazes, criando novas oportunidades de negócios, especialmente nas áreas de plataformas de aeronaves, software crítico, comando, controle, comunicações e inteligência (C4I) e sensores em todos os domínios (ar, mar, terra, espaço e segurança cibernética).

Em 2024, o programa KC-390 Millennium teve um ótimo desempenho em vendas, com contratos celebrados 4 países, incluindo Áustria, Holanda e República Tcheca. O KC-390 Millennium também foi oficialmente selecionado pela Suécia e pela Eslováquia. À medida que a frota global de aeronaves militares de transporte tático atinge sua idade de aposentadoria, esperamos que o KC-390 Millennium continue a capturar uma fatia considerável do mercado de substituição. O programa A-29 Super Tucano também se encontra em um momento de sucesso: contratos assinados com Paraguai, Uruguai, Portugal (versão OTAN), além de dois clientes não divulgados. O A-29 é a aeronave mais vendida em sua categoria, e em breve terá a versão A-29N customizada para o ambiente OTAN.

No segmento de Serviços & Suporte, dada a expansão de nosso negócio e a frota diversificada que atende a vários perfis de clientes, juntamente com a crescente demanda por serviços à medida que a frota envelhece, a unidade está bem-posicionada para obter lucratividade nos próximos anos. O crescimento da receita do segmento constitui aproximadamente 25% do total do grupo Embraer, com uma taxa de crescimento anual composta ("CAGR") de 9% nos últimos 6 anos, considerando a partir de 2019, o que indica sua importância e sua natureza de alto crescimento dentro da Embraer.

Para mais informações sobre os Segmentos Operacionais da Companhia, vide item 1.3. do Formulário de Referência da Companhia.

A dependência de contratos de longo prazo, eventos de manutenção ativa, vendas de peças e treinamento contribui para a estabilidade da receita. Fatores como a taxa de renovação dos contratos,

a margem favorável e a estabilidade da receita de manutenção e treinamento aumentam a lucratividade sustentada. Além disso, a OGMA oferece diversificação multimarcas com serviços de manutenção, reparos e operações (“MRO”) e reparo para clientes Embraer e não-Embraer, o que fortalece ainda mais a competitividade do negócio.

A OGMA com mais de 100 anos de existência, é hoje um player mundial muito importante no setor de MRO e manufatura aeroespacial, especializada em aviação civil e militar. Atualmente, é o centro de serviços próprio da Embraer, bem como centro de manutenção autorizado para vários fabricantes de equipamentos originais, incluindo Lockheed Martin, Rolls-Royce e Pratt & Whitney.

(a) Condições financeiras e patrimoniais gerais Indicadores patrimoniais

Os Diretores entendem que a Companhia apresenta condições financeiras e patrimoniais suficientes para cobrir suas necessidades de capital de giro, bem como garantir as obrigações dos passivos de curto prazo, relacionadas às necessidades de recursos para atender ao financiamento de suas atividades nos próximos doze meses. Tais necessidades são suportadas pela capacidade de geração de caixa operacional e através de recursos de terceiros.

A seguir os principais indicadores patrimoniais da Embraer, dos últimos dois exercícios sociais:

Destaques consolidados	Em 31 de dezembro de	
Valores em R\$ milhões	2024	2023
Disponível ⁽¹⁾	15.796,9	11.236,4
Contas a receber de clientes, líquida	1.998,7	1.070,0
Financiamentos a clientes	200,4	303,6
Estoques	18.181,1	12.761,7
Ativo permanente ⁽²⁾	28.438,8	20.420,0
Fornecedores	5.983,5	3.809,9
Fornecedores – Risco Sacado ⁽³⁾	268	181,9
Endividamento – Curto Prazo ⁽⁴⁾	704,4	615,1
Endividamento – Longo Prazo ⁽⁴⁾	14.721,0	13.358,4
Patrimônio Líquido	20.710,9	14.714,2

- (1) Inclui Caixa e equivalentes de caixa e Instrumentos financeiros ativos de curto prazo e longo prazo.
(2) Inclui Imobilizado, Direito de Uso em Arrendamento, Intangível e Investimentos.
(3) Se refere à linha “Fornecedores - Acordos de financiamento” do Balanço Patrimonial da Companhia.
(4) Se refere à linha “Empréstimos e financiamentos” do Balanço Patrimonial da Companhia.

A seguir apresentamos índices que indicam o nível de endividamento, bem como a eficiência na gestão de recursos e a rentabilidade em relação aos ativos e ao patrimônio líquido, proporcionando uma visão abrangente da performance financeira da Companhia nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024 e 2023.

Destaques consolidados	Em 31 de dezembro de	
Valores em R\$ milhões, exceto %	2024	2023
Dívida / Patrimônio líquido ⁽¹⁾	0,7	0,9
Giro dos estoques	1,6	1,7
Giro dos ativos	0,5	0,5
ROA ^{(2) (4)}	2,6%	1,5%
ROE ^{(3) (4)}	9,2%	5,3%

(1) Exceto Dívida/Patrimônio Líquido, Giro dos Estoques, Giro dos Ativos, Lucro por Ação e Quantidade de Ações.

(2) ROA – significa o retorno sobre os ativos (*Return on Assets*), calculado a partir do Lucro líquido / Ativo total.

(3) ROE – significa o retorno sobre o capital próprio da Companhia (*Return on Equity*), calculado a partir do Lucro líquido / Patrimônio líquido.

(4) ROA e ROE são calculados a partir do Lucro (Prejuízo) atribuído aos acionistas da Embraer.

(b) Estrutura de capital

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a posição de caixa líquido era de R\$371,5 milhões. Em 31 de dezembro de 2023, a posição de caixa líquido foi negativa em R\$2.737,1 milhões. Apresentamos abaixo a relação entre nosso capital de terceiros, em relação ao patrimônio líquido (capital próprio), para os dois últimos exercícios sociais.

Consolidado	Em 31 de dezembro de	
(Em R\$ milhões, exceto percentuais)	2024	2023
Patrimônio líquido (capital próprio)	20.710,9	14.714,2
Empréstimos e financiamentos (capital de terceiros) ⁽¹⁾	15.425,4	13.973,5
Capital de terceiros + capital próprio	36.136,3	28.687,7
Capital de terceiros / capital próprio	0,74	0,95

(1) Corresponde à soma do Passivo Circulante e Não Circulante ao final de cada exercício social.

(c) Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

A Companhia está sempre em busca de novas oportunidades e mantém um controle em relação ao nível de endividamento e gestão de capital.

A Embraer mantém capacidade de pagamento de todos os seus compromissos financeiros, apresentando uma sólida posição de caixa. Em 31 de dezembro de 2024, o caixa e equivalentes e investimentos financeiros total consolidado atingiu o valor de R\$15.796,9 milhões, comparado a R\$11.236,3 milhões em 2023.

No conceito líquido (caixa e equivalentes de caixa mais investimentos financeiros de curto e longo prazo menos endividamento financeiro) nesse mesmo período a Companhia apresentou uma posição positivo (caixa líquido) de R\$371,5 milhões, comparado com 2023 onde posição negativa (dívida líquida) era de R\$2.737,1 milhões. A geração operacional medida pelo EBITDA apresentou, em 2024, um resultado positivo de R\$4.935,7 milhões, resultando em uma relação de endividamento financeiro bruto/EBITDA de 3,1. Em 2023 o resultado do EBITDA foi de R\$2.577,0 e o endividamento financeiro/EBITDA foi de 5,4. O EBITDA ajustado em 2024 apresentou um resultado de R\$5.153,6 milhões, com relação de endividamento financeiro bruto/EBITDA ajustado de 3,0, já em 2023, o

resultado do EBITDA ajustado correspondeu a R\$2.758,8 e o endividamento financeiro/EBITDA ajustado foi de 5.1.

A seguir, serão apresentados os índices relevantes que fornecem uma visão abrangente do desempenho financeiro e operacional da Companhia. Esses índices são fundamentais para entender a saúde financeira da organização e incluem métricas essenciais que refletem a eficiência, rentabilidade e estrutura de capital, permitindo uma análise detalhada das operações e estratégias adotadas.

Consolidado	Em 31 de dezembro de	
Valores em R\$ milhões, exceto %	2024	2023
Caixa líquido (Dívida líquida) ⁽¹⁾	371,5	(2.737,1)
Endividamento líquido sem Eve	(684,6)	3.887,6
EBITDA	4.935,8	2.577,0
EBITDA ajustado ⁽²⁾	5.153,6	2.758,8
Endividamento financeiro bruto	15.425,4	13.973,5
Patrimônio líquido	20.710,9	14.714,2
Receitas (despesas) financeiras	(631,3)	(961,8)
Endividamento financeiro bruto / EBITDA ajustado	3,0	5,1
EBITDA ajustado / receitas (despesas) financeiras	(8,2)	(2,9)
Endividamento financeiro bruto/ patrimônio líquido	0,7	0,9

(1) Caixa líquido = Caixa e equivalentes de caixa + Investimentos financeiros de curto e longo prazo - Financiamento de curto e longo prazo.

(2) EBITDA ajustado: corresponde ao resultado operacional excluindo itens não recorrentes.

A seguir, apresentamos as condições patrimoniais da Companhia em 31 de dezembro de 2024 e 2023:

Consolidado	Em 31 de dezembro de	
Valores em R\$ milhões	2024	2023
Ativo circulante	40.326,9	29.316,1
Realizável a longo prazo	4.454,0	2.465,1
Investimentos	270,6	136,4
Imobilizado	12.021,1	8.572,6
Direito de uso	648,4	426,0
Intangível	15.498,6	11.285,0
Total do ativo	73.219,7	52.201,2
Passivo circulante	27.347,0	17.746,1
Passivo não circulante	25.161,8	19.741,0
Patrimônio líquido	19.045,2	13.490,3
Participação dos não controladores	1.665,7	1.223,9
Total do passivo	73.219,7	52.201,2

Considerando o nível de endividamento da Companhia, seus ativos de maior liquidez frente a suas obrigações, os Diretores acreditam haver liquidez suficiente para o cumprimento das obrigações contratuais assumidas pela Companhia. Caso entenda necessário, a Companhia possui capacidade de contrair novos empréstimos para financiar os investimentos e a sua operação, sendo que a

companhia possui a disponibilidade de acessar de forma imediata a Linha de Crédito Rotativo com limite até USD 1 bilhão (R\$ 6,2 bilhões), e até o momento não foi desembolsada

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

Os investimentos consistem principalmente em recursos associados ao aprimoramento de aeronaves para os mercados de Aviação Comercial e Aviação Executiva, de investimentos no aumento da capacidade industrial no Brasil e no exterior e investimentos para manutenção da estrutura produtiva. Geralmente tais investimentos proveem de operações de empréstimos e financiamentos com instituições financeiras e órgãos de financiamento, como o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, ou são caracterizados como contribuições de parceiros de risco e adiantamentos de clientes. Para maiores detalhes, vide item 2.1 (f) sobre níveis de endividamento da Companhia e as principais características das referidas dívidas.

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

A Companhia possui uma Política de Gestão Financeira, aprovada pelo Conselho de Administração, que tem por objetivo estabelecer as diretrizes aplicáveis a todas as áreas de negócios, com foco na gestão das finanças corporativas, incluindo a gestão de fluxo de caixa e estrutura de capital, visando delimitar os riscos associados às operações financeiras e eventuais deficiências de liquidez.

A Companhia encontra-se em uma situação de liquidez suficiente para atender às necessidades atuais de capital, para manutenção dos investimentos e capital de giro, incluindo (i) aprimoramento da família dos jatos executivos Phenom 100EX e 300E e Praetor 500 e 600, (ii) desenvolvimento, certificação e aprimoramento da família de jatos E-2 e (iii) outros gastos de capital previstos.

Em uma situação de deficiência de liquidez, a Companhia poderá acessar a estrutura de linha de crédito rotativo no valor de US\$1 bilhão conforme descrito no item (i) e também acredita que poderá recorrer a estruturas de financiamento adicionais, tais como: emissão de *corporate bonds*, emissão de debêntures, financiamentos à importação e exportação, linhas de crédito fornecidas por agências de fomento no Brasil e linhas de crédito de bancos nacionais e internacionais, cujas disponibilidades estarão sujeitas às condições de mercado, como custo e crédito, vigentes no momento da contratação.

(f) Níveis de endividamento e as características de tais dívidas

Ao final de 2024, o endividamento financeiro bruto total consolidado da Companhia que considera endividamento de curto e longo prazo somava R\$15.425,4 milhões (frente a R\$13.973,5 milhões em 2023), dos quais 95,4% eram dívidas de longo prazo (95,6% em 2023). As dívidas denominadas em Dólar representavam 98,1% do total do endividamento e seu custo médio ponderado reduziu de 6,3% a.a. em 2023 para 6,2% a.a. em 2024. As dívidas denominadas em Reais representavam 0,9% do total do endividamento e seu custo médio ponderado reduziu de 7,1% em 2023, para 5,3% em 2024. As

dívidas denominadas em Euro representavam 0,9% do endividamento total e seu custo médio ponderado era 4,2% a.a. em 2024. O custo médio ponderado do endividamento total em 2024 era de 6,2%.

Perfil de vencimento do endividamento consolidado (longo prazo)		
Ano	Valor em R\$ (milhões)	Análise Vertical (%)
2026	306,1	2,1%
2027	5.829,0	39,6%
2028	3.325,2	22,6%
Após 2028	5.260,7	35,7%
Total	14.721,0	100,0%

i. Contratos de empréstimo e financiamento relevantes

Guaranteed Notes 2017

Em fevereiro de 2017, a Embraer Netherlands Finance B.V. emitiu US\$750 milhões em notas garantidas (*guaranteed notes*) com taxa de juros nominal de 5,40% ao ano com vencimento em 01 de fevereiro de 2027. Após recompras parciais realizadas pela Companhia entre 2022 e 2023, em 31 de dezembro de 2024 o saldo em aberto era de US\$ US\$522,0 (R\$ 3.233,00) milhões

Capital de Giro U.S. Exim Bank

Em agosto de 2020, Embraer Aircraft Holding, Inc. e Embraer, como garantidora, celebraram contrato de garantia de capital de giro na modalidade de crédito rotativo, com o *Export-Import Bank of the United States* ("U.S. Exim Bank") no total de US\$97,2 milhões, indexado a LIBOR de um mês + 1,4% a.a. e prazo de vencimento de um ano da data do primeiro desembolso e com uma opção de renovação de estender por um período de até 180 dias. Após recompra total do saldo em aberto, realizadas pela Companhia entre 2021 e 2023, a Companhia alterou a taxa de juros variável de SOFR de um mês + 1,41% a.a. em 2023 e renovou o contrato por mais três anos. Em 31 de dezembro de 2024, nenhum desembolso foi feito para esta linha de crédito e não havia saldo em aberto.

Guaranteed Notes 2020

Em setembro de 2020, a Embraer Netherlands Finance B.V., empresa do grupo Embraer, emitiu US\$750,0 milhões em notas garantidas (*guaranteed notes*) com taxa de juros nominal de 6,95% a.a. com vencimento em 17 de janeiro de 2028. A Companhia recomprou parte dos títulos em circulação entre 2022 e 2023, através da emissão de oferta pública para recompra das notas em circulação. Em 31 de dezembro de 2024 o saldo em aberto era de US\$ 479,2 (R\$ 2.968,00) milhões.

Capital de Giro UK Export Finance

Em outubro de 2022, a Embraer Netherlands Finance B.V., empresa da Embraer, celebrou um novo contrato de financiamento ao capital de giro para exportações no valor total de US\$100 milhões junto ao *Export Credits Guarantee Department of the Government of the United Kingdom* (ECGD) ("UK

Export Finance”). A primeira tranche do financiamento foi desembolsada no mesmo mês no valor de US\$61,4 milhões com taxa de juros SOFR+0,75% a.a. e vencimento em junho de 2029. Em abril de 2023, houve a liberação da segunda tranche do financiamento no valor de US\$16,8 milhões com as mesmas condições contratuais da tranche anterior. Em março de 2024, houve a liberação da terceira e última tranche do financiamento no valor de US\$21,7 milhões com as mesmas condições contratuais das tranches anteriores. Em 31 de dezembro de 2024 o saldo em aberto era de US\$72,9 (R\$ 451,0) milhões.

BNDES-Exim

Em 15 de dezembro de 2022, a Embraer firmou um novo contrato com o Banco Nacional de Desenvolvimento Social – BNDES (“BNDES”) no total de R\$2,2 bilhões (US\$400,0 milhões) sob o programa BNDES-Exim com vencimento em dezembro de 2027. Em novembro de 2024, o contrato foi parcialmente liquidado no valor de US\$28,1 milhões. Em 31 de dezembro de 2024, o saldo em aberto era de US\$371,9 (R\$ 2.303,0) milhões.

Citibank

Em janeiro de 2023, a Embraer Netherlands Finance B.V., empresa da Embraer, celebrou um novo contrato de financiamento com o Citibank no montante total de US\$200,0 milhões para financiar operações de suprimentos nos Estados Unidos. Desembolsos sob esta linha de crédito serão realizados mediante a comprovação de compras de insumos. Essa linha de crédito é garantida pelo Export-Import Bank, a agência oficial de crédito à exportação dos Estados Unidos. Em janeiro de 2023 havia sido desembolsado o valor de US\$24,6 milhões. Em 31 de dezembro de 2024, o saldo em aberto era de US\$ 12,3 (R\$ 76,0) milhões.

Guaranteed Notes 2023

Em julho de 2023, a Embraer Netherlands Finance B.V., empresa do grupo Embraer, emitiu US\$750 milhões em notas garantidas (*guaranteed notes*) com taxa de juros nominal de 7,00% ao ano com vencimento em 28 de julho de 2030. Esta operação é garantida integralmente e incondicionalmente pela Companhia. Em 31 de dezembro de 2024, o saldo em aberto era de US\$750 (R\$ 4.644,0) milhões.

BNDES

Em fevereiro de 2024, celebramos um contrato de financiamento na linha de Inovação junto ao BNDES no valor total de R\$500,0 milhões. Em 31 de dezembro de 2024, havíamos desembolsado US\$8,2 (R\$ 51,0) milhões, sendo este o saldo em aberto.

ii. Outras relações de longo prazo com instituições financeiras

A Companhia mantém relação de longo prazo com instituições financeiras em relação a instrumentos financeiros derivativos, garantias financeiras, risco sacado, leasing, convênios para execução dos pagamentos e recebimentos para garantir a atividade operacional da Companhia, folha de pagamento dos colaboradores, dentre outros.

iii. Grau de subordinação entre as dívidas

Em garantia de parte dos financiamentos da Companhia, foram oferecidos imóveis, benfeitorias, máquinas, equipamentos e garantias bancárias no montante total de R\$4.366,1 milhões (R\$3.872,0 milhões em 31 de dezembro de 2023). Para os financiamentos das controladas, foram constituídas garantias nas modalidades de fiança e aval da Companhia, que totalizavam em 31 de dezembro de 2024 o montante de R\$12.022,2 milhões (R\$9.677,0 milhões em 31 de dezembro de 2023). O endividamento bruto consolidado da Companhia em 31 de dezembro de 2024, totalizava R\$15.425,4 milhões, comparado a R\$13.973,5 milhões em 2023.

iv. Eventuais restrições impostas ao emissor, em especial, em relação a limites de endividamento e contratação de novas dívidas, à distribuição de dividendos, à alienação de ativos, à emissão de novos valores mobiliários e a alienação de controle societário

Descrevemos a seguir as restrições impostas à Companhia e suas controladas nos contratos financeiros de longo prazo e de maior relevância para a Companhia e suas controladas, em vigor em 31 de dezembro de 2024.

Nas notas emitidas pela Companhia e suas controladas nos anos de 2017, 2020 e 2023 descritas no item 2.1 (f) "I" acima, foram impostas limitações relativas a:

(A) Gravames/garantias

Não poderão ser dados em garantia os bens da Companhia ou do garantidor (Embraer) a não ser que:

- (i) relacionados à compra de novos bens;
- (ii) dentro do curso normal de negócios em relação ao financiamento de aeronaves pelo garantidor a outra pessoa ou transações de importação/exportação;
- (iii) em face de dívidas do garantidor frente a BNDES, FINEP e outros órgãos internacionais;
- (iv) detidos por empresas adquiridas;
- (v) já existentes, ou decorrentes de imposição legal ou decisão judicial;
- (vi) em razão de desenvolvimento relacionados a autoridades governamentais;
- (vii) já existentes sobre bens a serem adquiridos;
- (viii) sobre fundos para pagamento do principal, juros e quantias adicionais;
- (ix) decorrentes de Capitalized Lease Obligations; ou
- (x) em montante menor que 10% do capital próprio da Companhia.

(B) Operações societárias

A Companhia e o garantidor somente poderão participar de operação de fusão/incorporação e transferência de ativos, sem o aval dos detentores das notas, caso:

- (i) a sucessora assuma expressamente a obrigação de repagar do principal e juros e as

demais obrigações;

- (ii) não ocorra qualquer Incumprimento;
- (iii) sejam entregues certificados de opiniões demonstrando que tal operação cumpre as condições precedentes impostas;
- (iv) a sucessora concorde em assumir quaisquer custos decorrentes, garantindo que os recebimentos dos detentores das notas não serão afetados.

É exigido em contratos assinados com o BNDES que a Companhia mantenha medidas e ações destinadas a evitar ou corrigir danos ao meio ambiente, segurança e medicina do trabalho, mantendo em situação regular suas obrigações junto aos órgãos do meio ambiente, assim como observar, durante o período de vigência do contrato, o disposto na legislação aplicável às pessoas portadoras de deficiência.

Os contratos de financiamento classificados como não circulante estão sujeitos a cláusulas restritivas (“*covenants*”) alinhados com as práticas usuais de mercado, e incluem também restrições sobre a criação de novos gravames sobre bens do ativo, mudanças significativas no controle acionário da Companhia, venda significativa de bens do ativo e pagamento de dividendos excedentes ao mínimo obrigatório por lei em casos de inadimplência nos financiamentos e nas transações com empresas controladas.

O contrato de financiamento firmado entre a Companhia e o BNDES, em dezembro de 2022, possui *covenant* financeiro. Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia estava em conformidade com a cláusula restritiva.

(g) Limites dos financiamentos contratados e percentuais já utilizados

Em 31 de dezembro de 2024, existiam as seguintes linhas de financiamento contratadas, mas não desembolsadas.

A Companhia dispõe de linha de crédito rotativo no valor de US\$1,0 bilhão com vencimento em agosto de 2029. Essa linha de crédito rotativo, negociada com 17 instituições financeiras internacionais, quando utilizada, será remunerada a SOFR + variável de 0,95% a.a. a 1,70% a.a., a depender do rating corporativo da Companhia. Em 31 de dezembro de 2024, nem a Embraer Aircraft Holding, Inc nem a Embraer Netherlands Finance B.V incorreram em qualquer empréstimo sob a Linha de Crédito Rotativo.

Em dezembro de 2023, a Embraer Aircraft Holding Inc. e a Companhia, como garantidora, decidiram renovar o contrato de garantia de capital de giro na modalidade de crédito rotativo junto ao *Export-Import Bank of the United States* (“U.S. Exim Bank”) por mais três anos. A taxa de juros aplicável é de SOFR de um mês + 1,41% a.a. Em 31 de dezembro de 2024, nenhum desembolso foi feito para esta linha de crédito.

A EVE Soluções Mobilidade Aérea Urbana Ltd. contratou em 2024 duas linhas de crédito junto ao BNDES. A primeira no valor de R\$ 200,0 milhões com vencimento em dezembro de 2040 e remuneração de aproximadamente 7,53% a.a. A segunda foi contratada no valor de US\$100,0 milhões, com vencimento em outubro de 2040 e quando utilizada passará ser remunerada em 2,20% a.a. sobre TR (Taxa Referencial) ou 1,10% a.a. a 1,65% a.a. + Taxa Fixa BNDES. Em 31 de dezembro de 2024, nenhum desembolso foi realizado para essas linhas de crédito.

(h) Alterações significativas em itens das demonstrações de resultado e dos fluxos de caixa

Demonstração do Resultado

(em R\$ milhões, exceto %)	Exercício social encerrado em 31/12/2024	AV (%) ¹	Exercício social encerrado em 31/12/2023	AV (%) ²	AH 2024 x 2023 (%) ³
Receitas Líquidas	35.424,2	100,0%	26.110,5	100,0%	35,7%
Custo dos produtos vendidos e serviços prestados	(29.041,9)	(82,0)%	(21.607,1)	(82,8)%	34,4%
Lucro Bruto	6.382,2	18,0%	4.503,4	17,2%	41,7%
Receitas (despesas) operacionais					
Despesas Administrativas	(1.074,8)	(3,0)%	(1.022,5)	(3,9)%	5,1%
Despesas Comerciais	(1.671,4)	(4,7)%	(1.569,5)	(6,0)%	6,5%
Perda (reversão) de crédito esperada	(121,6)	(0,3)%	49,0	0,2%	(348,2)%
Despesas com Pesquisas	(298,1)	(0,8)%	(452,8)	(1,7)%	(34,2)%
Outras receitas (despesas), líquidas	579,5	1,6%	(35,0)	(0,1)%	n.m ³
Equivalência patrimonial	(23,6)	(0,1)%	50,0	0,2%	(147,3)%
Resultado Operacional	3.772,1	10,6%	1.522,6	5,8%	147,7%
Receitas financeiras	1.648,9	4,7%	835,7	3,2 %	97,3 %
Despesas financeiras	(2.280,2)	(6,4)%	(1.797,5)	(6,9)%	26,9 %
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(31,9)	(0,1)%	(2,0)	(0,0)%	n.m
Lucro antes do imposto	3.108,9	8,8%	558,9	2,1%	456,3%
Imposto de renda e contribuição social	(1.185,1)	(3,3)%	225,5	0,9%	(625,6)%
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício	1.923,8	5,4%	784,4	3,0%	145,3%
Lucro atribuído aos:					
Acionistas da Embraer	1.918,8	5,4%	783,6	3,0%	144,9%
Acionistas não controladores	5,0	0,0%	0,8	0,0%	525,8%

¹AV: Análise Vertical. ²AH: Análise Horizontal. ³n.m: não mensurável

EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 COMPARADO AO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023

Receita Líquida

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Embraer entregou 206 aeronaves, sendo 73 aeronaves comerciais, 130 executivas (75 jatos leves e 55 jatos médios) e 3 aeronaves KC-390 Millennium multimissão em Defesa & Segurança, ficando 13,8% acima das 181 aeronaves entregues no ano anterior, que gerou receita líquida de R\$35.424,2 milhões, 35,7% maior que os R\$26.110,5 milhões gerados em 2023. Todas as unidades de negócios tiveram crescimento expressivo nas receitas e entregas, destacando-se o maior volume no reconhecimento de receita no segmento de Defesa & Segurança (55% de aumento), que é contabilizado através da metodologia POC (*Percentage of Completion*).

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a receita líquida para o negócio de Aviação Comercial atingiu R\$12.383,5 milhões, 35,6% maior em relação dos R\$9.135,4 milhões em 2023. O negócio de Aviação Executiva obteve receita de R\$9.828,1 milhões, e teve crescimento de 41,7% quando comparado com os R\$6.937,2 milhões registrados em 2023.

O crescimento de ambas as unidades de negócio se deve em virtude do maior volume de entregas, aumento na entrega de produtos com maior valor agregado (mix de produtos) e preços médios superiores ao ano anterior. A receita líquida do negócio de Defesa & Segurança foi de R\$3.989,7 milhões, 55,4% maior que os R\$2.567,3 milhões de 2023, e essa variação se deu ao maior reconhecimento de receitas do Super Tucano e KC-390. O negócio de Serviços & Suporte gerou R\$8.854,2 milhões de receita, e foi 25,2% maior quando comparado aos R\$7.073,0 milhões de 2023. As receitas de outros negócios foram de R\$368,8 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, um decréscimo de 7,3% quando comparado ao valor de R\$397,7 milhões de 2023.

Receita líquida por segmento (em R\$ milhões, exceto %)	Exercício social encerrado em 31/12/2024	AV ¹ (%)	Exercício social encerrado em 31/12/2023	AV ¹ (%)	AH ² (%)
Aviação Comercial	12.383,5	35,0	9.135,4	35,0	35,6%
Aviação Executiva	9.828,1	27,7	6.937,2	26,6	41,7%
Defesa & Segurança	3.989,7	11,3	2.567,3	9,8	55,4%
Serviços & Suporte	8.854,2	25,0	7.073,0	27,1	25,2%
Outros	368,8	1,0	397,7	1,5	(7,3)%
Total	35.424,20	100,0	26.110,5	100,0	(35,7)%

¹AV: Análise Vertical. ²AH: Análise Horizontal

Custo dos produtos vendidos e serviços prestados

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, o custo dos produtos vendidos e serviços prestados foi de R\$29.041,9 milhões representando um aumento de 34,4% em relação aos R\$21.607,1 milhões de 2023, devido ao maior volume de entregas e mix de produtos com maior valor agregado quando comparado ao ano anterior.

Lucro Bruto e Margem Bruta

Em função do maior volume de entregas e mix de produtos com maior rentabilidade, o lucro bruto da Companhia atingiu R\$6.382,2 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, e foi 41,7% maior que os R\$4.503,4 milhões apurados em 2023. A margem bruta do período ficou em 18,0%, acima dos 17,2% do período anterior.

Despesas administrativas e comerciais

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, as despesas comerciais subiram 6,5% em relação ao ano anterior e ficaram em R\$1.671,4 milhões, comparado a R\$ 1.569,5 milhões em 2023. As despesas administrativas cresceram 5,1% e totalizaram R\$1.074,8 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, comparado a R\$ 1.022,5 milhões no exercício anterior. Apesar do aumento nominal dessas despesas, o crescimento foi inferior do faturamento representando respectivamente 4,7% e 3,0% da receita de 2024 e 6,0% e 3,9% da receita no exercício social de 2023.

Perda (reversão) de crédito esperada

As perdas (ou reversões) de crédito esperadas apresentaram um aumento resultando em uma despesa de R\$ 121,6 milhões em 2024, comparada a uma reversão de R\$ 49,0 milhões registrada no exercício social de 2023. Esse incremento foi atribuído, principalmente, às provisões realizadas para perdas de crédito esperadas relacionadas a um de nossos clientes no segmento de Serviços e Suporte.

Despesas de pesquisas

As despesas com pesquisas no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 apresentaram redução de 34,1% quando comparadas à 2023, totalizando R\$298,1 milhões contra R\$ 452,8 milhões registrados no exercício social anterior. Esta variação é principalmente explicada pelo menor volume de projetos da Embraer e atividades da Eve (subsidiária Embraer em estágio pré-operacional), uma vez que os custos relacionados ao seu desenvolvimento passaram a ser capitalizados como ativos intangíveis à medida que o programa atingiu maturidade suficiente a partir do 3º trimestre de 2023.

Outras despesas, líquidas

A conta outras receitas (despesas) operacionais líquidas, totalizou receita de R\$579,5 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, aumento de R\$614,5 milhões comparado ao exercício social anterior. Essa variação é explicada decorrente do acordo de arbitragem com a Boeing e créditos fiscais em 2024.

Equivalência Patrimonial

Em 31 de dezembro de 2024, a conta de equivalência patrimonial apresentou um saldo negativo de R\$ 23,6 milhões, representando um aumento em relação ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, quando o saldo era de R\$ 50,0 milhões. Esse resultado reflete o desempenho das empresas nas quais a Companhia detém participações.

Resultado Operacional

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, o lucro e a margem operacional (EBIT) foram de R\$3.772,1 milhões e 10,6%, respectivamente, comparados ao lucro e a margem operacional (EBIT) de R\$1.522,6 milhões e 5,8%, respectivamente em 2023. A variação nos resultados operacionais do ano é explicada pelos motivos citados anteriormente.

Receitas (despesas) financeiras, líquidas

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Embraer registrou despesa financeira líquida de R\$631,3 milhões, ficando abaixo dos R\$961,8 milhões registrados em 2023. Essa diminuição se deu principalmente em função das transações de marcação a mercado *das warrants* da Eve.

As variações monetárias e cambiais líquidas foram de R\$31,9 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, comparado ao valor de R\$2,0 milhões em 2023.

Lucro líquido do exercício

O lucro líquido da Embraer no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 foi de R\$1.923,8 milhões, comparado ao lucro líquido de R\$784,4 milhões de 2023. Esta variação de 145,3% ocorreu decorrente da melhor eficiência operacional da Companhia que foram parcialmente compensados pelo maior pagamento de imposto de renda.

DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA

O fluxo de caixa representado abaixo contempla o total das contas de balanço patrimonial e demonstrativo de resultado:

(em R\$ milhões, exceto %)	Exercício social encerrado em 31/12/2024	Exercício social encerrado em 31/12/2023	AH ¹ 2024 x 2023 (%)
Atividades Operacionais			
Lucro do exercício	1.923,8	784,4	145,3%
Itens que não afetam o caixa			
Despesas com depreciação e amortização	1.331,7	1.202,1	10,8%
Realização contribuição de parceiros	(168,0)	(147,6)	13,8%
Perda (reversão) por redução ao valor recuperável dos estoques	36,5	(24,5)	(249,0)%
Ajuste valor justo - ativos financeiros	101,2	(3,2)	n.m
Perda (reversão) de crédito esperada	121,6	(49,0)	(348,1)%
Perda (ganho) na alienação de ativo permanente	35,3	(142,5)	(124,7)%
Imposto de renda e contribuição social	1.185,1	(225,5)	(625,6)%
Juros sobre empréstimos	938,2	946,9	(0,9)%
Juros sobre títulos e valores mobiliários	(98,5)	(35,2)	179,8%
Equivalência patrimonial	23,6	(50,0)	(147,3)%
Variação monetária e cambial	47,5	35,4	34,2%
Provisões diversas	314,3	(34,9)	n.m
Outros	27,0	53,8	(49,9)%
(Aumento) Diminuição Nos Ativos Operacionais			
Investimentos financeiros	(649,3)	16,1	n.m
Instrumentos financeiros derivativos	(142,7)	101,6	n.m
Contas a receber	(913,1)	(22,4)	n.m
Financiamento a clientes	134,4	32,9	308,5%
Ativos de contrato	(535,0)	(39,9)	n.m
Estoques	(1.357,8)	(1.572,5)	(13,7)%
Outros ativos	(245,7)	(560,2)	(56,1)%
Aumento (Diminuição) Nos Passivos Operacionais			
Fornecedores e Fornecedores - Acordos de financiamento	985,6	253,2	289,3%
Contas a pagar	92,7	352,4	(73,7)%
IR e CS pagos	(569,3)	(598,2)	(4,8)%
Juros pagos	(931,5)	(859,2)	8,4%
Passivos de contrato	4.139,6	2.911,4	42,2%
Impostos a recolher	(314,9)	487,8	(164,6)%
Receitas diferidas	20,5	13,8	48,3%
Caixa gerado nas atividades operacionais	5.532,4	2.827,1	95,7%

Atividades de investimento			
Aquisições de imobilizado	(1.068,6)	(1.187,6)	(10,0)%
Baixa de imobilizado	68,9	95,7	(28,0)%
Adições ao intangível	(1.445,2)	(955,0)	51,3%
Adições investimentos em subsidiárias e coligadas, líquido do caixa adquirido	(95,4)	(124,3)	(23,2)%
Aquisição de Investimentos Financeiros	(1.450,9)	(594,2)	144,2%
Alienação de Investimento Financeiros	476,8	579,9	(17,8)%
Recebimento de Empréstimos concedidos	297,5	(296,5)	(200,3)%
Alienação de investimento	-	201,9	(100)%
Dividendos recebidos	2,9	30,2	(90,5)%
Caixa usado nas atividades de investimento	(3.214,1)	(2.250,0)	42,9%
Atividades de financiamento			
Novos financiamentos obtidos	4.216,5	9.926,1	(57,5)%
Financiamentos pagos	(6.375,6)	(11.561,3)	(44,9)%
Aumento de capital	-	46,9	(100,0)%
Dividendos e juros sobre capital próprio	-	(66,6)	(100,0)%
Recebimento na oferta de ações de controlada	363,6	-	n.m
Custos na oferta de ações de controlada	(13,1)	-	n.m
Pagamentos de arrendamentos	(102,7)	(68,2)	50,5%
Caixa usado nas atividades de financiamento	(1.911,4)	(1.723,1)	10,9%
Aumento (redução) líquida do caixa e equivalentes de caixa	407,0	(1.146,0)	(135,5)%
Efeito das variações cambiais no caixa e equivalentes de caixa	1.398,2	(453,8)	(408,1)%
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	7.873,5	9.473,3	(16,9)%
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	9.678,7	7.873,5	22,9%

¹AH: Análise Horizontal

Caixa líquido das atividades operacionais

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a geração de caixa operacional foi positiva em R\$5.532,4 milhões, comparada à geração também positiva de R\$2.827,1 milhões de 2023. As principais varrições são decorrentes do lucro líquido, passivos de contrato (adiantamentos de pagamentos de clientes) como resultado do aumento nas vendas e maiores contas a pagar comerciais. Esses fatores foram parcialmente compensados pelo aumento nas contas a receber e ativos contratuais e pela redução nos impostos e encargos de folha de pagamento a pagar.

Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, o caixa usado nas atividades de investimento ficou em R\$3.214,1 milhões, comparado com o caixa usado nas atividades de investimento de R\$2.250,0 milhões em 2023. As principais variações entre os anos ocorreram devido

a um aumento de investimentos em ativos intangíveis e investimentos financeiros de longo prazo, como notas vinculadas a crédito.

Caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento

O volume de caixa usado nas atividades de financiamento no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 foi de R\$1.911,4 milhões, comparado ao caixa gerado nas atividades de financiamento de R\$1.723,1 milhões de 2023 influenciado principalmente pela redução das receitas de empréstimos em 2024, fator que foi parcialmente compensado por (i) menores valores gastos no pagamento de alguns empréstimos e (ii) receita de uma oferta privada de ações da EVE em 2024.

2.2 - Resultado Operacional e Financeiro

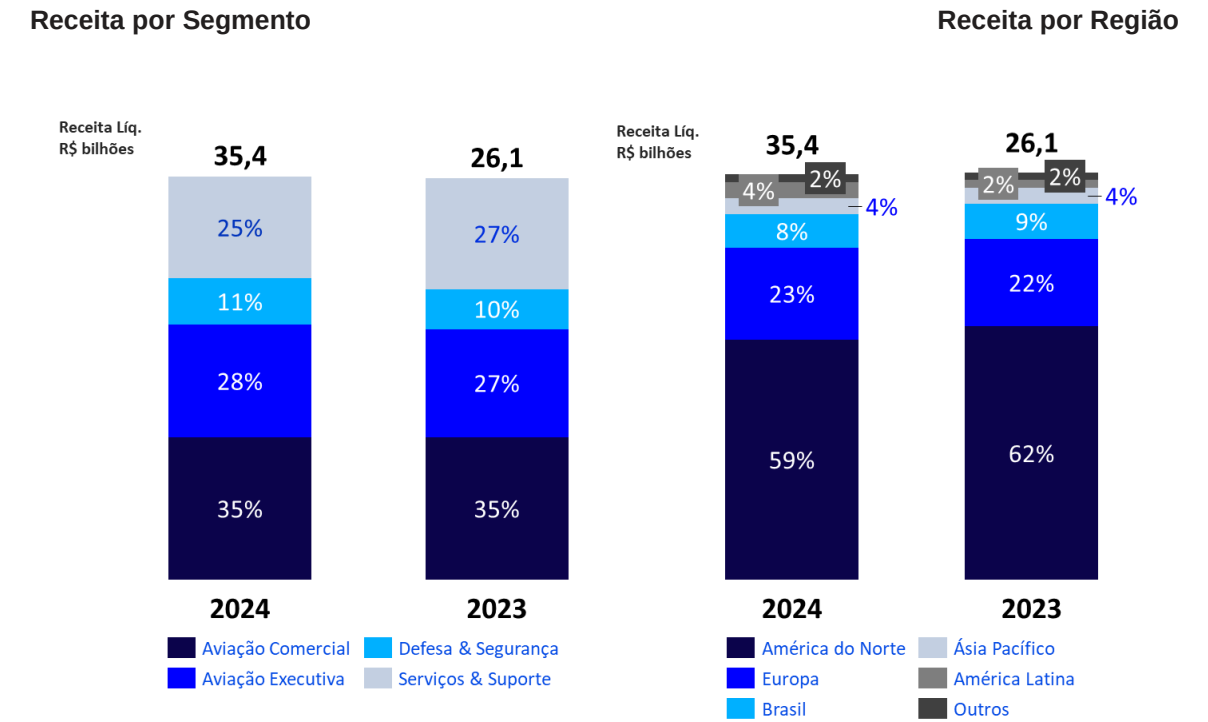
(a) Resultados das operações do emissor, incluindo (i) descrição de quaisquer componentes importantes da receita e (ii) fatores que afetam materialmente os resultados operacionais.

Os principais componentes que afetam a receita da Companhia são (1) volume de entregas de aeronaves comerciais e executivas; (2) mix de entregas entre os modelos E1 e E2 da Aviação Comercial e entre jatos leves e médios da Aviação Executiva; (3) receitas de serviços, referentes a serviços de manutenção de aeronaves, fornecimento de peças e materiais, treinamento, modificações, operação de voo, suporte a campo e suporte técnico, etc.; (4) receitas do segmento de Defesa & Segurança; (5) variação cambial, tendo o dólar norte-americano como a moeda funcional da Companhia; e (6) a entrada em serviço de novos produtos.

Receita líquida por segmento (em R\$ milhões, exceto %)	Exercício social encerrado em 31/12/2024	AV ¹ (%)	Exercício social encerrado em 31/12/2023	AV ¹ (%)	AH 2024 x 2023 (%) ³
Aviação Comercial	12.383,5	35,0	9.135,4	35,0	35,6%
Aviação Executiva	9.828,1	27,7	6.937,2	26,6	41,7%
Defesa & Segurança	3.989,7	11,3	2.567,3	9,8	55,4%
Serviços & Suporte	8.854,2	25,0	7.073,0	27,1	25,2%
Outros	368,8	1,0	397,7	1,5	(7,3)%
Total	35.424,2	100,0	26.110,5	100,0	35,7%

¹AV: Análise Vertical. ²AH: Análise Horizontal.

A participação de cada negócio na receita total da Companhia assim como sua distribuição geográfica, foi:



Para a Aviação Comercial a variação da participação na receita líquida manteve-se estável, representando 35% da receita da Companhia nos dois períodos dos anos apresentados, além disso, o segmento de Aviação Executiva representou 28% em 2024 uma leve melhora quando comparado aos 27% em 2023. No segmento de Defesa & Segurança, a representatividade em percentual da receita teve um aumento, saindo de 10% em 2023 para 11% em 2024 proveniente das entregas do KC-390 e Super Tucano. Enquanto isso a unidade de Serviços & Suporte apresentou uma pequena queda em 2% em relação a representação na receita total da Companhia decorrente do efeito do mix de entregas de produtos entre as unidades de negócios da Companhia.

O mercado da América do Norte continuou a ter a maior representatividade nas receitas da Embraer no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, com 59,5% de participação. Esse resultado é consequência do sucesso das diversas campanhas de vendas ocorridas nos Estados Unidos e Canadá. Em relação ao continente Europeu, aumento da participação proveniente do sucesso do KC-390 na região, destaca-se também o aumento dos percentuais das receitas na América Latina que representaram em 4% em 2024 um crescimento quando comparado aos 2% em 2023 decorrência das vendas de Super Tucano para a região. As demais regiões (Brasil, Ásia Pacífico e outras) representaram 14% de participação no total das receitas da Embraer.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, o EBIT ajustado foi de R\$3.990,0 milhões e com margem de 11,3%, e exclui itens extraordinários resultados relacionados à Eve (subsidiária Embraer em estágio pré-operacional) que representam um impacto total negativo de R\$217,9 milhões.

As despesas com pesquisas no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 apresentaram redução de 34,1% quando comparadas à 2023, totalizando R\$298,1 milhões. Essa variação é principalmente explicada pelo menor volume de projetos da Embraer e atividades da Eve (subsidiária Embraer em estágio pré-operacional), uma vez que os custos relacionados ao seu desenvolvimento passaram a ser capitalizados como ativos intangíveis à medida que o programa atingiu maturidade suficiente a partir do 3º trimestre de 2023.

As despesas comerciais subiram 6,5% em relação ao exercício social anterior e ficaram em R\$1.671,4 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024. As despesas administrativas cresceram 5,1% e totalizaram R\$1.074,8 milhões no mesmo exercício. Apesar do aumento nominal dessas despesas, o crescimento foi inferior do faturamento representando respectivamente 4,7% e 3,0% da receita de 2024 e 6,0% e 3,9% em 2023.

A conta outras receitas (despesas) operacionais líquidas, totalizou despesa de R\$579,3 milhões no ano, aumento de R\$614,5 milhões comparado ao ano anterior, essa variação é explicada decorrente do acordo de arbitragem com a Boeing e créditos fiscais em 2024.

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

O desempenho financeiro e operacional no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Embraer entregou 206 aeronaves, um aumento de 14% em relação às 181 unidades entregues em 2023. Esse desempenho resultou em uma receita líquida de R\$ 35.424,2 bilhões, um crescimento expressivo de 35,7% frente ao ano anterior. Todas as unidades de negócios apresentaram resultados positivos, com destaque para os segmentos de Defesa & Segurança e Aviação Executiva, que registraram aumentos de receita de 55,4% e 41,7%, respectivamente.

No segmento de Aviação Comercial, a receita líquida atingiu R\$ 12.383,5 bilhões em 2024, um crescimento de 35,6% comparado a 2023, impulsionado pela entrega de 73 aeronaves, frente a 64 no ano anterior. Já a Aviação Executiva alcançou R\$ 9.828,1 bilhões em receita, com a entrega de 130 jatos (75 leves e 55 médios), representando um crescimento de 13% em relação aos 115 jatos entregues em 2023.

O negócio de Defesa & Segurança gerou R\$ 3.989,7 bilhões em receita, 55,4% acima de 2023, com a entrega de três aeronaves KC-390 Millennium, uma a mais do que no ano anterior. No setor de Serviços & Suporte, as receitas chegaram a R\$ 8.854,2 bilhões, 25,2% superiores a 2023, refletindo um aumento na atividade em todas as unidades de negócios da companhia.

Por outro lado, as receitas de Outros Negócios totalizaram R\$ 368,8 milhões, uma redução de 7,3% em relação ao exercício anterior.

O crescimento geral das receitas em 2024 pode ser atribuído a um maior volume de entregas, maior valor agregado nos produtos (melhor mix) e preços médios mais elevados. Além disso, no segmento de Defesa & Segurança, o aumento de receitas foi impulsionado pelo reconhecimento de contratos envolvendo o Super Tucano e o KC-390.

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

Considerando que a moeda funcional definida pela Companhia é o dólar norte americano, o resultado financeiro de variação cambial apresentado nas demonstrações financeiras da Companhia refere-se basicamente aos itens monetários em moedas diferentes do dólar norte americano. Como estratégia para mitigação de risco, a alocação do caixa em ativos denominados em reais ou dólares norte americano da Embraer é uma das principais ferramentas para proteger contra as variações da taxa de câmbio.

Tendo em vista que a Companhia possui quase que a totalidade das suas receitas emitidas ou captadas em dólares norte americano conforme descritas no item 2.1(i) deste Formulário de Referência

e mantém o caixa majoritariamente nesta mesma moeda, a variação da taxa de câmbio influencia diretamente no resultado financeiro, porém não traz risco no planejamento financeiro da Companhia, dado que a moeda funcional é o dólar norte americano.

A volatilidade da taxa de juros afeta o resultado financeiro da Embraer. Um aumento ou queda na taxa de juros locais também influencia no resultado financeiro da Companhia, como a Companhia possui mais aplicações locais do que endividamento atrelados à taxa de juros, um aumento da taxa juros representa um aumento da receita financeira. No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, o montante de investimentos aplicado em reais foi de R\$542,9 milhões e em 2023 o valor foi de R\$630,1 milhões.

As aplicações no exterior, em dólares e outras moedas, possuem uma taxa pré-fixada, porém ao renovarmos o investimento a Embraer está sujeita às condições de mercado, logo um aumento na taxa de juros indica um aumento na remuneração das aplicações no exterior, e considerando que as taxas de juros aumentaram em 2023, o resultado financeiro foi impactado positivamente.

2.3 - Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

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

A Companhia aplicou as políticas contábeis de maneira consistente a todos os exercícios apresentados nas demonstrações financeiras, salvo indicação ao contrário.

As alterações ao CPC03(R2)/ IAS7 e ao CPC40(R1)/ IFRS 7, que entraram em vigor em 1º de janeiro de 2024, esclarecem as características dos acordos de financiamento de fornecedores e exigem divulgação adicional de tais acordos.

Os requisitos de divulgação nas alterações visam auxiliar os usuários das demonstrações financeiras a compreenderem os efeitos dos acordos de financiamento de fornecedores sobre os passivos, fluxos de caixa e exposição ao risco de liquidez de uma entidade. Estas alterações resultaram em divulgações adicionais sobre os acordos de financiamentos de fornecedores celebrados pela Companhia, conforme descrito na Nota 18 e 27.1.4 das Demonstrações Financeiras relativos ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

Novas normas e interpretações contábeis foram publicadas ou estão em processo de alteração e entrarão em vigor nos próximos exercícios, todavia não foram citadas, pois, conforme avaliação da Companhia não é esperado impacto material decorrente de sua aplicação.

(b) Opiniões modificadas e ênfases presentes no relatório do auditor

Os relatórios dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 não continham qualquer ressalva, opinião modificada ou parágrafo de ênfase.

2.4 - Efeitos relevantes nas DFs

(a) Introdução ou alienação de segmento operacional

A Companhia não efetuou alteração, criação ou alienação de segmento operacional durante o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

(b) Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

A Companhia efetuou as seguintes transações societárias. Para mais informações, vide item 1.12 deste Formulário de Referência:

Coqueiro Par Participações Ltda.

Em maio de 2024, a Embraer Defesa e Segurança Participações S.A. adquiriu a totalidade das quotas de participação da Coqueiro Par Participações Ltda. ("Coqueiro"), entidade que detém 23,4% de participação na Tempest Serviços de Informática S.A. ("Tempest"). Em razão desta aquisição, a Companhia passou a deter 100% de participação na EZS Informática S.A., Tempest e Tempest Security Intelligence Limited.

Eve Holding, Inc.

A redução na participação de 89,4% em 31 de dezembro de 2023 para 83,7% em 31 de dezembro de 2024, foi motivada, principalmente, pela emissão de 27.218.588 novas ações pela Eve Holding mediante aporte de capital de US\$95,6 milhões e extinção de 8.296.470 *warrants*. A Embraer Aircraft Holding aportou US\$ 30 milhões, equivalentes a R\$163.443 mil, e recebeu 7.500.000 ações. Os demais acionistas aportaram US\$ 65,6 milhões, equivalentes a R\$363.608 mil, e receberam 19.718.588 ações. A participação da Companhia na Eve Soluções de Mobilidade Aérea Urbana Ltda. e na Eve UAM, LLC., estas subsidiárias da Eve Holding, reduziu na mesma proporção. Do total de R\$ 269.734 mil ajustado na participação dos acionistas não controladores, R\$258.797 mil decorre desta redução e dos respectivos custos de transação.

(c) Eventos ou operações não usuais

Durante o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 a Companhia não passou por eventos ou transações não usuais.

2.5. Medições não contábeis

(a) Informar o valor das medições não contábeis

Em milhões de Reais, exceto %	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
	2024	2023
EBIT ¹	3.772,1	1.522,6
EBIT ajustado ²	3.990,0	1.704,4
Margem EBIT % ³	10,6%	5,8%
Margem EBIT ajustada % ⁴	11,3%	6,5%
EBITDA ⁵	4.935,7	2.577,0
EBITDA ajustado ⁶	5.153,6	2.758,8
Margem EBITDA % ⁷	13,9%	9,9%
Margem EBITDA ajustada ⁸	14,5%	10,6%
Lucro líquido ajustado ⁹	2.819,9	202,9
Caixa líquido - Dívida líquida ¹⁰	371,5	(2.737,1)
Caixa líquido - Dívida líquida sem Eve ¹¹	(684,6)	(3.887,7)
ROA ¹²	2,6%	1,5%
ROE ¹³	9,2%	5,3%

1. EBIT: corresponde ao resultado operacional, calculado na forma da Resolução CVM 156.
2. EBIT ajustado: corresponde ao resultado operacional excluindo itens não recorrentes.
3. Margem EBIT: corresponde ao resultado operacional, calculado na forma Resolução CVM 156 dividido pela receita líquida registrado no período.
4. Margem EBIT ajustada: corresponde ao resultado operacional excluindo itens não recorrentes, dividido pela receita líquida registrada no período.
5. EBITDA: corresponde ao resultado operacional acrescido da depreciação e amortização.
6. EBITDA ajustado: corresponde ao resultado operacional acrescido da depreciação e amortização excluindo itens não recorrentes.
7. Margem EBITDA: corresponde ao resultado operacional acrescido da depreciação e amortização, dividido pela receita líquida registrada no período.
8. Margem EBITDA ajustada: corresponde ao resultado operacional acrescido da depreciação e amortização, excluindo itens não recorrentes, dividido pela receita líquida registrada no período.
9. Lucro líquido ajustado não é um parâmetro contábil e exclui o Imposto de renda e contribuição social diferidos no período. No IFRS, o Imposto de renda e contribuição social inclui uma parcela de impostos diferidos que resultam principalmente de ganhos não realizados provenientes dos impactos da variação cambial sobre os ativos não monetários (em especial Estoques, Imobilizado e Intangível). É importante ressaltar que impostos resultantes de ganhos ou perdas em ativos não monetários são considerados impostos diferidos e contabilizados no Fluxo de Caixa consolidado da Companhia sob a conta Imposto de renda e contribuição social diferidos. O Lucro líquido ajustado também exclui o impacto pós-imposto da provisão relacionada aos itens não recorrentes.
10. Caixa líquido = Caixa e equivalentes de caixa + Investimentos financeiros de curto e longo prazo - Financiamento de curto e longo prazo.
11. Caixa (dívida) líquida Eve = Caixa e Equivalentes de Caixa, (+) investimentos financeiros de curto e longo prazo - Financiamento de curto e longo prazo.
12. ROA: retorno sobre ativos.
13. ROE retorno sobre patrimônio.

(b) Conciliações entre os valores divulgados e os valores das demonstrações financeiras auditadas

EBIT, Margem EBIT, EBIT Ajustado e Margem EBIT Ajustado

EBIT e EBIT AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
	2024	2023
em milhões de Reais, exceto %		
EBIT	3.772,1	1.522,6
EBIT ajustado	3.990,0	1.704,4
Margem EBIT %	10,6%	5,8%
Margem EBIT ajustada %	11,3%	6,5%

O EBIT é calculado utilizando-se o lucro operacional antes das receitas (despesas) financeiras consolidadas, calculado na forma da Resolução CVM nº 156, de 23 de junho de 2022 (“Resolução CVM 156”). O EBIT ajustado é calculado utilizando o EBIT excluindo os itens não recorrentes *, os resultados anuais reportados incluem vários itens não especiais que impactaram os resultados operacionais nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024 e 2023, conforme tabela a seguir:

*Itens não recorrentes, são efeitos positivos e ou negativos não previstos nas projeções de resultados da Companhia. São assim denominados pois representam valores que não tem relação direta com os lucros ou perdas resultantes das operações da Companhia e por este motivo tendem a não se repetir no futuro.

RECONCILIAÇÃO EBIT	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	2024	2023
Lucro (Prejuízo) atribuído aos acionistas da Embraer e não controladores	1.923,8	784,4
Imposto de renda e contribuição social	1.185,1	(225,5)
Receitas (despesas) financeiras, líquidas	631,3	961,8
Variações monetárias e cambiais, líquidas	31,9	2,0
EBIT	3.772,1	1.522,6
Margem EBIT	10,6%	5,8%

RECONCILIAÇÃO EBIT AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	2024	2023
EBIT	3.772,1	1.522,6
Marcação a mercado ações Republic (negócio de Aviação Comercial)	-	(22,6)
Ativos mantidos para venda	-	(179,0)
Resultados relacionados à Eve	217,9	383,4
EBIT Ajustado	3.990,0	1.704,4
Margem EBIT Ajustado	11,3%	6,5%

EBITDA, Margem EBITDA, EBITDA Ajustado e Margem EBITDA Ajustado

EBITDA e EBITDA AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	2024	2023
EBITDA	4.935,7	2.577,0
EBITDA ajustado	5.153,6	2.758,8
Margem EBITDA %	13,9%	9,9%
Margem EBITDA ajustada %	14,5%	10,6%

Já o EBITDA é calculado a partir do EBIT, desconsiderando o efeito da depreciação e amortização e o EBITDA ajustado é calculado a partir do EBITDA incluindo vários itens especiais conforme tabela descrita acima. O Lucro Líquido ajustado exclui os itens especiais mencionados e também o impacto da provisão do imposto de renda diferido no período.

O EBIT, EBIT ajustado, EBITDA, EBITDA ajustado e Lucro Líquido ajustado não são indicadores de medida de desempenho de acordo com as práticas adotadas no Brasil ou IFRS e tampouco devem ser considerados isoladamente como alternativa ao lucro líquido, medida de desempenho operacional alternativa aos fluxos de caixa operacionais ou como medida de liquidez.

RECONCILIAÇÃO EBITDA	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	2024	2023
Lucro (Prejuízo) atribuído aos acionistas da Embraer e não controladores	1.923,8	784,4
Imposto de renda e contribuição social	1.185,1	(225,5)
Receitas (despesas) financeiras, líquidas	631,3	961,8
Variações monetárias e cambiais, líquidas	31,9	2,0
Depreciação e amortização*	1.163,6	1.054,4
EBITDA	4.935,7	2.577,0
Margem EBITDA	13,9%	9,9%

*Inclui realização e contribuição de parceiros

RECONCILIAÇÃO EBITDA AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	2024	2023
EBITDA	4.935,7	2.577,0
Marcação a mercado ações Republic (negócio de Aviação Comercial)	-	(22,6)
Ativos mantidos para venda	-	(179,0)
Resultados relacionados à Eve	217,9	383,4
EBITDA Ajustado	5.153	2.758,8
Margem EBITDA ajustado	14,5%	10,6%

RECONCILIAÇÃO EBIT e EBIT AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	2024	2023
Resultado operacional antes de receitas financeiras (EBIT)	3.772,1	1.522,6
Marcação a mercado ações Republic (negócio de Aviação Comercial)	-	(22,6)
Ativos mantidos para venda	-	(179,0)
Gastos relacionados com o negócio da Eve	217,9	383,4
EBIT Ajustado	3.990,0	1.704,4
Margem % com EBIT ajustado	11,3%	6,5%

Lucro líquido ajustado, caixa líquido, ROA e ROE

LUCRO LÍQUIDO AJUSTADO, CAIXA LÍQUIDO, ROA E ROE	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	2024	2023
Lucro Líquido ajustado	2.819,9	202,9
Caixa líquido - Dívida líquida	371,5	(2.737,2)
Caixa líquido - Dívida líquida sem Eve	(684,6)	(3.887,7)
ROA	2,6%	1,5%
ROE	9,2%	5,3%

O Caixa Líquido ou Dívida Líquida são calculados a partir da soma do Caixa e Equivalentes de Caixa e Investimentos financeiros de curto e longo prazo subtraindo os Financiamentos de Curto e Longo Prazo. O retorno sobre ativos (ROA) é calculado a partir do Lucro Líquido e Ativos Totais e o retorno sobre patrimônio (ROE) a partir do Lucro Líquido e Patrimônio Líquido.

RECONCILIAÇÃO LUCRO LÍQUIDO AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	2024	2023
Lucro Líquido	1.923,8	784,45
(Atribuído a Sócios da Empresa Controladora)	1.918,9	783,6
Atribuído a Sócios Não Controladores	5,0	0,8
Impostos diferidos	678,1	(763,3)
Itens especiais com efeito sobre o Lucro Líquido Ajustado	217,9	181,8
Marcação a mercado ações Republic (negócio de Aviação Comercial)	-	(22,6)
Ativos mantidos para venda	-	(179,0)
Gastos relacionados com o negócio da Eve	217,9	383,4
Lucro Líquido ajustado	2.819,9	202,9

RECONCILIAÇÃO CAIXA LÍQUIDO, ROE E ROA	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
<i>em milhões de Reais</i>	2024	2023
Caixa e equivalentes de caixa	9.678,7	7.887,3
Investimentos financeiros	6.118,2	3.349,1
Caixa total	15.796,9	11.236,3
Financiamentos de curto prazo	704,4	615,1
Financiamento de longo prazo	14.721,0	13.358,4
Total Financiamentos	15.425,4	13.973,5
Total Financiamentos Eve	822,5	125,6
Total Financiamentos sem Eve	14.602,9	13.847,9
Caixa líquido / Dívida líquida*	371,5	(2.737,2)
Dívida líquida Eve	1.056,1	1.150,5

Caixa líquido - Dívida líquida sem Eve	(684,6)	(3.887,7)
ROA	2,6%	1,5%
ROE	9,2%	5,3%

* Caixa (dívida) líquida = Caixa e equivalentes de caixa mais Investimentos financeiros de curto e longo prazo menos Financiamento de curto e longo prazo

** Caixa (dívida) líquida Eve = Caixa e equivalentes de caixa mais Investimentos financeiros de curto e longo prazo menos Financiamento de curto e longo prazo

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

EBIT, Margem EBIT, EBIT Ajustado, Margem EBIT ajustado, EBITDA, Margem EBITDA, EBITDA Ajustado e Margem EBITDA Ajustada

O EBIT, a Margem EBIT, o EBIT Ajustado, a Margem EBIT ajustado, o EBITDA, a Margem EBITDA, o EBITDA Ajustado e a Margem EBITDA Ajustada não são medidas de desempenho financeiro segundo as Práticas Contábeis Adotadas no Brasil, nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro – *International Financial Reporting Standards (IFRS)*, emitidas pelo *International Accounting Standard Board (IASB)*, não representam o fluxo de caixa para os períodos apresentados, não devem ser considerados como substitutos para o lucro líquido, como indicadores do desempenho operacional ou como substitutos do fluxo de caixa como indicador de liquidez da Companhia, nem como base para distribuição de dividendos. Não possuem um significado padrão e podem não ser comparáveis a medidas com títulos semelhantes fornecidos por outras Companhias apesar das informações serem conciliadas com observância das disposições da Resolução CVM 156.

No entendimento da Companhia, o EBIT e EBITDA mostram o lucro real a partir das atividades genuinamente ligadas ao seu objeto social sendo usados internamente como medidas para avaliar produtividade e eficiência e demonstrando-se úteis para avaliar o desempenho econômico-financeiro da Companhia. Por esta razão, são apresentados pela Embraer como medições não contábeis mais apropriadas para a correta compreensão da sua condição financeira e do resultado de suas operações.

Para as medidas EBIT ajustado e EBITDA ajustado excluímos itens não recorrentes, facilitando a comparação as estimativas anuais divulgadas pela empresa e Lucro Líquido, não há linha para 2024 além de EVE.

Lucro líquido ajustado, caixa líquido, ROA e ROE

No caso da medida Lucro Líquido ajustado, ao excluir efeito do imposto diferido e itens não recorrentes, a Embraer entende que facilita a compreensão do lucro líquido realmente gerado pela empresa.

O Caixa Líquido, por sua vez, é utilizado como indicador de liquidez da Embraer e é amplamente utilizado pelo mercado.

Adicionalmente, acreditamos que a utilização das medições não contábeis descritas acima possibilita aos investidores acompanharem variações nos indicadores divulgados pela Embraer.

As informações incluídas neste item 2.5 foram preparadas com base nas demonstrações financeiras da Companhia e devem ser lidas e analisadas em conjunto com as informações constantes das demonstrações financeiras individuais e consolidadas da Companhia e suas respectivas notas explicativas, disponíveis no site da CVM (<https://www.gov.br/cvm/ptbr>), da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão (“B3”) (https://b3.com.br/pt_br/) e no site de Relações com Investidores da Companhia (<https://ri.embraer.com.br/>) “Informações Financeiras” e “Central de Resultados”.

2.6 - Eventos subsequentes as DFs

A emissão das demonstrações financeiras individuais e consolidadas da Companhia referentes a 31 de dezembro de 2024 foi aprovada pelo Conselho de Administração em 25 de fevereiro de 2025. Os eventos subsequentes reportados nas demonstrações financeiras referente ao ano de 2024 foram:

Alterações societárias

Em janeiro de 2025, a Embraer incorporou a entidade ELEB Equipamentos Ltda. Neste mesmo mês, a Airholding S.A. foi incorporada pela Embraer Portugal S.A.

Recompra de dívida

Em fevereiro de 2025, a Companhia recomprou e liquidou um montante de US\$ 411.062 mil referente às seguintes notas em circulação: a) US\$ 253.179 mil: resgate parcial das notas remuneradas a 5,40% a.a. e vencimento em 2027 (incluindo US\$ 249.651 mil de principal, US\$ 487 mil de despesas com juros e US\$ 3.041 mil de despesas com prêmios); e b) US\$ 157.883 mil: resgate parcial das notas remuneradas a 6,95% a.a. e vencimento em 2028 (incluindo US\$ 150.000 mil de principal, US\$ 984 mil de despesas com juros e US\$ 6.899 mil de despesas com prêmios).

Posteriormente, a Companhia anunciou o resgate integral das notas em circularização remuneradas a 5,40% a.a. e vencimento em 2027. O valor do principal destas notas soma US\$ 272.384 mil. As notas serão resgatadas em março de 2025, nos termos e condições, inclusive de preço, previstos na escritura relativa à documentação de tais notas.

Emissão de título de dívida

Em fevereiro de 2025, a Embraer Netherlands Finance B.V., subsidiária integral da Embraer, captou recursos por meio da emissão de bônus garantidos (guaranteed notes) no valor de US\$ 650.000 mil com vencimento em 2035 e remuneração de 5,98% a.a. Esta operação é garantida integralmente e incondicionalmente pela Embraer.

2.7 - Destinação Dos Resultados

A política de destinação de resultados da Companhia não sofreu alteração no último exercício social, e segue as determinações descritas em seu estatuto social, conforme abaixo:

	2024
a) Regras sobre retenção de lucros	De acordo com a Lei nº 6.404/76 e o Estatuto Social da Companhia, o lucro líquido do exercício terá a seguinte destinação: (i) 5% serão aplicados, antes de qualquer outra destinação, na constituição da reserva legal, que não excederá de 20% do capital social; (ii) importância destinada à formação de reserva para contingência e a reversão desta reserva formada em exercícios anteriores, de acordo com o artigo 51, I, b do Estatuto Social; (iii) montante destinado à Reserva para Investimentos, que não excederá 80% do capital social, a cuja constituição poderá ser destinada, por proposta do Conselho de Administração, parcela de até 75% do lucro líquido ajustado de cada exercício, com a finalidade de: (i) assegurar recursos para investimentos em bens do ativo permanente, sem prejuízo de retenção de lucros nos termos do artigo 196 da Lei nº 6.404/76; e (ii) reforço de capital de giro; podendo ainda (iii) ser utilizada em operações de resgate, reembolso ou aquisição de ações do capital da Companhia. A Companhia poderá deixar de constituir a reserva legal no exercício em que o saldo dessa reserva, acrescido do montante das reservas de capital de que trata o parágrafo 1º do artigo 182 da Lei nº 6.404/76, exceder de 30% do capital social.
a.i. Valores das retenções de lucros (em milhões de Reais)	Lucro do exercício: R\$1.918,9 milhões • Absorção de prejuízos acumulados: R\$1.593,1 milhões • Reserva legal: R\$16.3 milhões • Reserva de subvenção para investimentos: R\$103.8 milhões • Reserva de investimento e capital de giro: R\$154.3 milhões • Dividendos: R\$51,4 milhões
a.ii percentuais em relação aos lucros totais declarados	• Absorção de prejuízos acumulados: 83,0% • Reserva legal: 0,8% • Reserva de subvenção para investimentos: 5,4% • Reserva de investimento e capital de giro: 8,0% • Dividendos: 2,7%
b) Regras sobre distribuição de dividendos	Os acionistas terão direito de receber, como dividendo obrigatório, em cada exercício, um percentual equivalente a 25% do lucro líquido do exercício, o qual será diminuído ou acrescido dos seguintes valores: (a) a importância destinada à constituição da reserva legal; e (b) a importância destinada à formação de reserva para contingência e a reversão desta reserva formada em exercícios anteriores; O pagamento de dividendo determinado acima poderá ser limitado ao montante do lucro líquido do exercício que tiver sido realizado, desde que a diferença seja registrada como reserva de lucros a realizar. Os lucros registrados na reserva de lucros a realizar, quando realizados e se não tiverem sido absorvidos por prejuízos em exercícios

	subsequentes, deverão ser acrescidos ao primeiro dividendo declarado após a realização. O dividendo previsto não será obrigatório no exercício social em que o Conselho de Administração informar à Assembleia Geral Ordinária ser ele incompatível com a situação financeira da Companhia. Os lucros que deixarem de ser distribuídos nos termos do parágrafo 1º do art. 51 do Estatuto Social da Companhia serão registrados como reserva especial e, se não forem absorvidos por prejuízos em exercícios subsequentes, deverão ser pagos como dividendo assim que o permitir a situação financeira da companhia. O Conselho de Administração poderá pagar ou creditar, em cada exercício social, ad referendum da Assembleia Geral Ordinária que apreciar as demonstrações financeiras relativas ao exercício, juros sobre capital próprio, nos termos da legislação do imposto de renda. Os juros sobre capital próprio serão imputados ao valor dos dividendos declarados pela companhia
c) Periodicidade das distribuições de dividendos	Os dividendos são distribuídos anualmente após aprovação pela Assembleia Geral Ordinária. Quando sua situação econômico-financeira permitir, a Embraer pode antecipar trimestralmente a distribuição de dividendos através de Juros Sobre Capital Próprio (JCP). O Conselho de Administração poderá deliberar o levantamento de balanço semestral e declarar Dividendos intermediários. Poderá ainda levantar balanço e distribuir dividendos em períodos menores desde que o total dos dividendos pagos em cada semestre do exercício social não exceda o montante das reservas de capital. O Conselho de Administração poderá declarar dividendos à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral.
d) Eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais	Salvo pelo disposto na Lei nº 6.404/76 e em nosso estatuto social, não possuímos restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação, por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.
e) se o emissor possui uma política de destinação de resultados formalmente aprovada, informando órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado	A Embraer dispõe da Política de Destinação de Resultados, a qual foi aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia em 26 de outubro de 2018, foi arquivada na CVM na categoria de mesmo nome e está disponível no website https://ri.embraer.com.br/ na seção Governança, Políticas.

2.8. - Itens relevantes não evidenciados nas DFs

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

- (i) arrendamentos mercantis operacionais, ativos e passivos**
- (ii) carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade mantenha riscos e responsabilidades, indicando respectivos passivos**
- (iii) contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços**
- (iv) Contratos de construção não terminada**
- (v) Contratos de recebimentos futuros de financiamentos**

Não existem ativos e passivos detidos pela Companhia não evidenciados em suas demonstrações financeiras referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

(b) outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

Não existem outros itens relevantes não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

2.9 - Comentários sobre itens não evidenciados

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

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2024.

(b) Natureza e o propósito da operação

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2024.

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

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2024.

2.10 - Plano de negócios

(a) Investimentos

(i) Descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos

A Aviação Comercial, destaca-se o desenvolvimento do E2, segunda geração da família dos E- Jets, composta pelos modelos E175-E2, E190-E2 e E195-E2, que foi lançada em junho de 2013 e cuja entrada em serviço do primeiro modelo, o E190-E2, para o cliente *Wideroe* da Noruega, ocorreu em abril de 2018. Em 2019, o E195-E2 foi certificado e entrou em serviço em setembro do mesmo ano, com a primeira entrega para a AerCap e para a Azul Linhas Aéreas. O E175 E2 realizou seu voo inaugural em dezembro de 2019. Em 18 de fevereiro de 2022 a Companhia divulgou, através de um Fato Relevante, a pausa de três anos no desenvolvimento do Programa E175-E2, pausa esta que foi renovada por mais quatro anos em fevereiro de 2025, em virtude de contínuas discussões entre as principais companhias aéreas norte- americanas e seus respectivos sindicatos de pilotos a respeito do limite de peso máximo de decolagem (MTOW) das aeronaves com até 76 assentos, bem como às condições de mercado global da aviação comercial e ao contínuo interesse pelo atual jato E175 no mercado norte- americano. A Companhia espera que a entrada em serviço da aeronave ocorra no início da década de 2030. Nesse período que antecede sua entrada em operação, a Embraer continua oferecendo o jato E175 da primeira geração dos E-Jets, líder do segmento e a mais eficiente e confortável aeronave comercial na categoria de 76 assentos.

Na Aviação Executiva, os investimentos recentes se referem à última fase de certificação do Phenom 100EX, ampliação da capacidade produtiva de Phenoms e Praetors, desenvolvimentos orgânicos de manutenção da competitividade e ao comprometimento com operações mais sustentáveis. O Phenom 100EX é a mais recente evolução da série Phenom 100, que incorpora o DNA de design da Embraer e oferece a melhor experiência para pilotos e passageiros com um nível superior de conforto, versatilidade operacional e novos recursos de aviação centrados em tecnologias single-pilot. A aeronave com certificação tripla ANAC, FAA e EASA, entrou em serviço no início de 2024. Em relação ao aumento da capacidade produtiva, os investimentos foram concentrados nas plantas de Gavião Peixoto e Melbourne, enquanto abrangem hangar de preparação de voo e cabine de pintura.

Já relativo aos investimentos contínuos em sustentabilidade, a Embraer ampliou a parceria com a Avfuel para expandir o uso de combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês) em voos de demonstração, produção e entrega, o que resultou em aproximadamente 760 mil litros de SAF em 2024, um aumento 6 vezes maior que no ano anterior que demonstra a dedicação em reduzir as emissões e aproximar a indústria da meta de emissões líquidas de carbono zero até 2050.

Ao longo do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024, os investimentos relacionados aos programas de desenvolvimento da Unidade de Negócios de Defesa & Segurança são predominantemente realizados por nossos clientes. Uma parte significativa desses programas é

definida como contratos de construção. A receita associada a tais contratos é realizada com base no percentual de conclusão, à medida que os marcos de evolução são realizados.

Nos últimos anos, os investimentos em Defesa foram focados na ampliação de capacidades da plataforma KC-390 Millennium e, consequentemente, no aumento da sua competitividade. Dos aprimoramentos ao programa, destaca-se o desenvolvimento de pacotes de tecnologias adequadas às necessidades dos clientes membros e aliados à Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), permitindo a operação da aeronave no espectro completo de missões requeridas pela aliança. Também foi implementado um módulo de Unidade de Terapia Intensiva (UTI), que expande a capacidade da aeronave e abre mais avenidas de crescimento da plataforma multimissão.

Além disso, em cooperação com a SAAB, foi estabelecida uma linha final de montagem do F-39 Gripen E, novo caça da Força Aérea Brasileira (FAB), na planta da Embraer em Gavião Peixoto, fortalecendo ainda mais a sólida parceria entre a FAB e a Embraer.

Em dezembro de 2024, a Embraer e a Força Aérea Brasileira (FAB) assinaram na Mostra BID, Feira Nacional de Defesa e Segurança, em Brasília, um acordo para aprofundar os estudos colaborativos que visam ampliar as capacidades da plataforma KC-390 Millennium para missões de Inteligência, Vigilância e Reconhecimento (ISR), com foco na Patrulha Marítima.

Também em 2024, o Ministério da Defesa Nacional de Portugal assinou um contrato com a Embraer para tornar-se cliente lançador do A-29N Super Tucano na Força Aérea Portuguesa. Portugal adquiriu 12 unidades da nova variante desta aeronave de treinamento avançado e ataque leve.

Entre os principais investimentos em 2024 na área de Serviços & Suporte, destacamos os projetos de maior relevância e retorno financeiro:

Nova Linha de Manutenção de Motores Pratt & Whitney GTF:

Desde 2020, a OGMA tem investido em novas instalações e na formação de colaboradores para iniciar os serviços de suporte aos motores GTF. No final de 2023, a OGMA anunciou a conclusão das células e instalações de teste necessárias para o GTF. Em julho 2024 foi inaugurada a nova linha de manutenção de motores Pratt & Whitney GTF. Até 2026, a empresa começará a fazer a manutenção do PW1900G usado nos E2.

Expansão da rede internacional de MROs:

A Embraer Serviços & Suporte dobrou sua capacidade de serviços de manutenção para a Aviação Executiva nos Estados Unidos, adicionando três unidades de Manutenção, Reparo e Revisão (MRO) em Dallas Love Field, Cleveland e Sanford. Na Europa, a unidade de negócios também anunciou que dobrará sua capacidade em Le Bourget (França) dedicada à Aviação Executiva. Também foi anunciada a expansão de rede de serviços de manutenção, reparo e revisão (MRO, na sigla em inglês) com o objetivo de apoiar a crescente frota de E-Jets nos Estados Unidos. Dois hangares no Aeroporto Perot

Field Fort Worth Alliance, em Fort Worth, Texas, aumentarão a capacidade de manutenção para os E-Jets nos EUA.

Crescimento da Estrutura de Suporte ao Treinamento:

A Embraer-CAE Training Services (ECTS) anunciou a expansão da joint-venture entre as empresas, com o objetivo de incluir o treinamento de pilotos e tripulantes de cabine para a família E-Jets E2. O novo programa de treinamento de pilotos em Singapura foi inaugurado em fevereiro de 2024 com um novo simulador de voo completo, de última geração, para os E-Jets E2 no Centro de Treinamento de Voo da CAE no local. Além de gerar oferta de serviços pós-venda, ele também é uma adição valiosa para o ecossistema aeronáutico e aeroespacial da região, impulsionando o crescimento e aprimoramento das habilidades dos novos talentos para o setor.

Para a Aviação Executiva, a CAE e a Embraer acabam de lançar um novo simulador de voo completo em Burgess-Hill (Reino Unido) para o Phenom 300. Além disso, um novo simulador para o KC-390 Millennium foi anunciado em Amsterdam, Holanda.

A seguir estão descritos os valores de investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) e *capex* da Companhia, nos anos de 2024 e 2023.

R\$ milhões	2024	2023
Pesquisa	298,1	452,8
Adição ao intangível	1.445,2	955,0
Capex	1.070,6	655,2
Total	2.813,9	2063,0

(ii) Fontes de financiamento dos investimentos

Os investimentos consistem principalmente em recursos associados ao desenvolvimento de aeronaves para os mercados de Aviação Comercial e Aviação Executiva e de investimentos na capacidade industrial no Brasil e no exterior. Geralmente tais investimentos são provenientes de operações de empréstimos e financiamentos com instituições financeiras e órgãos de financiamento, como o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, e são caracterizados como contribuições de parceiros de risco, e adiantamentos de clientes. As principais captações de recursos financeiros efetuadas pela Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 estão descritas no Item 2.1(f) deste Formulário de Referência.

(iii) Desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

A Companhia não possui desinvestimentos relevantes em andamento ou previstos.

(b) Desde que já divulgada, indicar a aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que devam influenciar materialmente a capacidade produtiva do emissor.

Não houve, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, nenhum tipo de aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que influenciasse materialmente a capacidade produtiva da companhia.

(c) Novos produtos e serviços indicando (i) descrição das pesquisas em andamento já divulgadas, (ii) montantes totais gastos pelo emissor em pesquisas para desenvolvimento de novos produtos ou serviços, (iii) projetos em desenvolvimento já divulgados e (iv) montantes totais gastos pelo emissor no desenvolvimento de novos produtos ou serviços

Pretendemos continuar investindo em soluções tecnologicamente inovadoras, buscando oportunidades para transformar nossos negócios, produtos, serviços e mercados, visando um futuro mais sustentável. Buscamos ganhar eficiência, flexibilidade e agilidade por meio de inovações e novas tecnologias para obter vantagens competitivas.

As inovações que resultaram em produtos e serviços lançados nos últimos cinco anos representaram 51,9% de nossas receitas no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024. Acreditamos que a inovação é fundamental para a competitividade e o crescimento contínuo do nosso negócio. Por esse motivo, criamos uma vice-presidência dedicada à Estratégia Corporativa, Digital e Inovação que se reporta diretamente ao nosso CEO.

Também implementamos as Verticais de Inovação, focadas em pesquisa, tecnologia e inovação para acelerar os resultados do negócio, e cujo objetivo principal é organizar e priorizar esforços e investimentos em inovação, ativando o melhor poder de uma visão corporativa comum e co-criada sobre modelos de negócios, nichos, tecnologias, produtos, serviços e processos futuros. As Verticais de Inovação integram nossos esforços de inovação em todos os segmentos de negócios, afiliadas e a Embraer-X, uma aceleradora de mercado comprometida com o desenvolvimento de soluções inovadoras. Nossos atuais Verticais de Inovação são (i) Emissão Zero, (ii) Voo Autônomo, (iii) Inteligência Artificial, Ciência de Dados e Segurança Cibernética, (iv) Indústria 4.0, (v) Competitividade da Fuselagem e (vi) Experiência do Passageiro.

A Embraer-X se posicionou como uma incubadora e aceleradora de mercado comprometida em desenvolver soluções que podem impactar positivamente a sociedade global, como apoiar a transição energética na indústria da aviação e beneficiar outros setores. Ela funciona como uma conexão entre a Embraer e os ecossistemas globais de inovação, buscando continuamente identificar e desenvolver parcerias significativas que podem alavancar a estratégia geral da empresa e construir uma contribuição para um futuro sustentável.

A posição estratégica da Embraer-X no Aerospace Innovation Hub@TUD serve como base para conectar-se continuamente ao ecossistema de negócios da instituição, como nossa parceria de longa data com a Royal NLR e também com a Sustainable Aviation Initiative liderada pelo governo holandês. Também permitiu que a Embraer-X se conectasse com o ecossistema europeu mais amplo, formando vínculos com países como Áustria, Suíça, Finlândia e outros.

Em 2024, a Embraer-X estabeleceu escritórios locais no Vale do Silício e na área metropolitana de Boston, com o objetivo de expandir suas parcerias com empresas de tecnologia de ponta, investidores de risco e instituições acadêmicas e de pesquisa nos principais ecossistemas de inovação da América do Norte e do mundo. Fortalecendo o compromisso da Embraer com os objetivos da Aviação Sustentável, em 2024, a Embraer-X também firmou parcerias relevantes com a Greentown Labs, a incubadora de tecnologia climática mais significativa da América do Norte, e o Sustainable Aero Lab, um centro de inovação que visa uma redução tangível da pegada climática da aviação, alavancando em ambos os casos a inovação aberta em conexão com pesquisadores globais, empreendedores experientes, fundadores, profissionais da indústria e investidores. Beacon, o segundo negócio acelerado pela Embraer-X após a EVE Air Mobility, fez a transição para o segmento de Serviços e Suporte, conectando-se aos esforços de transformação digital e ao portfólio de soluções digitais da Embraer em uma transação estratégica de spin-in (incorporando a Beacon em nosso segmento de Serviços e Suporte em vez de integrá-la em nossa estrutura corporativa como uma entidade separada). A Beacon trouxe sinergia e integração com nosso negócio atual, conectando operadores, serviços de manutenção e mecânicos de forma mais ágil e colaborativa, visando aumentar o número de parceiros e usuários na plataforma.

Além disso, nossa subsidiária Eve Holding atingiu todos os marcos de 2024 apresentados ao mercado, incluindo a conclusão de seu primeiro protótipo e os estágios iniciais dos testes em solo. Também definiu as bases de certificação com a ANAC, definiu a configuração de sua fábrica de eVTOL e garantiu financiamento para este projeto com o BNDES.

Além de acordos e parcerias, a Embraer-X também utiliza ativamente capital de risco. Conectada à Embraer Ventures, nosso veículo de capital de risco corporativo, busca identificar e criar sinergias com startups de base tecnológica de alto impacto econômico e social. Atualmente, a Embraer Ventures implementa sua estratégia por meio de cinco fundos de capital de risco: (i) o Fundo Aeroespacial Brasil (FIP-AERO), (ii) Catapult Ventures I e (iii) Catapult Ventures II, que são sediados no Vale do Silício, (iv) Catapult Opportunities, que é um fundo paralelo do Catapult I, (v) MSW Multicorporate II e (vi) United Airlines Ventures (UAV). Os tópicos de tecnologia que os investimentos abrangem são, entre outros, nossos atuais verticais de inovação. Além de ser acionista de FIPs, a Embraer Ventures também investe diretamente em participações minoritárias em empresas.

Em fevereiro de 2024, anunciamos que aderimos ao Sustainable Flight Fund, uma iniciativa da United Airlines Ventures criada para impulsionar o fornecimento e a disponibilidade de SAF por meio de investimentos em startups inovadoras. A Embraer se juntou a outros 22 parceiros de diferentes setores da indústria e da United Airlines.

Para aprimorar as capacidades de pesquisa aeronáutica pré-competitiva no Brasil e em outros países, a Embraer tem colaborado com várias organizações de pesquisa e tecnologia em todo o mundo. Essa parceria abrange uma ampla gama de tecnologias, incluindo combustíveis de aviação sustentáveis (como hidrogênio), eletrificação, autonomia, segurança de voo, manutenção baseada em condições de

aeronaves, design de aeronaves, novos materiais e estruturas, redução de ruído, sistemas aéreos, realidade aumentada, inteligência artificial, ciência de dados e soluções flexíveis de fabricação.

Alguns projetos de pesquisa e tecnologia são desenvolvidos em cooperação com universidades e centros de pesquisa de referência no Brasil e no exterior, incluindo: Instituto Tecnológico da Aeronáutica, Universidade Federal de Santa Catarina, Universidade de São Paulo-Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade Estadual de Campinas, Universidade Federal de São Paulo, Universidade do Estado de São Paulo, Universidade Federal de Itajubá, Universidade Federal de Viçosa, Universidade Federal de Uberlândia, Universidade Federal de Santa Maria, Universidade Federal de Pernambuco, Centro Universitário da FEI, SENAI, Centro de Pesquisa em Energia e Materiais, CERTI, CPQD, Instituto de Pesquisa Tecnológica, Instituto de Estudos Avançados, Instituto Tecgraf de Desenvolvimento de Software Técnico-Científico da PUC-Rio, Instituto Nacional de Tecnologia, MIT, Bristol University, Instituto Superior de Engenharia do Porto, Tu Delft, DLR, Intelligent Vision Systems, Rosemount, Goodrich/Collins Aerospace, GMV, University of Stuttgart, University of Linköping, University of Hanyang, Cranfield University, City University London, RollsRoyce, Politécnico de Torino, Deep Blue SRL, Wideroe, SAAB, Universidade Mälardalen e FACC AG.

Estabelecemos o “Mês da Inovação”, que visa fortalecer a cultura de inovação dentro da Embraer e preparar a empresa para os próximos anos. Durante o mês de setembro de 2024, realizamos quatro eventos interligados: o Dia da Inovação, o Marathon Startup Program, o Embraer Technology and Innovation Seminar (SETI) e o HackaEmb. Esses eventos contaram com discussões, resultando em mais de 19.000 acessos ao portal de comunicação interna. O mês foi encerrado com um evento para reconhecer os funcionários que se destacaram em programas internos de inovação e a equipe envolvida, culminando no reconhecimento de 143 inovadores.

Além disso, o programa Green Light é uma iniciativa de empreendedorismo que avalia propostas inovadoras enviadas voluntariamente pelos funcionários. Ele oferece disponibilidade de tempo, mentoria técnica e de negócios e recursos para ajudar a desenvolver as ideias até que sua viabilidade técnica e econômica seja confirmada. Em 2024, 20 projetos inovadores estavam em desenvolvimento.

A estratégia da Companhia de transformação digital é focada em habilitar ações e projetos, garantindo ferramentas e iniciativas como suporte aos objetivos estratégicos. Temos projetos relacionados à nossa arquitetura, pessoal, governança e facilitadores de tecnologia. Para acelerar a transformação digital por meio do aprimoramento do capital humano alinhado à estratégia da Companhia, foram lançados dois novos programas de entrada: (i) o Programa de Especialização em Software (em parceria com a Universidade Federal de Pernambuco, que aprimora o conhecimento de software incorporado e ciência de dados) e (ii) o Programa Social Tech (uma iniciativa de aceleração de carreira em tecnologia que fornece educação de qualidade a grupos sub-representados). Nos últimos três anos, mais de 1.700 alunos se formaram nesses programas. Os projetos adotam uma abordagem de orientação por dados, visando aumentar a eficiência operacional. Isso envolve alavancar análises avançadas e big data para tomar decisões informadas, otimizar processos e criar experiências personalizadas para nossos

clientes. Ao integrar insights de dados em nossas operações, buscamos impulsionar a inovação, melhorar a eficiência e entregar valor excepcional aos nossos stakeholders.

(d) Oportunidades inseridas no plano de negócios do emissor relacionadas a questões ASG

A indústria da aviação está sob pressão crescente para reduzir suas emissões de gases de efeito estufa, principal desafio de ASG do setor. Nesse sentido, a indústria se uniu e se comprometeu a zerar suas emissões líquidas de carbono até 2050, objetivo que, para ser alcançado dentro da escala de tempo desejada, exige tanto de fabricantes quanto das companhias aéreas o emprego de um novo pensamento e a busca por soluções ousadas e viáveis.

A Embraer reconhece a urgência da crise climática e está totalmente comprometida com um futuro sustentável. Estamos intensificando nossos esforços para minimizar nossa pegada de carbono, permanecendo dedicados a desenvolver soluções inovadoras que tenham um impacto mais amplo para nossos clientes, nossas comunidades locais e toda a sociedade. A inovação e as novas tecnologias desempenham um papel cada vez maior nos planos de negócios da companhia, na busca por operações mais sustentáveis.

A Embraer entende que as aeronaves menores serão as primeiras plataformas nas quais novos sistemas de propulsão serão introduzidos: essa aplicação em pequena escala - como em aeronaves regionais – precederá o gradativo avanço das tecnologias em aviões maiores, o que é visto como uma oportunidade ao negócio da empresa. A visão de sustentabilidade da Embraer, com plano de desenvolvimento de conceitos de produtos, foi anunciada no final de 2021, e seu sucesso dependerá de prontidão tecnológica para alcançar marcos importantes:

Partindo do presente, o moderno E2 da Embraer é a aeronave de corredor único com maior eficiência de combustível em serviço comercial, reduzindo as emissões em mais de 25% em comparação com a geração anterior de aeronaves. É, de forma imediata, um instrumento importante para redução de emissões de operadores que contam com frotas antigas. Em 2024, foram entregues 47 aeronaves da família E2.

Nos últimos três anos, a Embraer tem explorado uma gama de conceitos de aeronaves sustentáveis para transportar até 50 passageiros. Os estudos consideram uma série de fontes de energia, arquiteturas de propulsão e layouts de fuselagem para reduzir as emissões de carbono, um passo fundamental no compromisso global da indústria de aviação de zero emissões líquidas de carbono até 2050.

Após diversas interações com companhias aéreas, aeroportos, agências reguladoras, especialistas em tecnologia, fornecedores, investidores e outras partes interessadas em desenvolver aeronaves de baixa emissão, está claro que o desafio de viabilizar o produto é muito maior do que o desenvolvimento de novas tecnologias de propulsão. Será necessária a cooperação e investimentos em diversas esferas do ecossistema, incluindo os aspectos técnicos, econômicos, comerciais e de infraestrutura. Os

estudos da família Energia prosseguem e a Embraer continuará dedicando esforços para discutir requisitos de tecnologia e aplicações de mercado onde uma aeronave de baixa emissão pode ser utilizada, considerando novos casos de uso e a viabilidade de um modelo de negócio disruptivo.

Para além da aviação comercial, a mobilidade aérea urbana é um importante vetor de oportunidades para o negócio da Embraer. O desenvolvimento do “eVTOL” - veículo elétricos de pouso e decolagem verticais, 100% elétrico com emissão zero e baixo ruído - segue em progresso. Líder de mercado, a Eve tem atualmente uma carteira de intenção de pedidos para até dois mil oitocentos e cinquenta eVTOLs. Em 2027, o eVTOL, deverá estar transportando passageiros pelas cidades, transformando a mobilidade das metrópoles.

Sem dúvida, são passos ousados e ambiciosos, mas com mais de 50 anos de experiência no mercado regional, eficiências de fabricação aliadas a uma estrutura de custos extremamente competitiva, a Embraer está posicionada de maneira ideal para trazer tecnologias disruptivas para plataformas de aeronaves menores. A empresa também está promovendo novas parcerias e trabalhando em estreita colaboração com as principais universidades e instituições acadêmicas para superar os desafios de coleta, armazenamento e gerenciamento térmico de energia, além de explorar novas maneiras de tornar as operações comerciais mais eficientes com seus clientes e governos globais.

As próximas duas décadas serão de transformação na aviação regional, com as considerações de baixo carbono inerentemente associadas ao desenvolvimento de qualquer novo produto. Mas os desafios de ASG vêm movimentando a Embraer também em outras atividades. Em 2021, a empresa assumiu compromissos ambientais ligados aos seus processos produtivos: (i) crescimento neutro em carbono a partir de 2020; (ii) neutralidade de carbono de suas operações em 2040; e (iii) energia elétrica proveniente 100% de fontes renováveis em 2030. Em 2024, as metas evoluíram e ganharam ações concretas em diversas frentes, tais como:

Na frente de eficiência energética, destaca-se a troca do gás natural, (combustível não renovável) pelo biometano (renovável) na unidade de Gavião Peixoto (SP), responsável por 10% do consumo global de gás natural da Embraer, se tornando a primeira planta da empresa a operar 100% com biometano. Outros projetos importantes de eficiência energética também foram concluídos, como a troca de queimadores antigos por equipamentos mais eficientes nas unidades de Gavião Peixoto e São José dos campos (SP); a eletrificação da cabine de pintura do Ipanema, em Botucatu, que trocou o gás natural pela energia elétrica 100% de fonte renovável (solar e eólica); a troca da central de refrigeração do F-300 na Ozires Silva de gás natural para elétrica, também de fonte 100% renovável; além de ações de conscientização que também foram realizadas com os colaboradores, visando a economia e eficiência de gás nas instalações.

Na frente de energia elétrica 100% renovável, em 2024, toda a energia elétrica consumida no Brasil e em Portugal passou a ter certificado de origem solar ou eólica, o que zerou as emissões de escopo 2 nessas localidades. Entraram em vigência os contratos no Brasil (desde janeiro) e em Portugal - na OGMA (desde julho), fazendo com que a companhia atingisse neste ano, 80% da sua meta de ser

suprido 100% por energia renovável em todas as suas operações até 2030. Já nos Estados Unidos, em 2024 foi firmada uma parceria para a instalação de painéis solares na unidade de Melbourne, Florida. O projeto – o maior de energia fotovoltaica já realizado pela Embraer - entrará em operação em 2025 na sede da Embraer Aviação Executiva, com a proposta de suprir 100% da demanda por eletricidade de todo o hangar do centro de serviços dessa unidade.

Na frente de uso e fomento à produção de SAF (combustível sustentável de aviação), o uso desse combustível segue crescendo na unidade de Melbourne, nos Estados Unidos, onde a frota de jatos executivos foi abastecida com cerca de 760 mil litros de SAF em 2024, um consumo seis vezes maior do que o consumido no ano anterior. Pensando no fomento do uso e produção de SAF no Brasil, a Embraer participou ativamente do subcomitê técnico chamado ProBioQAV, no âmbito do Programa do Combustível do Futuro do Ministério de Minas e Energia do Governo Federal, que forneceu as premissas técnicas para a elaboração da minuta da Lei do Combustível do Futuro, além de colaborar ativamente nas discussões para aprovação da referida Lei (L14.993/2024). A empresa também mantém a dedicação de esforços em pesquisas sobre o SAF, incluindo novas rotas tecnológicas, e testes em voo, avançando nos estudos para que suas aeronaves possam operar com 100% de SAF até 2030. Atualmente, todos os aviões da empresa estão aptos a operar com uma mistura de até 50% desse combustível.

Na frente de gestão de emissões de gases de efeito estufa na cadeia de valor, a Embraer chegou à segunda fase do projeto de engajamento de sua cadeia de fornecedores. Em 2024, em parceria com o CDP – *Disclosure Insight Action* e por meio do programa CDP *Supply Chain*, a empresa engajou seus fornecedores globais a responderem um questionário, com objetivo de compreender a maturidade dos fornecedores em relação às mudanças climáticas, avaliando sua exposição a esses riscos e monitorando suas emissões. A quantidade de fornecedores envolvidos em 2024 dobrou em relação a 2023; já em relação aos seus clientes, a empresa possui a meta global de apoiar a indústria de aviação para emissões líquidas zero de carbono até 2050, e no ano passado, investiu 47% de seu faturamento em pesquisa e desenvolvimento de tecnologias limpas, considerando os investimentos feitos na Eve Air Mobility.

Quanto às parcerias estratégicas, no Brasil, a Embraer firmou acordo com o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) e a Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP) para investir R\$ 126,7 milhões em tecnologias para aviões sustentáveis. O projeto prevê o desenvolvimento de asas com alta eficiência aerodinâmica e estrutural, além de estudos para sistemas autônomos. O investimento é realizado por meio do programa Mais Inovação Brasil. Já o Embraer Ventures, programa de Corporate Venture Capital, investiu no fundo United Airlines Ventures - Sustainable Flight Fund, o qual fomenta startups que buscam solucionar desafios relacionadas à cadeia produtiva da produção de SAF.

2.11 - Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional

Gastos com Publicidade:

No ano de 2024, os gastos com publicidade realizados pela companhia totalizaram, aproximadamente, R\$234,3 milhões, dos quais a maior parte refere-se a despesas com feiras e exposições, campanhas publicitárias e outras atividades promocionais. As demandas dessas despesas são solicitadas anualmente pelas áreas de negócios para a aprovação por parte da administração da empresa, de modo a viabilizar os esforços de comercialização dos produtos e serviços.

Principais eventos ocorridos no exercício e impactos nas demonstrações financeiras:

Conflito Rússia - Ucrânia

A Companhia, em cumprimento às sanções impostas à Rússia, à Belarus e a certas regiões da Ucrânia pelas leis das jurisdições às quais está sujeita, mantém suspenso, desde março de 2022, o fornecimento de peças, manutenção e suporte técnico a clientes afetados por referidas sanções.

A Companhia mantém contínuo monitoramento de potenciais restrições em sua cadeia de suprimentos relacionadas ao conflito entre Rússia e Ucrânia, embora não haja preocupação quanto a disponibilidade de titânio, considerando a sua atual posição de estoque e as fontes alternativas existentes em outros países.

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia não possui ativos ou passivos materiais expostos a Rússia, Belarus ou Ucrânia, portanto, nenhum impacto contábil material foi identificado até a data de autorização para emissão destas demonstrações financeiras.

Conflito Israel - Hamas

Apesar do acordo de cessar-fogo celebrado entre Israel e Hamas, a Companhia segue acompanhando atentamente os fatos, visando identificar os desdobramentos que podem gerar potenciais impactos na cadeia de suprimentos, além de outros relacionados a operações e suporte a clientes.

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia não possui ativos ou passivos materiais expostos a Israel ou à Palestina, portanto, nenhum impacto contábil material foi identificado até a data de autorização para emissão destas demonstrações financeiras.

Reestruturação Corporativa

Em janeiro de 2025, a subsidiária ELEB Equipamentos Ltda. foi incorporada à Embraer. Também em janeiro de 2025, a subsidiária Airholding S.A. foi incorporada à subsidiária Embraer Portugal S.A.

Oferta de recompra

Em fevereiro de 2025, a empresa recomprou e liquidou as seguintes notas em circulação no valor total de US\$ 411,0 milhões. Posteriormente, a empresa anunciou o resgate total das notas em circulação remuneradas à taxa de 5,40% ao ano com vencimento em 2027. Em março de 2025, essas notas foram resgatadas no montante total de US\$ 279,1 milhões, consistindo de US\$ 272,4 milhões de principal, US\$ 2,1 milhões em juros e US\$ 4,6 milhões em despesas de prêmio.

Emissão de Dívida

Em fevereiro de 2025, a empresa, por meio de sua subsidiária Embraer Netherlands Finance B.V., captou recursos com a emissão de títulos garantidos no total de US\$ 650,0 milhões, que vencerão em 2035 e possuem taxa de 5,98% ao ano. Os títulos são totalmente e incondicionalmente garantidos pela Embraer.

Novo Processo Civil

Em março de 2025, uma ação derivativa de acionistas intitulada Taylor v. Embraer Aircraft Holding, Inc., et al. foi ajuizada no Tribunal de Chancelaria do Estado de Delaware, contra a Embraer Aircraft Holding, Inc. ("EAH") e diretores e executivos da Eve Holding, alegando violação de deveres fiduciários relacionados à colocação privada de ações ordinárias e warrants emitidos para a EAH em setembro de 2024. Os réus pretendem defender-se das alegações do autor nesta ação. Na data de emissão destas demonstrações financeiras consolidadas, a administração avaliou que não é provável que seja necessário um desembolso de recursos que incorporem benefícios econômicos para liquidar a obrigação.

Recompra de ações próprias da Embraer

Em março de 2025, a Embraer recomprou seus próprios instrumentos patrimoniais. O número de ações adquiridas foi de 1.066.667 ações ordinárias no valor total de R\$ 82,2 milhões (equivalente a US\$ 14,5 milhões), incluindo os custos qualificáveis atribuíveis a esta transação de capital.

Liquidação antecipada de financiamento

Em março de 2025, a empresa liquidou integralmente um contrato com o BNDES, que tinha taxa de juros de 5,49% ao ano e vencimento em 2027. Não foram incorridos custos adicionais devido ao pré-pagamento.

3.1 – Projeções divulgadas e premissas

(a) Objeto da projeção

A companhia possui estimativas sobre os seguintes indicadores: (i) Entregas Aviação Comercial; (ii) Entregas Aviação Executiva; (iii) Receitas Consolidadas; (iv) Margem EBIT Ajustada¹ e (v) Fluxo de Caixa Livre².

(b) Período projetado e o prazo de validade da projeção

O período das estimativas da companhia é sempre anual e são divulgadas via Fato Relevante, sendo que as estimativas referentes ao exercício social a ser encerrado em 31 de dezembro de 2026 foram divulgadas via Fato Relevante em 06 de março de 2026.

(c) Premissas da projeção, com a indicação de quais podem ser influenciadas pela administração do emissor e quais escapam ao seu controle

Abaixo as premissas utilizadas para cada estimativa e os fatores que eventualmente podem afetá-las:

Premissas	Fatores que afetam
As entregas e receitas são baseadas na carteira de pedidos firmes realizados pelos clientes.	São premissas que podem ser parcialmente controladas pela administração, uma vez que qualquer pedido realizado e considerado como premissa para a projeção pode ser cancelado a qualquer momento pelos respectivos clientes, bem como atrasos na cadeia de suprimentos podem impactar a capacidade de entregas.
A Margem EBIT Ajustada é projetada em função de diversos fatores, sendo os mais relevantes: entregas; variação cambial; dissídio salarial coletivo; curva de aprendizado para novos modelos; reajuste de preço de aeronave e de matéria-prima, o qual obedece às cláusulas contratuais com fornecedores; e estratégias de campanha de venda.	São premissas que podem ser parcialmente controladas pela administração, uma vez que existem fatores externos (ex.: econômicos) que influenciam os resultados da Companhia.
O Fluxo de Caixa Livre é estimado em função dos níveis das variações do Resultado Líquido e de contas de Balanço Patrimonial, junto com os planos de investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) e em <i>capex</i> ³ . Essa estimativa também leva em consideração os fatores descritos nos itens anteriores.	São premissas que podem ser parcialmente controladas pela administração, uma vez que existem fatores externos (ex.: econômicos) que influenciam os resultados da Companhia.

¹ Margem EBIT Ajustada: o ajuste corresponde a exclusão de itens especiais no resultado operacional. Os itens especiais são efeitos positivos e ou negativos não previstos nas projeções de resultados da Companhia. São assim denominados pois representam valores que não tem relação direta com os lucros ou perdas resultantes das operações da Companhia e por este motivo tendem a não se repetir no futuro.

² Fluxo de Caixa Livre: refere-se ao caixa líquido proveniente das atividades operacionais, subtraindo-se as adições líquidas ao imobilizado e as adições ao intangível.

³ Refere-se ao Ativo Imobilizado, excluindo-se as linhas de pool de peças reparáveis, aeronaves usadas e capex contratado (despesas relacionadas a equipamentos, imobilizado e dos programas do segmento de Defesa & Segurança).

(d) Valores dos indicadores que são objeto da projeção

Indicadores objeto das estimativas¹	2026
Entregas Aviação Comercial (aeronaves)	80 - 85
Entregas Aviação Executiva (aeronaves)	160 - 170
Receitas Consolidadas (US\$ bilhão)	8,2 – 8,5
Margem EBIT Ajustada	8,7% - 9,3%
Fluxo de caixa livre (US\$ milhão)	200 ou maior

¹ Sem Eve Holding

3.2 – Acompanhamento das projeções

(a) Informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário

No Item 3.1(a) deste Formulário de Referência foram apresentados os objetos das estimativas, que estão vigentes para o ano de 2026, conforme Fato Relevante divulgado em 06 de março de 2026.

Os objetos das estimativas são amplamente divulgados por nós ao mercado e aos nossos acionistas por meio de apresentações públicas e fato relevante.

(b) Quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções

No ano-exercício de 2023, a estimativa de entregas de Aviação Comercial, que tinha como objetivo a entrega de 65-70 aviões, entregou 64 aviões, e na Aviação Executiva, que tinha como objetivo a entrega de 120-130 aviões, entregou 115. Ademais, a companhia destaca que todas as demais estimativas do ano-exercício de 2023 foram devidamente atingidas, Receita Líquida, margem EBIT ajustada, margem EBITDA ajustada e fluxo de caixa para o ano de 2023.

2023 ¹			
Indicador	Estimativa	Realizado	Razões
Entregas Aviação Comercial	65 a 70	64	No exercício de 2023, a Embraer entregou 64 aeronaves comerciais e 115 aeronaves executivas (sendo 74 jatos leves e 41 jatos médios). 6 unidades abaixo da estimativa de entregas total para 2023 em função de desafios na cadeia de suprimentos.
Entregas Aviação Executiva	120 a 130	115	
Receita Líquida (US\$ milhões)	5.200 a 5.700	5.269	Como resultado das entregas de aeronaves, bem como da receita dos negócios da Aviação Comercial, Aviação Executiva, Defesa & Segurança e Serviços & Suporte, a receita líquida atingiu, no acumulado do ano de 2023, o total de US\$5.269 milhões. Em linha com as estimativas de receita para 2023.
Margem EBIT Ajustada	6,4% a 7,4%	6,6%	No acumulado dos 12 meses de 2023, o resultado operacional ajustado (EBIT ajustado) foi de US\$350 milhões e a margem EBIT ajustada da Embraer foi de 6,6%. O EBIT ajustado teve resultado mais alto em 2023 impulsionado principalmente pelo aumento da rentabilidade nos segmentos de Defesa & Segurança e Serviços & Suporte, beneficiados por maiores receitas e eficiências tributárias. A performance da Embraer atendeu as estimativas de margem EBIT ajustada (6,4% a 7,4%) para o ano de 2023.
Margem EBITDA Ajustada	10,0% a 11,0%	10,7%	No acumulado de 2023, o EBITDA ajustado foi de US\$562 milhões e a margem EBITDA ajustada da Embraer foi de 10,7%, como reflexo devido aos efeitos positivos descritos no quadro acima, o desempenho da companhia atendeu as estimativas de margem EBITDA ajustada para 2023.
Fluxo de Caixa Livre ajustado (US\$ milhões)	150 ou mais	318	A geração de fluxo de caixa livre ajustado em 2023 foi de US\$318 milhões, devido aos robustos adiantamentos de vendas, a disciplina contínua com relação ao capital de giro e a venda de um segmento antifraude ao longo do ano. Superando as estimativas de US\$150 milhões ou mais para o ano de 2023.

¹ Sem Eve Holding

No ano-exercício de 2024, a projeção de entregas de Aviação Comercial, que tinha como objetivo a entrega de 70-73 aviões, entregou 73 aviões, e na Aviação Executiva, que tinha como objetivo a entrega de 125-135 aviões, entregou 130. Ademais, a companhia destaca que todas as demais estimativas do ano-exercício de 2024 foram devidamente atingidas e/ou superadas, sendo elas, Receita Líquida, margem EBIT ajustada, e fluxo de caixa.

2024 ¹				
Indicador	Estimativa Original	Estimativa Revisada	Realizado	Razões
Entregas Aviação Comercial	72 a 80	70 – 73	73	No exercício de 2024, a Embraer entregou 73 aeronaves comerciais e 130 aeronaves executivas (sendo 75 jatos leves e 55 jatos médios). A empresa entregou 206 aviões no ano de 2024, dentro das estimativas de 195-208 unidades para 2024.
Entregas Aviação Executiva	125 a 135	125 – 135	130	
Receita Líquida (US\$ milhões)	6.000 a 6.400	6.000 a 6.400	6.395	Como resultado das entregas de aeronaves, bem como da receita dos negócios da Aviação Comercial, Aviação Executiva, Defesa & Segurança e Serviços & Suporte, a receita líquida atingiu, no acumulado do ano de 2024, o total de US\$6.395 milhões. Alcançando o limite máximo das estimativas de receita para 2024.
Margem EBIT Ajustada	6,5% a 7,5%	9,0% a 10,0%	11,1%	No acumulado dos 12 meses de 2024, o resultado operacional ajustado (EBIT ajustado) foi de US\$708 milhões e a margem EBIT ajustada da Embraer foi de 11,1%. O EBIT ajustado teve resultado mais alto em 2024 impulsionado principalmente pelo aumento da rentabilidade em todos os segmentos, beneficiados por maiores receitas que impulsionaram a melhor eficiência empresarial, absorção de custos fixos e maior margem bruta por volumes e itens importantes de efeitos extraordinários, como o encerramento dos procedimentos de arbitragem entre a Embraer e a Boeing e a celebração do “collar agreement” entre as empresas. A performance da Embraer superou as estimativas de margem EBIT ajustada (9% a 10%) para o ano de 2024.
Fluxo de Caixa Livre ajustado (US\$ milhões)	220 ou maior	300 ou maior	676	A geração de fluxo de caixa livre ajustado em 2024 foi de US\$676 milhões, apoiado por um maior número de aeronaves entregues, forte desempenho em vendas (pré pagamentos iniciais – PDPs) e o encerramento dos procedimentos de arbitragem entre a Embraer e a Boeing e a celebração do “collar agreement” entre as empresas. Superando as estimativas de US\$300 milhões ou mais para o ano de 2024.

¹ Sem Eve Holding

No ano-exercício de 2025, a projeção de entregas de Aviação Comercial, que tinha como objetivo a entrega de 77-85 aviões, entregou 78 aviões, e na Aviação Executiva, que tinha como objetivo a entrega de 145-155 aviões, entregou 155. Ademais, a companhia destaca que todas as demais estimativas do ano-exercício de 2025 foram devidamente atingidas e/ou superadas, sendo elas, Receita Líquida, margem EBIT ajustada, e fluxo de caixa.

2025 ¹			
Indicador	Estimativa	Realizado	Razões
Entregas Aviação Comercial	77 a 85	78	No exercício de 2025, a Embraer entregou 78 aeronaves comerciais (34 E1s e 44 E2s) e 155 aeronaves executivas (sendo 86 jatos leves e 69 jatos médios). A empresa entregou 233 aviões no ano de 2025, dentro das estimativas de 222-240 unidades para 2025.
Entregas Aviação Executiva	145 a 155	155	
Receita Líquida (US\$ milhões)	7.000 a 7.500	7.578	Como resultado das entregas de aeronaves, bem como da receita dos negócios da Aviação Comercial, Aviação Executiva, Defesa & Segurança e Serviços & Suporte, a receita líquida atingiu, no acumulado do ano de 2025, o total de US\$7.578 milhões. Superando as estimativas de receita para 2025.
Margem EBIT Ajustada	7,5% a 8,3%	8,7%	No acumulado dos 12 meses de 2025, o resultado operacional ajustado (EBIT ajustado) foi de US\$657 milhões e a margem EBIT ajustada da Embraer foi de 8.7%. O EBIT ajustado teve resultado mais alto em 2025 impulsionado principalmente pelo aumento da rentabilidade nos segmentos de Aviação Comercial, Aviação Executiva e Defesa & Segurança, beneficiados por maiores receitas em todas as unidades. A performance da Embraer superou as estimativas de margem EBIT ajustada (7,5% a 8,3%) para o ano de 2025.
Fluxo de Caixa Livre ajustado (US\$ milhões)	200 ou maior	491	A geração de fluxo de caixa livre ajustado em 2025 foi de US\$491 milhões, em razão de maior resultado operacional (maior número de entregas de aeronaves) e ao forte desempenho de vendas. Atingindo as estimativas de US\$200 milhões ou mais para o ano de 2025.

¹ Sem Eve Holding

(c) Quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data de entrega do formulário e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas

As estimativas de 2026, divulgadas por meio do Fato Relevante datado de 06 de março de 2026, constam no quadro “Apresentação das Estimativas de 2026”, abaixo:

Apresentação das Estimativas de 2026:

Estimativas 2026 ¹	Atual
Entregas da Aviação Comercial	80 - 85
Entregas da Aviação Executiva	160 - 170
Receitas consolidadas (US\$ bilhões)	8,2 – 8,5
Margem EBIT ajustada	8,7% - 9,3%
Fluxo de caixa livre ² (US\$ milhões)	200 ou maior

¹ Sem Eve Holding

² Fluxo de caixa livre ajustado

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 Entrepasto 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, consequentemente, 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. Consequentemente, 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	%
Caixa, equivalentes de caixa e investimentos financeiros	15.253.984	96,56%	542.900	3,44%	15.796.884	100,00%
Empréstimo e financiamentos	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 ⁽¹⁾ em 31/12/2024	Razoavelmente possível Ganhos (Perdas)	
		Resultado	Patrimônio Líquido
Risco de taxa de juros			
DI			
Equivalentes de caixa e investimentos financeiros	542.900	100.537	-
Empréstimos e financiamentos	(20.628)	(3.820)	-
EURIBOR			
Empréstimos e financiamentos	(7.716)	1.044	-
SIFMA			
Empréstimos e financiamentos	(124.015)	16.296	
SOFR			
Empréstimos e financiamentos	(789.293)	103.716	-
TR			
Empréstimos e financiamentos	(45.602)	(2.059)	-
Risco cambial			
BRL			

Caixa, equivalentes de caixa e investimentos financeiros	651.198	(20.223)	-
Demais ativos	1.637.434	(50.850)	-
Empréstimos e financiamentos	(146.649)	4.554	-
Demais passivos	(2.483.570)	77.127	-
Instrumentos derivativos	(108.958)	-	38.876
EURO			
Instrumentos derivativos	15.437	165	-
Risco preço de mercado			
EMBR			
Instrumentos derivativos	65.104	3.333	-
EVEX			
Instrumentos derivativos: warrants	(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 ⁽²⁾	
Juízo	DRJ – Delegacia da Receita Federal de Julgamento
Instância	Segunda Instância Administrativa
Data de Instauração	27/08/2015
Partes do processo	Passivo: Embraer S.A Ativo: União Federal
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 277,6 milhões
Principais fatos	Trata-se de auto de infração acerca da validade das disposições constantes na Instrução Normativa nº 213/02, que determinou a tributação de lucros no exterior por meio da aplicação das regras brasileiras, referente ao ano-calendário de 2012, glosando as compensações realizadas com o saldo negativo de 2012.
Resumo das decisões de mérito proferidas	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/DCOMPs); 3) Exoneração parcial: falta de tributação de lucro auferido por meio de controladas no exterior. Os processos foram incluídos em pauta de julgamento no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) em 24/07/2018; Resultado dos julgamentos: conversão do julgamento em diligência para sobrestá-lo até que seja proferida decisão administrativa definitiva nos processos 13884.905622/2012-11 e 16561.720116/2014-57. Aguarda-se julgamento do Recurso Voluntário pelo CARF.
Estágio do processo	Aguardando decisão da segunda instância administrativa.
Chance de perda	Possível.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Utilizada a premissa de materialidade superior a USD 23 milhões.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Necessidade de desembolso dos valores envolvidos em caso de perda do processo administrativo.

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

2. Processo nº 1023262-40.2024.8.26.0577	
Juízo	Justiça Federal de São José dos Campos/SP
Instância	Primeira Instância Judicial
Data de Instauração	30/07/2024
Partes do processo	Passivo: Embraer S/A e Ativo: Município de São José dos Campos
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 433,3 milhões
Principais fatos	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.
Resumo das decisões de mérito proferidas	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.
Estágio do processo	Aguarda-se julgamento dos embargos à execução fiscal.
Chance de perda	Possível.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Utilizada a premissa de materialidade superior a USD 23 milhões.
Análise do impacto em caso de perda do processo	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.

5.1 - Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

(a) Política Formalizada de Gerenciamento de Riscos

A Companhia adota uma Política de Gestão de Riscos Empresariais para garantir o fortalecimento de gestão de riscos. Essa política foi aprovada pela Administração da Companhia em 2018, revisada em 2022, aprovada pelo Comitê de Auditoria, Riscos e Ética em 25 de abril de 2022 e pelo Conselho de Administração em 26 de abril de 2022.

(b) Objetivos e Estratégias da Política de Gerenciamento de Riscos

O objetivo da Política de Gestão de Riscos Empresariais é estabelecer diretrizes quanto ao processo de Gestão de Riscos da Embraer a fim de assegurar que a identificação, análise, avaliação, mitigação e monitoramento dos riscos sejam realizados de acordo com a metodologia definida pela Alta Administração, levando em consideração o planejamento estratégico, os processos e modelo de negócio da Companhia, além de fatores externos. Adicionalmente, a comunicação da política de Gestão de Riscos Empresariais tem como objetivo conscientizar e capacitar continuamente os empregados da Companhia para a disseminação da cultura de riscos.

A estratégia da Política de Gestão de Riscos Empresariais é estabelecer integração de práticas de gerenciamento de riscos na Companhia melhorando a tomada de decisões em governança, estratégia, definição de objetivos e operações do dia a dia. A Política de Gestão de Riscos Empresariais também estipula instâncias de responsabilidades que perpassam as unidades de negócios e as regiões geográficas de atuação da Companhia.

A gestão de riscos busca, ainda, assegurar que os riscos estratégicos e inerentes aos negócios sejam identificados, priorizados e geridos em um nível aceitável a fim de criar, preservar e realizar valor.

A gestão de riscos é também importante para que todos os níveis hierárquicos compreendam claramente os objetivos do processo, os papéis, as funções e as responsabilidades quanto a esse tema atribuídas aos diversos níveis da Companhia.

(i) Riscos para os quais se busca proteção

A Embraer busca se proteger dos riscos inerentes à sua atividade empresarial, sendo que os principais para fins deste Formulário de Referência estão descritos no item 4.1. A Companhia classifica estes riscos em: riscos financeiros, regulatórios, operacionais, estratégicos ou cibernéticos, de acordo com o tipo de evento.

A Companhia busca mitigar ou controlar estes riscos de diversas formas, inclusive mediante a aquisição de contratos de transferência de tais riscos (por exemplo, apólices de seguro, garantias contratuais, derivativos e outros instrumentos negociais), desde que a análise de custo e benefício justifique a contratação da proteção para a transferência do risco.

Para os riscos que não são transferidos, as áreas de negócios monitoram e definem planos de ação para mitigar as exposições ou até mesmo reduzir a magnitude dos riscos.

Os riscos da Companhia são monitorados periodicamente e cada risco possui seus respectivos planos de mitigação, cuja finalidade é reduzir a exposição da Companhia e garantir a não efetivação do risco. Os planos de ação de resposta ao risco contemplam o monitoramento através de indicadores-chave de risco (*key risk indicators*).

(ii) Instrumentos utilizados para proteção

Os riscos internos e/ou externos, relacionados aos objetivos estratégicos da Embraer, são mapeados e monitorados pelos órgãos e instâncias competentes da Administração para assegurar que, se tais ameaças vierem a se materializar, as consequências sejam conhecidas e geridas em um nível aceitável.

Dada a variedade de tipos de riscos empresariais estabelecidos pela Política de Gestão de Riscos Empresariais, os instrumentos de mitigação ou controle variam e incluem:

- (1) O monitoramento constante de tendências econômicas, comerciais e setoriais para antever e se planejar para eventuais alterações na demanda por nossos produtos, nas preferências de nossos clientes, na composição da demanda por nossos produtos, no número e ritmo de cancelamentos de pedidos de aeronaves, e em outras variáveis de mercado que afetem o grau e as particularidades da demanda por nossos produtos.
- (2) A gestão ativa de nossa alocação de recursos produtivos, de nossa composição e características de nossos produtos, e de nosso desenvolvimento de novos clientes e mercados para nossos produtos.
- (3) O monitoramento constante de nossas relações com financiadores, investidores, fornecedores e outras contrapartes para antever e se planejar para eventuais alterações na disponibilidade de recursos, insumos e outros pressupostos de nossas atividades.
- (4) A gestão ativa de relacionamentos com fornecedores para minorar relações de dependência e evitar outras formas de falha no suprimento de nossas demandas.
- (5) O desenho e padronização de nossas políticas de contratação para alinhar nossas relações contratuais com nossos objetivos empresariais e tornar previsíveis obrigações em nossos contratos mais comuns.
- (6) A redução dos custos operacionais, por meio do Programa de Excelência Empresarial Embraer (P3E).
- (7) A busca de cooperações tecnológicas com entidades que lideram a evolução de tecnologias de produtos e serviços para garantir a competitividade com riscos controlados.
- (8) A prática de desenvolver e não ter dependência de fornecedores (por exemplo: *sole source* ou *single source*) ao longo de sua cadeia de suprimentos, ou de categorias de clientes (por exemplo, a Embraer busca clientes nos cinco continentes).
- (9) O monitoramento da situação financeira de nossos clientes.

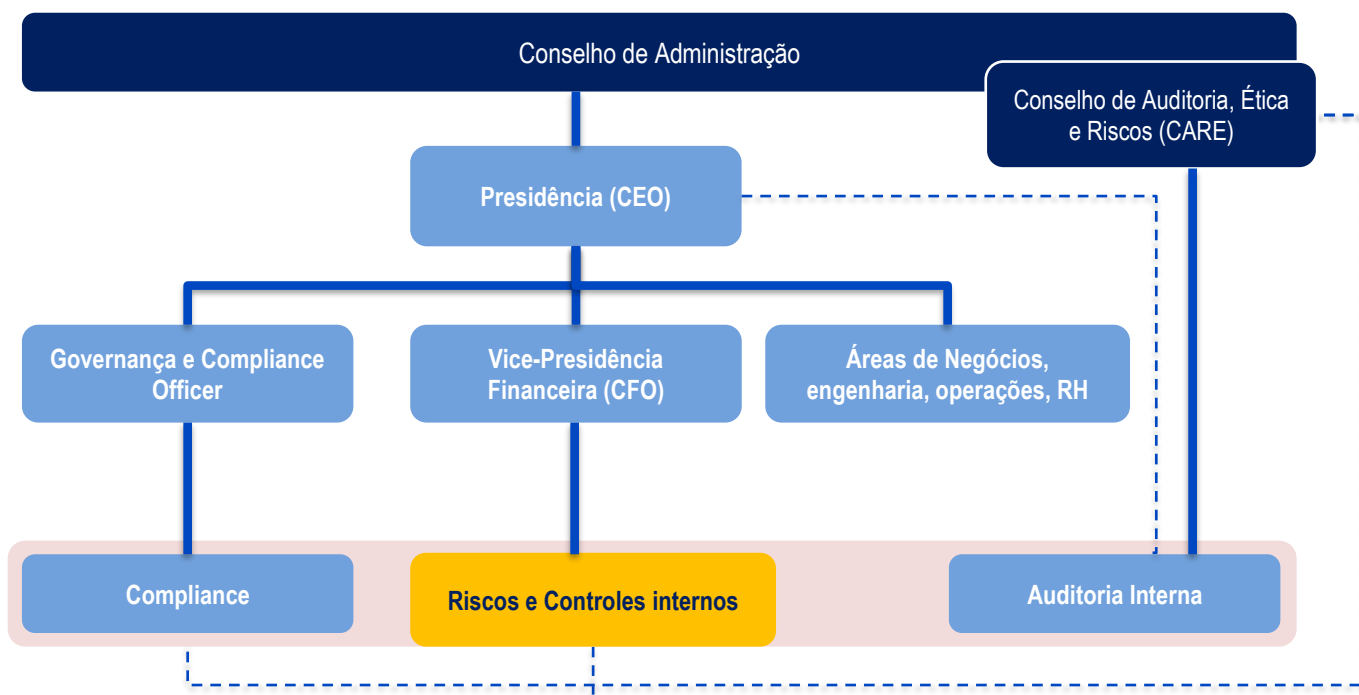
- (10) O monitoramento da competitividade dos nossos produtos perante os concorrentes.
- (11) Monitoramento periódico das negociações de *scope clause* nas companhias áreas.
- (12) A manutenção de equipe dedicada à gestão de crise de produto e operações, que acompanha quaisquer acidentes ou incidentes.

(iii) Estrutura Organizacional de gerenciamento de riscos

A Companhia possui uma estrutura organizacional de gerenciamento de riscos integrada entre os diversos órgãos da Administração e comitês. Essa estrutura integrada aumenta a capacidade da Administração de identificar, avaliar, tratar e monitorar os riscos associados ao negócio. A gestão de riscos é feita à luz da Política de Gestão de Riscos Empresariais e do framework COSO ERM (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management*) versão 2017.

A área de Riscos e Controles Internos tem por responsabilidade fomentar, apoiar e alinhar, juntamente com as áreas de negócios, análises periódicas dos riscos que refletem de maneira estruturada as visões empresariais dos executivos em relação aos principais aspectos de gestão e riscos envolvidos nas operações, áreas, processos de negócio e características da Embraer, obtidas com base em entrevistas realizadas com a alta administração, revisões periódicas dos riscos, questionários, reuniões de acompanhamento de planos de ação, bem como o endereçamento de ações, validações e avaliações efetuadas pela Administração, sendo reportados ao Conselho de Administração e seus comitês, quando solicitado.

A estrutura organizacional de gestão de riscos da Companhia abrange os órgãos representados esquematicamente a seguir:



A partir da estrutura de relações de supervisão e coordenação acima, cada órgão assume responsabilidades específicas conforme a seguinte alocação:

Conselho de Administração (CA)

- Revisar e deliberar sobre a Política de Gestão de Riscos Empresariais;
- Supervisionar e acompanhar os riscos a que a Embraer estiver exposta, sejam de natureza
- financeira, estratégica, regulatória, operacional ou cibernética;

Comitê de Auditoria, Riscos e Ética (CARE)

Compete ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética (comitê de auditoria estatutário, na condição de órgão de assessoramento do Conselho de Administração, composto por conselheiros independentes e membros externos):

- Supervisionar e propor revisões em riscos mais relevantes de natureza operacional, estratégica, financeira, regulatória ou cibernética, dos mercados administrados pela Companhia, por meio do diagnóstico das fontes de risco das atividades da Embraer e de sua estratégia;
- Avaliar a adequação dos modelos de gestão e avaliação de riscos, bem como dos testes de aderência e validação dos modelos utilizados;
- Analisar e opinar sobre as diretrizes e políticas de gestão de risco empresariais, principalmente no que tange ao apetite de risco e cultura de riscos;
- Analisar e opinar sobre as informações gerenciais e contábeis divulgadas ao público e órgãos reguladores no que tange o perfil e controle de risco da Companhia;
- Avaliar a adequação dos recursos humanos e financeiros destinados à gestão de riscos;
- Exercer as funções de (i) Comitê de Auditoria (*Audit Committee*) para os fins da legislação norte americana, especialmente o “*Sarbanes-Oxley Act*”, e de (ii) Comitê de Auditoria Estatutário, nos termos da Resolução nº 23, de 25 de fevereiro de 2021 (“Resolução CVM 23”), da Comissão de Valores Imobiliários (“CVM”).

Diretorias Executivas (Vice-Presidências)

- Liderar a implantação da gestão de riscos em suas respectivas áreas;
- Aprovar normas, limites máximos de riscos específicos em suas respectivas áreas, caso necessário;
- Gerenciar os riscos inerentes às suas atividades (identificar, avaliar, tratar e monitorar);
- Definir e acompanhar os planos de ação/mitigação para redução da exposição ao risco, assim como definir responsáveis, indicadores e prazos de implementação das ações (quando aplicável);
- Informar à área de Gestão de Riscos sobre a identificação de novos riscos ou eventos que sejam relevantes e suas respectivas evoluções.

Gerência de Riscos e Controles Internos

- Coordenar e definir os padrões referentes aos processos de gestão integrada de riscos;
- Apoiar e garantir a identificação, o reporte e monitoramento dos riscos e seus respectivos planos de ação;
- Realizar a consolidação dos riscos;
- Reportar periódica e formalmente ao CARE, CA e em Reunião de Diretoria (RD), quando solicitado;
- Disseminar e capacitar quanto à cultura de gerenciamento de riscos na Companhia.

Os riscos empresariais da Embraer são identificados, analisados, tratados e monitorados por cada Diretoria Executiva, juntamente com os respectivos responsáveis operacionais. Reuniões de acompanhamento dos riscos, atualizações dos planos de ação, elaborados para mitigar e/ou reduzir a exposição aos riscos, juntamente com os indicadores (KRI – *Key Risk Indicators*) de acompanhamento de cada risco, ocorrem periodicamente.

Adicionalmente, a Companhia possui uma estrutura de governança corporativa, cujas áreas de *Compliance*, Riscos e Controles Internos e Auditoria Interna estão alinhadas e atuam como segunda e terceira linhas assegurando suas estruturas de reporte e evitando sobreposições de atividades.

O processo de gestão de Riscos é revisado periodicamente com base em *benchmarking*, atualização de *frameworks* e melhores práticas de mercado. O processo é desdobrado à nível de diretorias.

Auditoria Interna

A Auditoria Interna é uma área da Companhia, que conta com independência organizacional em sua estrutura, atua na terceira linha de gerenciamento de riscos, aumentando e protegendo o valor organizacional, fornecendo garantia, aconselhamento e insights objetivos e baseados em riscos. Faz parte de suas atribuições:

- Avaliar a qualidade e a efetividade da estrutura de governança, processos e controles existentes para identificação e gerenciamento de riscos da Companhia, que assegurem o cumprimento de normas legais e regulamentares a ela aplicáveis.
- Avaliar se concepção, implementação e eficácia dos objetivos, programas e atividades relacionados à ética da Companhia são adequados e alinhados com as expectativas das partes interessadas.

A Auditoria Interna é coordenada pelo Executivo Chefe de Auditoria, responsável pela elaboração de Plano Anual de Auditoria Interna flexível, feito com base em riscos significativos com informações da Administração, e enviá-lo ao Comitê de Auditoria para revisão e recomendação para aprovação do Conselho de Administração da Companhia.

Chief Executive Officer e Chief Financial Officer

- Exercer liderança e direcionamento à Administração através da definição de objetivos, valores fundamentais, padrões, expectativas, estrutura organizacional e responsabilidades da Companhia;

- Aprovar os documentos-chave (ex.: política de Gestão de Riscos Empresariais);
- Acompanhar os riscos priorizados periodicamente;
- Avaliar os relatórios e resultados e prover considerações e direcionamentos apropriados.

(c) Adequação da estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da política de gerenciamento de riscos

A Companhia entende que sua estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da Política de Gestão de Riscos Empresariais é adequada.

5.2 - Descrição Dos Controles Internos

a) Principais práticas de controles internos e grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las

A Companhia avalia anualmente a sua matriz de controles internos com a finalidade de mapear e elaborar planos para a mitigação dos riscos aos quais está sujeita. Estes podem ser classificados como: cibernéticos, financeiros, estratégicos, operacionais e regulamentares.

A matriz de controles também visa ao atendimento das normas nacionais e internacionais, como a *Sarbanes-Oxley Act* (SOX), de forma a assegurar que as informações utilizadas na elaboração de demonstrações financeiras são confiáveis, íntegras, precisas e acuradas.

A cada início do ano fiscal, é definido o escopo para avaliação dos controles, através da elaboração de um *Risk Assessment*. Posteriormente, entre maio e setembro, inicia-se a fase *walkthrough* que tem como objetivo mapear os processos e entender o fluxo de transações/operações e desenhos dos controles à luz dos riscos identificados. Assim, é feito um acompanhamento dos processos, desde sua origem até que sejam refletidos nos relatórios financeiros da Companhia. Em outubro, inicia-se a fase de testes de eficácia de acordo com os procedimentos de Controles Internos e, caso existam controles deficientes ainda passíveis de remediação, executa-se o reteste.

Todas as fases do processo de controles internos – desde o planejamento anual, definição da materialidade, escopo, aprovação do escopo de trabalho, alinhamento com auditoria externa independente, atualização da matriz de controle, documentação das atividades, responsabilidades das áreas funcionais, *walkthrough*, testes de eficácia, potenciais problemas e os resultados finais – são alinhadas previamente entre a área de Riscos e Controles Internos e a auditoria externa independente, sendo posteriormente apresentadas ao Conselho de Administração, ao Conselho Fiscal, ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética e à Diretoria Executiva.

Para um melhor entendimento das fases acima citadas, abaixo uma breve explicação de cada uma delas:

- Planejamento: Elaborar planejamento, cronograma, plano de trabalho das fases das atividades de Controles Internos e para certificação SOX, coordenando as atividades com as Unidades de Negócio (Brasil e exterior) e auditoria externa independente.
- Materialidade: Calcular materialidade e identificar as contas contábeis relevantes do balanço anual e demonstrações consolidadas e associá-las aos processos de negócio da Companhia.
- Definição e validação do escopo Embraer: O objetivo é identificar os riscos na emissão de relatórios financeiros e na divulgação, permitindo que os esforços sejam priorizados e focados. As contas contábeis relevantes são selecionadas quantitativamente com base na

materialidade e avaliadas qualitativamente baseando-se nos riscos cibernéticos, estratégicos, financeiros, operacionais e regulamentares. Essa atividade é realizada pela área de Riscos e Controles Internos e alinhada com a Contabilidade Corporativa, Auditoria Interna e Auditoria Externa Independente.

- Aprovação do Comitê de Auditoria, Riscos e Ética: O responsável pela área de Controles Internos apresentará, para aprovação do Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, no início do período de planejamento de cada ano fiscal:
 - Escopo de contas contábeis (quantitativo);
 - Escopo qualitativo dos riscos dos processos e negócios; e
 - Localidades e processos cujos controles internos relevantes terão sua eficácia testada.
- Alinhamento do escopo com a Auditoria Externa Independente: Como uma forma de alinhar as expectativas, anualmente o escopo definido pela área de Riscos e Controles Internos é alinhado com a Auditoria Externa Independente definindo-se as contas e as Unidades de Negócio a serem tratadas no novo ciclo anual SOX.
- Revisão da matriz de Controle: Consiste na revisão acerca dos riscos e suas respectivas classificações, objetivos de controle, atividades de controle, sobre o escopo definido.
- Walkthrough (revisão e avaliação dos controles): Avaliação do controle, efetuada pela área de Riscos e Controles Internos e/ou pela auditoria externa independente, para revisar, avaliar e propor melhorias nos controles que mitigam os riscos utilizando o conceito de 5W2H (do inglês, *What, Why, Where, When, Who, How, e How Much*). Além disso, nessa fase são realizadas as atualizações sistêmicas requeridas: descrição das atividades de controles, área responsável, se a atividade é manual ou automática; preventiva ou detectiva, etc. As atividades que forem eventualmente consideradas não adequadas deverão ser revistas, de acordo com um plano de remediação recomendado. Nesta fase, também são implementados controles para mitigação dos riscos identificados, de acordo com o mapeamento e entendimento dos processos relevantes para a companhia, seja quantitativamente ou qualitativamente.
- Testes de eficácia dos controles: Testes realizados a fim de verificar a eficácia operacional das atividades de controle. O trabalho é efetuado pela área de Riscos e Controles Internos e/ou pela auditoria externa independente. A documentação gerada pela área de Riscos e Controles Internos é arquivada no sistema automatizado de maneira a permitir sua utilização pelos auditores externos independentes como parte de seus procedimentos para o trabalho, conforme os critérios de amostragem estabelecidos em Procedimento.
- Resultado dos testes de eficácia: Ao término de cada fase de testes, a área de Riscos e Controles Internos comunica, aos responsáveis e superiores, o resultado dos testes de eficácia. Essa comunicação contém informações suficientes para permitir que os

responsáveis adotem prontamente as ações apropriadas, quando necessário, de acordo com suas funções e responsabilidades definidas. As informações estão contidas nos papéis de trabalho no sistema automatizado.

- Retestes dos controles internos remediados: Testes realizados para verificar a eficácia operacional das atividades de controle remediadas no sistema automatizado, conforme os critérios de amostragem.
- Documentação dos trabalhos efetuados: Documentação das conclusões e recomendações dos testes / retestes efetuados no sistema automatizado.
- Avaliação da área de auditoria interna: Avalia, regularmente, a adequação dos processos de gestão de riscos para avaliar, identificar, gerenciar, comunicar, responder e monitorar os riscos da Companhia.
- Avaliação da auditoria externa independente: Fornece uma avaliação independente do ambiente de controles internos.
- Evento que marca o final do ciclo anual: Arquivamento do *Annual Report Form* 20F, com relatório emitido pela Auditoria Externa Independente e a carta do Diretor-Presidente e Vice-Presidente Financeiro e de Relações com os Investidores.
- Comunicação do resultado da Certificação: Ao término dos testes, a área de Riscos e Controles Internos disponibiliza no sistema automatizado o resultado da Certificação Anual. O resultado da Auditoria Externa Independente é alinhado com a área de Riscos e Controles Internos que também submete para as áreas sobre seus resultados. O Comitê de Auditoria, Riscos e Ética é comunicado do resultado, pela área de Controles Internos, quando da realização das reuniões. A comunicação deve ser precisa, objetiva, clara, concisa, construtiva, completa e tempestiva.

Indicadores

Não conformidades - deficiências nos controles internos: As deficiências são enquadradas em 08 categorias, sendo:

- Ausência/Insuficiência de documentação;
- Falha na execução do controle;
- Tempestividade;
- Ausência de revisão/aprovação;
- Ausência de controle;
- Amostra insuficiente para remediação;
- Segregação de função sistêmica;
- Falha no desenho do controle.

- **Classificações de deficiências:** As deficiências podem ser classificadas em 4 tipos, sendo elas:
- **Oportunidade de melhoria (OP):** Indica uma falha na tempestividade e/ou na geração e armazenamento das evidências de uma atividade de controle. Essa deficiência é comunicada ao responsável pelo controle e ao gestor da área. Dado a identificação de uma fraqueza no controle, a qual não leva ao agravamento do risco em si, fica evidente uma ação que poderia ser tomada com a finalidade de tornar a mitigação do risco mais sólida. Essa ação é a oportunidade de melhoria.
- **Deficiência de controle (CD):** Indica falha no desenho ou na implementação e/ou na eficácia operacional de uma atividade de controle, mas que não tem probabilidade de levar a distorções relevantes nas demonstrações contábeis (inferior à materialidade definida) e também não tem susceptibilidade à perda ou à fraude. Essa deficiência é comunicada ao responsável pelo controle, ao gestor e ao Diretor da área, e apresentada ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética (CARE) sempre que incluso o assunto na pauta.
- **Deficiência significativa (SD):** Indica uma falha ou combinação de deficiências no desenho ou na operação de controles internos que afeta adversamente a capacidade de a Companhia iniciar, registrar, processar, resumir e reportar dados financeiros e não financeiros precisos. Tem a probabilidade de levar a distorções relevantes nas demonstrações contábeis e/ou tem susceptibilidade à perda ou à fraude, que pode ter controles mitigatórios que reduzem sua magnitude. Essa deficiência é comunicada ao responsável pelo controle, ao gestor e ao Diretor da área envolvida. Também é comunicada ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, o qual acompanha a implementação do plano de remediação e reporta o andamento dos trabalhos para o Conselho de Administração.
- **Fraqueza Material (MW):** Indica uma falha ou combinação de deficiências de controle interno monetário e/ou de nível de entidade que reduz acentuadamente a probabilidade de que a Companhia possa atingir seus objetivos. A presença de uma ou mais deficiências materiais podem indicar que a estrutura de controles internos não é eficaz. Essa deficiência é comunicada ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, o qual acompanha a implementação do plano de remediação e reporta o andamento dos trabalhos para o Conselho de Administração. Esta deficiência é publicada no Relatório Anual 20F (documento da SEC) e no Formulário de Referência (documento da CVM).
- **Sumário das Deficiências Identificadas (SAD)**

Documento em que é realizado o acompanhamento, pela área de Riscos e Controles Internos, das remediações nos controles deficientes com plano de ação, responsáveis e datas de implementação.

Adicionalmente ao exposto acima, reuniões de alinhamento e acompanhamento são realizadas durante todas as fases, juntamente com a auditoria externa independente com a finalidade de

prevenir eventuais não conformidades de controles.

A área de Riscos e Controles Internos trabalha de forma colaborativa com as áreas de Auditoria Interna e *Compliance* da Embraer com o objetivo de evitar sobreposição de atividades e alinhar os riscos para a Companhia.

(b) Estruturas Organizacionais Envolvidas

A Companhia possui uma estrutura organizacional de gestão de riscos e os controles internos integrados entre os diversos órgãos da administração e comitês da Companhia. Vide item 5.1 (b) (iii) deste Formulário de Referência.

(c) Como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela Administração, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento

A área de riscos e controles internos, anualmente, elabora um *Risk Assessment* e avalia o ambiente de controles internos, a fim de garantir a efetividade dos controles e mitigar os riscos mapeados. Periodicamente, a Gerência de Controles Internos reporta os resultados das avaliações ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética (CARE), Conselho de Administração (CA) e em Reunião de Diretoria (RD), sendo de responsabilidade do CARE garantir que a Diretoria Executiva desenvolva controles internos confiáveis. Ainda, para as deficiências identificadas no ambiente de controles internos, há um reporte para a Gerência da área para acompanhamento do plano de ação, conforme identificação destas. Todas as deficiências possuem plano de ação, responsável e data de implantação, que são acompanhadas em bases mensais pela área de Riscos e Controles Internos e, pontualmente, pelas áreas de Auditoria Interna e *Compliance*. Adicionalmente, qualquer exceção observada nas atividades que possam impactar as demonstrações financeiras é reportada tempestivamente para adoção das ações corretivas, em linha com as práticas recomendadas pelo *Internal Control Integrated Framework* emitido pelo *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* ("COSO") – 2013.

Semestralmente, a área de Riscos e Controles Internos envia uma carta de representação para assinatura dos representantes Financeiros (Vice-Presidentes, Diretores, Gerentes e/ou Supervisores) de cada Empresa do grupo com o intuito de buscar a formalização no processo de Governança Corporativa, do fechamento das Demonstrações Financeiras Consolidadas da Embraer, preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, nos Estados Unidos e normas internacionais de relatório financeiro (IFRS). No final de cada ciclo anual, a área de Riscos e Controles Internos elabora um formulário executivo contendo todos os pontos identificados e divulga para as Diretorias Executivas.

Todos os planos de ação e os resultados dos testes são compartilhados com a auditoria externa independente para a garantia da evolução dos processos e cobertura dos riscos, assim como as deficiências apontadas. Os controles e procedimentos de divulgação se referem aos controles e outros procedimentos adotados e planejados para assegurar que informações obrigatórias a serem divulgadas nos relatórios arquivados sejam registradas, processadas e comunicadas aos

nossos diretores, incluindo nossos principais diretores executivos e financeiros ou às pessoas com funções semelhantes, conforme adequado para permitir decisões precisas relativas às divulgações.

Adicionalmente, a cada três meses, a área de Riscos e Controles Internos realiza o reporte de suas atividades, resultados e planos de ação para o Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, o Conselho Fiscal e, ao menos duas vezes ao ano, para o Conselho de Administração que, por sua vez, orientam, supervisionam, avaliam e demandam trabalhos adicionais, quando necessário.

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

Anualmente, o auditor independente efetua as suas avaliações dos controles internos durante as fases de *walkthrough* e testes de eficácia. A cada fase de testes é emitido um relatório prévio sobre as deficiências e oportunidades de melhorias, destacando-se os impactos e necessidades de ajustes nos controles.

O relatório final sobre o ambiente de controles internos, emitido pelo auditor externo independente para a Embraer, é encaminhado para a área de Riscos e Controles Internos e todas as deficiências e oportunidades de melhoria nos processos são endereçadas e alinhadas com as áreas responsáveis pelos respectivos controles.

No ano de 2024 não foram identificadas Deficiências Significativas (SD) ou Fraquezas Materiais (MW) pela auditoria externa independente, conforme detalhamento abaixo:

Todas as deficiências identificadas foram classificadas como Deficiência de Controle.

Após a conclusão dos testes de controle do ciclo de 2024, a equipe de Controles Internos efetuou a análise de severidade individual e agregada das deficiências para assim classificá-las entre Deficiência de Controle (CD), Deficiência Significativa (SD) ou Fraqueza Material (MW).

Para a análise de severidade individual, foram utilizadas as seguintes premissas:

- a) Causa raiz da deficiência;
- b) Conta contábil e assertiva relacionada;
- c) Se a deficiência indica a existência de fraude;
- d) Fatores na avaliação da severidade (incluindo probabilidade e magnitude da falha);
- e) Se existem controles compensatórios e se eles foram testados; e
- f) Se a deficiência existe no final do exercício.

Para a análise agregada das deficiências foram utilizadas as premissas a seguir:

- Classificação das falhas por unidade/site Embraer, rubrica da demonstração financeira e assertiva;
- Classificação da causa raiz das falhas entre: Tempestividade, Ausência de documentação, Ausência de revisão/aprovação, Amostra insuficiente para remediação), Ausência de controle, Falha no desenho do controle, Segregação de função sistêmica, Falha na execução e Falha no desenho do controle;
- Subclassificação das falhas entre:
 - Oportunidade de melhoria (tempestividade, ausência de documentação, ausência de revisão/aprovação e amostra insuficiente para remediação);
 - GAPs (ausência de controle, falha no desenho do controle, segregação de função sistêmica, falha na execução e falha no desenho do controle). Efetuamos uma análise para cada gap considerando os seguintes aspectos: rubrica da demonstração financeira, unidade que a falha ocorreu, valor do ajuste contábil (se aplicável) e planos de ação.
- Para os ciclos que apresentaram apenas 1 GAP, a análise de agregação não é aplicável;
- As falhas que já foram solucionadas até 31/12/2024 não foram consideradas para fins da análise da agregação.

Total de deficiências de controle: 85

Total de deficiências significativas: 0

Total de fraquezas materiais: 0

Após os procedimentos mencionados acima, a área de Riscos e Controles Internos concluiu que, não foram observadas tendências ou gaps que poderiam indicar Fraquezas Materiais (MW) ou Deficiências Significativas (SD).

(e) Comentários dos Diretores sobre as deficiências apontadas no relatório do auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

Nossa administração é responsável por estabelecer e manter controles internos adequados sobre demonstrações financeiras, conforme definido nas Regras 13a-15(f) e 15d-15(f) do *Exchange Act* dos Estados Unidos. Nossos controles internos sobre demonstrações financeiras são desenhados para proporcionar segurança razoável em relação à confiabilidade das demonstrações financeiras e a preparação destas para fins externos de acordo com o IFRS. Nossos controles internos sobre demonstrações financeiras incluem as políticas e procedimentos que (1) dizem respeito à manutenção de registros que, em detalhes razoáveis, de forma precisa

e que reflitam fielmente as transações e alienações de nossos ativos; (2) fornecem garantia razoável de que as transações são registradas conforme necessário para permitir a preparação das demonstrações financeiras de acordo com o IFRS e que os recebimentos e gastos da Companhia estão sendo feitos apenas de acordo com autorizações de nossa administração e diretores; e (3) fornecer garantia razoável em relação à prevenção ou detecção oportuna de aquisição, uso ou alienação de nossos ativos que possam ter um efeito material em nossas demonstrações financeiras e que não tenham sido devidamente autorizados. Devido às suas limitações, os controles internos sobre demonstrações financeiras podem não prevenir ou detectar distorções. Além disso, as projeções de qualquer avaliação de eficácia para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles possam se tornar inadequados devido a mudanças nas condições ou que o grau de conformidade com as políticas ou procedimentos pode se deteriorar.

Nesse contexto, nossa gestão, com a participação do CEO e do CFO, sob a supervisão do nosso Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, avaliou a eficiência de nossos controles internos sobre demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2024 com base nos critérios estabelecidos no *Control - Integrated Framework* (2013) do *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*. Com base nessa avaliação, nossa administração concluiu que, em 31 de dezembro de 2024, nossos controles internos sobre demonstrações financeiras eram eficiente.

5.3 - Programa de integridade

Se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios e fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, identificando, em caso positivo:

A Companhia possui o Programa de *Compliance* (ou Programa de Integridade) que foi criado em novembro de 2012. Desde sua criação, o programa evoluiu com a revisão e/ou implementação de políticas e procedimentos, bem como a inclusão de controles internos em diversos processos chave da Companhia.

O Programa de *Compliance* da Embraer é baseado em 7 pilares que visam garantir o mais alto nível de integridade corporativa e ética em todos os seus negócios.

Em consonância com seu compromisso com o cumprimento de todas as leis e regulamentos anticorrupção aplicáveis e ao valor “Ética e Integridade estão em tudo que fazemos”, a Embraer trabalha para garantir que um programa de *Compliance* anticorrupção eficaz esteja profundamente incorporado em toda a Embraer S.A. e suas subsidiárias, com base nas seguintes missões:

- Garantir a conformidade da empresa com as leis, regulamentos e políticas internas;
- Prevenir, avaliar e responder a eventos relacionados a *Compliance*;
- Orientar todos os colaboradores a conduzirem suas atividades com ética e integridade;
- Proporcionar melhoria contínua nas ações de *Compliance*;
- Promover uma cultura de integridade baseada nos valores e no Código de Ética e Conduta da Embraer;
- Suportar os departamentos da Embraer e empresas do grupo na prevenção de riscos, detecção de red flags, melhoria de processos, investigação e solução de problemas; e
- Consolidar todas as iniciativas de *Compliance*, especialmente Anticorrupção e Canal de Denúncias - Helpline.

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

A Companhia possui regras, políticas, procedimentos e práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública, que foram elaborados após análise dos riscos a que a Companhia está sujeita. Os riscos de *Compliance* identificados pela Companhia são reavaliados a cada 3 anos. As regras, políticas e procedimentos que compõem o nosso Programa de *Compliance* são objeto de revisão periódica, a cada 2 anos, sem prejuízo de revisões em período inferior em decorrência de mudança de lei ou regulamentação aplicável, ou da análise interna dos riscos a que a Companhia está sujeita.

As políticas de *Compliance* vigentes, disponíveis para consulta no endereço <http://compliance.embraer.com.br/políticas.html>, foram atualizadas em 09 de maio de 2024 (Política Global Anticorrupção) e em 8 de dezembro de 2023 (Código de Ética e Conduta).

Os principais mecanismos e procedimentos de integridade adotados pela Embraer são:

- (1) Divulgação das regras, políticas e procedimentos que compõem o Programa de *Compliance* por meio de treinamentos periódicos dos administradores e funcionários da Companhia, bem como de campanhas de comunicação desenvolvidas e coordenadas pela Departamento de *Compliance*;
- (2) Disponibilização de canal específico para os funcionários (compliance@embraer.com.br) para envio de dúvidas e questionamentos sobre o Código de Ética e Conduta e outros aspectos do Programa de *Compliance*, sendo tais questionamentos respondidos por uma equipe especializada;
- (3) Disponibilização de canal de denúncias (*Helpline*) para funcionários, fornecedores, clientes e consumidores reportarem violações ao Código de Ética e Conduta de negócios, demais políticas e procedimentos da Companhia, bem como a legislação aplicável;
- (4) Análise prévia e em maior nível de detalhamento (*due diligence* | *risk-based approach*), pela Departamento de *Compliance*, de fornecedores e prestadores de serviço que interagem ou poderão interagir com a Administração Pública em nome da Companhia, tais como: advogados, consultores e despachantes, bem como parceiros estratégicos, consórcios e terceiros que estejam enquadrados em outras categorias de risco definidos nos procedimentos da Companhia;
- (5) Análise e validação prévia, pela Departamento de *Compliance*, para qualquer contratação envolvendo funcionários ou órgãos públicos ou terceiros a ele relacionados;
- (6) Obrigatoriedade de observância dos procedimentos internos de Brindes, Hospitalidades, Patrocínios e Doações da Companhia;
- (7) Inclusão de cláusula anticorrupção em contratos com fornecedores e prestadores de serviço, por meio da qual se obrigam a não cometer qualquer ato que possa violar a legislação anticorrupção brasileira e/ou internacional aplicável;
- (8) Diligência prévia legal e de *compliance* em operações societárias com foco na detecção de riscos de fraude e corrupção envolvendo a empresa-alvo e seus sócios;
- (9) Procedimento de *Know Your Customer* aplicável a potenciais clientes e clientes existentes com foco em anticorrupção, controle de exportação, prevenção à lavagem de dinheiro, entre outros; e

- (10) Verificação prévia de *Compliance* antes de qualquer realização de patrocínios, doações e afiliações a entidades de classe.

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

A Governança da Embraer é composta: (i) pelo Departamento de *Compliance*, cuja *Chief Compliance and Governance Officer* reporta diretamente ao Conselho de Administração da Companhia, por intermédio do Comitê de Auditoria, Riscos e Ética (“CARE”); (ii) Controles Internos, que reporta ao Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores (*Chief Financial Officer*) e também com acesso direto ao CARE e, por fim, (iii) a Auditoria Interna, que reporta diretamente ao CARE.

A estrutura organizacional de integridade da Companhia abrange os órgãos indicados abaixo com suas respectivas atribuições:

Comitê de Auditoria, Riscos e Ética

O Comitê de Auditoria, Riscos e Ética (comitê de auditoria estatutário, na condição de órgão de assessoramento do Conselho de Administração, composto por conselheiros independentes e membros externos) é responsável por supervisionar a função de *Compliance* da Companhia, em linha com os documentos que regem a Companhia, incluindo o Regulamento Interno do Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, contemplando as seguintes atribuições:

- Fornecer orientação, avaliar o desempenho, e recomendar planos de ação relacionados às alegações de alto impacto (conforme definidas no *Helpline* – Canal de Denúncias – Procedimento Corporativo);
- Supervisionar e avaliar as atividades da área responsável pelo *Compliance* da Companhia, incluindo a organização, equipe, responsabilidades, planos de trabalho e resultados da atividade de *Compliance*.

Diretoria Executiva

A Diretoria Executiva revisa os resultados apurados relacionados à eficácia do Programa de *Compliance*. Ademais, a Diretoria Executiva é responsável por supervisionar e/ou revisar e aprovar determinados terceiros contratados pela Embraer, conforme estabelecido nos procedimentos da Companhia.

Comitê de Pessoas e ESG

O Comitê de Pessoas e ESG é um comitê estatutário e permanente, tendo, dentre outras atividades, o assessoramento ao Conselho de Administração em relação à estipulação de metas para os Vice-Presidentes, dentre elas metas de *Compliance*, se houver;

Comitê de Ética

O Comitê de Ética auxilia a Diretoria nas suas funções envolvendo questões relacionadas à ética e suas competências incluem:

- Avaliar e discutir o resultado das investigações relacionadas às alegações de baixo impacto (conforme definidas no Procedimento Corporativo do Canal de Denúncias *Helpline*);
- Preparar recomendações adequadas relacionadas a essas investigações;
- Deliberar sobre as recomendações (medidas disciplinares, dentre outras), caso aplicável;
- Tratar todas as informações e todos os documentos analisados com absoluto segredo e confidencialidade, independentemente do assunto; e
- Oferecer suporte na resolução de conflitos éticos, resolvendo questões relacionadas a situações controversas, e garantindo a manutenção da uniformidade dos critérios utilizados em casos similares.

Compliance

O Departamento de *Compliance* é responsável por gerenciar a aplicação do Programa de *Compliance* no dia a dia da Companhia, estabelecendo normas, procedimentos e treinamentos para ajudar a evitar qualquer tipo de conduta ilegal, antiética e inapropriada.

O Departamento inclui os principais cargos a seguir:

- *Chief Compliance Officer*

A *Chief Compliance Officer* é responsável por gerenciar a aplicação do Programa de *Compliance* no dia a dia da Companhia e atua como a principal fonte em relação a todas as questões relacionadas à anticorrupção. A *Chief Compliance Officer* se reporta diretamente ao Conselho de Administração, por intermédio do CARE.

- O *Head de Compliance*

O *Head de Compliance* oferece suporte aos processos operacionais da área, incluindo a avaliação de algumas solicitações de *Due Diligence* dos parceiros de negócios e terceiros e de *Know Your Customer* para clientes potenciais e existentes. Além disso, juntamente com a *Chief Compliance Officer*, também gerencia o processo de investigação de todas as alegações ou problemas reportados por meio do *Helpline* da Embraer e a implantação de políticas e procedimentos internos relacionados ao Programa de *Compliance*. O *Head de Compliance* se reporta à *Chief Compliance Officer*.

- Coordenadoras de *Compliance*

As Coordenadoras de *Compliance* apoiam a liderança na manutenção e fortalecimento do Programa de *Compliance*. Elas coordenam e dão suporte às atividades dos *Compliance Officers*, promovem atividades de comunicação, educação e treinamento, revisam, juntamente à liderança da área de *Compliance*, fluxos, processos e procedimentos relacionados à frente de anticorrupção, apoiam a frente de *Assessment and Monitoring* no mapeamento de riscos e suportam processos preventivos, detectivos e corretivos. As

Coordenadoras de *Compliance* se reportam ao *Head de Compliance*.

- *Compliance Officers*

Os *Compliance Officers* atuam nos processos de *Due Diligence* dos parceiros de negócios e terceiros contratados, de *Know Your Customer* de clientes e demais políticas e procedimentos internos relacionados ao Programa de *Compliance*, em conjunto com os Coordenadores, o *Head de Compliance* e a *Chief Compliance Officer*. Os *Compliance Officers* se reportam diretamente aos Coordenadores de *Compliance*, que por sua vez se reportam ao *Head de Compliance*. .

- Agentes de *Compliance Anticorrupção*:

As responsabilidades dos Funcionários nomeados como Agentes de *Compliance Anticorrupção* incluem:

- i. Ajudar a identificar oportunidades para melhoria do Programa de *Compliance* da Companhia;
- ii. Trabalhar com outras pessoas do Departamento de *Compliance* e do Departamento Jurídico, conforme necessário, para auxiliar na comunicação adequada de violações ou possíveis violações;
- iii. Auxiliar com o processo de *verificação* de *Compliance* anticorrupção, relacionado a transações com fornecedores, parceiros e clientes; e
- iv. Apoiar na divulgação de mensagens e procedimentos elaborados pela equipe de *Compliance*, auxiliando na promoção de uma cultura ética e de integridade nas áreas onde atuam.

Departamento Jurídico

O Departamento Jurídico é responsável pela atividade jurídica da Companhia, incluindo a supervisão do cumprimento das leis aplicáveis por parte da Companhia. As responsabilidades do Departamento Jurídico relacionadas a questões anticorrupção incluem:

- Trabalhar junto ao Departamento de *Compliance* (e outros órgãos, quando necessário) para manter o funcionamento adequado dos esforços de *compliance* da Companhia, incluindo:
 - i. Facilitar o aconselhamento relacionado ao cumprimento do Programa de *Compliance* da Embraer;
 - ii. Identificar mecanismos de monitoramento periódico e as cláusulas contratuais anticorrupção adequados;
 - iii. Facilitar a investigação e remediação adequadas e tempestivas de determinadas denúncias de *compliance*.
- Em conjunto com o Departamento de *Compliance*, identificar e avaliar os riscos de *compliance*, leis e regulamentos potencialmente aplicáveis, e qualquer mecanismo adicional interno ou externo necessário em relação à inclusão da Companhia em um novo projeto ou mercado, trabalhando para implementar quaisquer controles necessários.

Departamento Financeiro e Centro de Soluções Integradas (CSI)

Em relação ao Programa de *Compliance*, o Departamento Financeiro e o Centro de Soluções Integradas são responsáveis pelos controles financeiros internos e pela manutenção dos livros e registros adequados. Esses Departamentos servem como guardiões e ajudam a proteger os ativos da Companhia.

As responsabilidades do Departamento Financeiro relacionadas a questões anticorrupção incluem:

- Supervisionar e monitorar os controles financeiros internos da Companhia, incluindo a avaliação de questões relacionadas a vendedores e à implementação de monitoramento adequado da supervisão regulatória em relação ao plano aprovado; e
- Em conjunto com o *Chief Compliance Officer*, conduzir a avaliação regular, no mínimo uma vez ao ano, do sistema de controles financeiros internos da Embraer, bem como da elaboração e da implementação das melhorias adequadas para impedir e detectar pagamentos ilícitos. O Departamento Financeiro e o Departamento de CSI são também responsáveis por executar um “*three-way match*” (isto é, uma comparação da ordem de compra, da nota fiscal e da confirmação de recebimento das mercadorias ou serviços) antes do pagamento aos fornecedores.

Auditoria Interna

A área de Auditoria Interna é responsável por auditar a implementação do Programa de *Compliance* em todas as operações da Embraer, bem como o cumprimento pela Companhia das leis aplicáveis, incluindo as leis anticorrupção aplicáveis. O Departamento de Auditoria Interna é também responsável por conduzir determinadas investigações relacionadas a *compliance*.

Departamento de Recursos Humanos

Em relação ao Programa de *Compliance*, o Departamento de Recursos Humanos irá atuar em conjunto com os Departamentos de *Compliance* e Jurídico, conforme aplicável, no apoio como pontos de contato na investigação e remediação de alegações e reclamações e no desenvolvimento e implementação de procedimentos relacionados à contratação e promoção, treinamento, incentivos e medidas disciplinares dos empregados, e conflitos de interesses.

Outras informações sobre a estrutura organizacional da Companhia estão descritas no item 5.1 deste Formulário de Referência.

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

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

A Companhia possui Código de Ética e Conduta e a Política Global Anticorrupção, os quais estão disponíveis no website <http://compliance.embraer.com.br/politicas.html>

O Código de Ética e Conduta da Embraer é aplicável aos administradores, conselheiros fiscais e funcionários de todos os níveis hierárquicos da Companhia. Também faz parte

dos procedimentos de Compras encaminhar as informações para acesso ao Código e à Política Global Anticorrupção a todos os fornecedores quando há celebração de contrato entre o fornecedor e a Companhia. Além disso, estes temas são reforçados na integração de prestadores de serviços que estão alocados nas unidades da Embraer.

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

Na Companhia, há um procedimento específico para ações disciplinares, aplicáveis quando houver violação comprovada ao Código de Ética e Conduta ou ao Regulamento Interno da Companhia. As sanções abrangem ações de aconselhamento, monitoramento, advertência, suspensão ou desligamento.

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

A aprovação do Código de Ética e Conduta é feita pelo Conselho de Administração. A versão atual foi publicada em 8 de dezembro de 2023,. O endereço para consulta é <http://compliance.embraer.com.br/index.html>

(iv) se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo:

- A Embraer possui um canal de denúncias chamado *Helpline* que funciona 24 horas por dia, sete dias por semana, em diversos idiomas e disponível no seguinte *website* www.embraerhelpline.com.
- **Se o canal de denúncias é interno ou se está a cargo de terceiros**
As denúncias são recebidas por uma empresa terceirizada que classifica e distribui os casos para a Companhia, em conformidade com as regras estabelecidas nos procedimentos do canal de denúncias.
- **se o canal está aberto para o recebimento de denúncias de terceiros ou se recebe denúncias somente de empregados**
O canal de denúncias é aberto para empregados e ao público externo em geral.
- **se há mecanismos de anonimato e de proteção a denunciantes de boa-fé**

A denúncia pode ser anônima ou não, a critério da pessoa que faz o relato, exceto nos países onde o anonimato não é permitido por exigência legal. O *Helpline* prevê a não-retaliação ao denunciante que faz uma denúncia de boa-fé.

- **órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias**

Após a classificação realizada pela empresa terceirizada, as denúncias são endereçadas ao Departamento de *Compliance*, que atua em conjunto com a Auditoria Interna, Segurança da Informação e Segurança Corporativa, dentre outras, nas investigações.

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

Nos últimos 3 exercícios sociais não houveram casos de desvios, fraudes, irregularidades ou atos ilícitos praticados contra a administração pública ou medidas corretivas adotadas.

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

Não aplicável, uma vez que a empresa detém os mecanismos identificados.

5.4 - Alterações significativas

Informar se, em relação ao último exercício social, houve alterações significativas nos principais riscos a que o emissor está exposto ou na política de gerenciamento de riscos adotada, comentando, ainda, eventuais expectativas de redução ou aumento na exposição do emissor a tais riscos:

Durante o ano de 2024, não houveram alterações significativas na Política e no procedimento de Gestão de Riscos Empresariais. A Gestão de Riscos da Embraer é um processo vivo e que reflete as exposições da Companhia.

5.5 - Outras informações relevantes

O Diretor-Presidente (CEO) e o Vice-Presidente Executivo Financeiro e de Relações com os Investidores (CFO), após avaliarem junto à administração a eficácia dos processos e operações de nossos controles e procedimentos de divulgação em 31 de dezembro de 2024, concluíram que os controles e procedimentos de divulgação foram eficazes para garantir e permitir que as decisões fossem precisas com relação às divulgações obrigatórias.