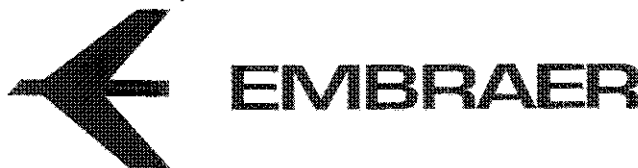


Prospecto de Emissão Pública e Distribuição Secundária
de Ações Preferenciais de Emissão da



EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.

Av. Brigadairo Faria Lima nº 2170
São José dos Campos - SP

84.000.000 Ações Preferenciais

Preço da Oferta: R\$ 8,33 Por Ação Preferencial

A Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (a “Companhia” ou a “Embraer”) e seus acionistas Cia. Bozano, Simonsen, Fundação Sistel de Seguridade Social (“SISTEL”), Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil - Previ (“PREVI”) e BNDES Participações S.A. - BNDESPAR (“BNDESPAR”) (os “Acionistas Vendedores”) estão realizando uma oferta global que compreende, simultaneamente, a distribuição pública primária e secundária, no Brasil e no exterior, de 84.000.000 ações preferenciais, escriturais, sem valor nominal (as “Ações Preferenciais”). Do total das Ações Preferenciais objeto da oferta global, inicialmente 8.400.000 Ações Preferenciais serão ofertadas no Brasil pelo Banco Bozano, Simonsen S.A. (o “Coordenador Líder da Oferta Brasileira”) e pelo BB - Banco de Investimento S.A. (conjuntamente, os “Coordenadores da Oferta Brasileira”) em conformidade com os procedimentos estabelecidos na Instrução CVM nº 13, de 30 de setembro de 1980 e na Instrução CVM nº 88, de 3 de novembro de 1988 (a “Oferta Brasileira”), e as restantes 75.600.000 Ações Preferenciais serão ofertadas no exterior, em outros países que não o Brasil, sob a forma de 18.900.000 *American Depositary Shares* (as “ADSs”), por um grupo de instituições financeiras coordenadas pela Bozano, Simonsen Securities, Inc., Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc. e Morgan Stanley & Co. Incorporated (os “Coordenadores da Oferta Internacional”) em conformidade com os procedimentos previstos no *Securities Act of 1933* (a “Oferta Internacional”). Cada ADS representa 4 (quatro) Ações Preferenciais. A Oferta Brasileira e a Oferta Internacional são doravante denominadas, em conjunto, “Oferta Global”.

O montante de Ações Preferenciais objeto de distribuição pública secundária poderá, no prazo de até 30 (trinta) dias a contar de 20 de julho de 2000, ser acrescido do montante de até 12.600.000 ações preferenciais adicionais, (as “Ações do *Green Shoe*”) com a finalidade exclusiva de atender a um eventual excesso de demanda que venha a ser constatado no decorrer da Oferta Global, com o conseqüente aumento do número de ações preferenciais a serem colocadas à venda. O referido acréscimo será representado por uma opção para a compra de até 12.600.000 Ações do *Green Shoe* a ser conferida pelos Acionistas Vendedores aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional (“Opção *Green Shoe*”).

	<u>Preço</u>	<u>Comissões</u>	<u>Recursos Líquidos⁽¹⁾</u>
Por Ação	R\$ 8,33	R\$ 0,2916	R\$ 8,0385
Por ADS	R\$ 33,32	R\$ 1,1662	R\$ 32,1538
Total	R\$ 699.720.000,00	R\$ 24.490.200,00	R\$ 675.229.800,00

⁽¹⁾ Antes da dedução das despesas a serem pagas pela Companhia e sem levar em conta o exercício da Opção *Green Shoe*.

“O registro da presente distribuição não implica, por parte da CVM, em garantia da veracidade das informações prestadas ou em julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, bem como sobre as Ações Preferenciais a serem distribuídas.”

“Este prospecto foi preparado com base em informações prestadas pela companhia emissora, visando o atendimento dos padrões mínimos de informação estabelecidos para colocação e distribuição pública de títulos e valores mobiliários definidos pelo Código de Auto-Regulação da Associação Nacional dos Bancos de Investimento - ANBID para as Operações de Colocação e Distribuição Pública de Títulos e Valores Mobiliários no Brasil, o que não implica, por parte da ANBID, em garantia de veracidade das informações prestadas ou em julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, das instituições participantes e/ou dos títulos e valores mobiliários objeto da distribuição.”

Coordenadores e Bookrunners conjuntos da Oferta Global

Bozano, Simonsen Securities, Inc.

Merrill Lynch & Co.

Morgan Stanley Dean Witter

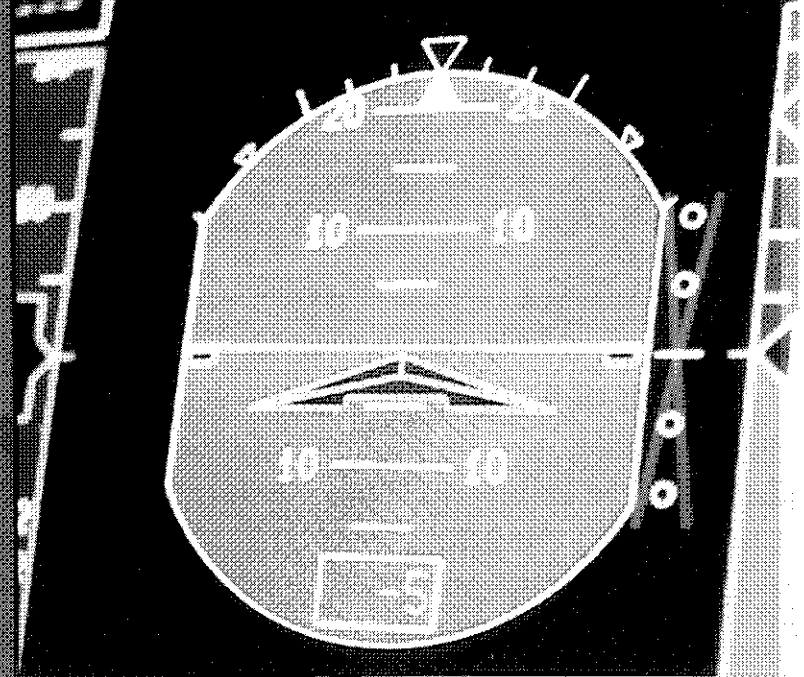
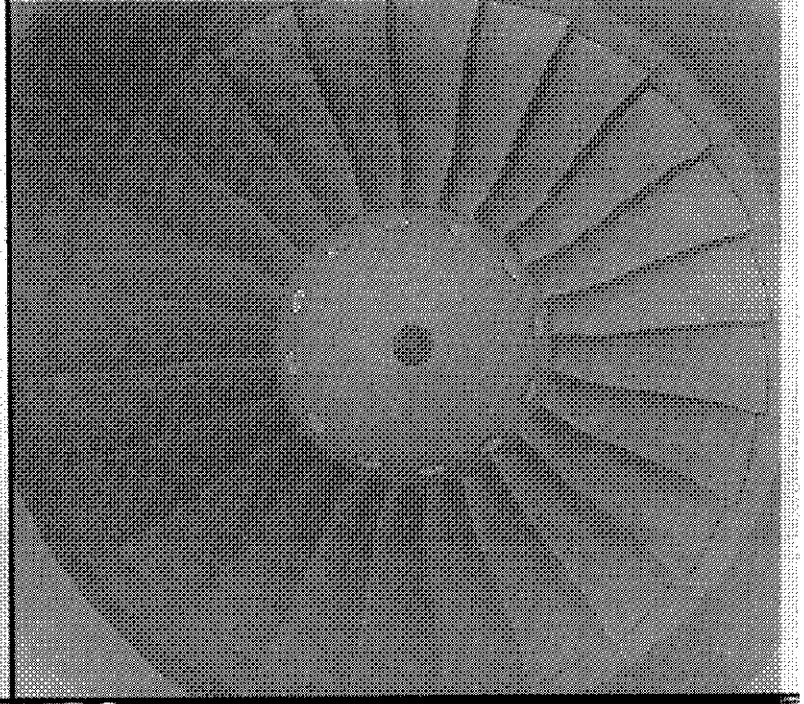
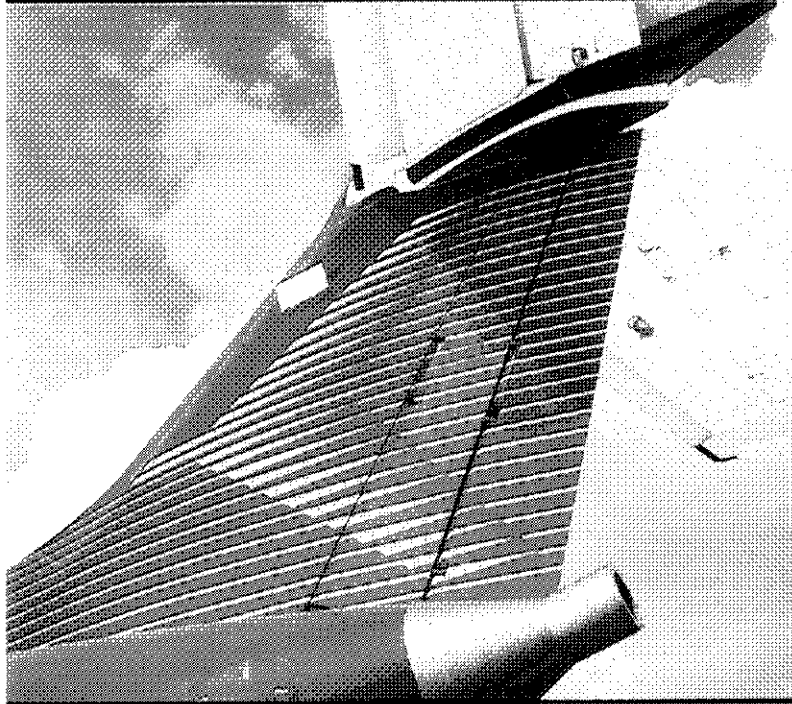
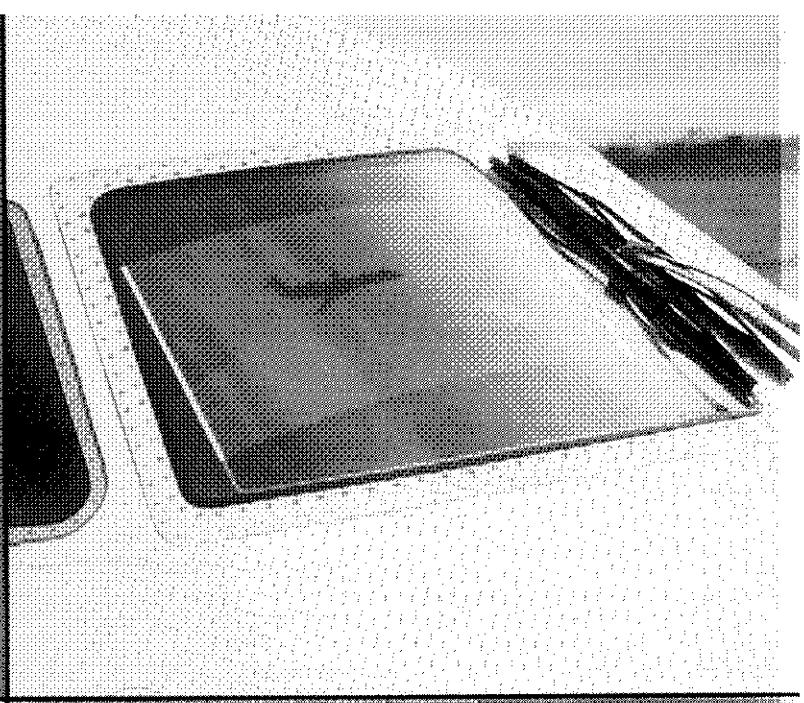
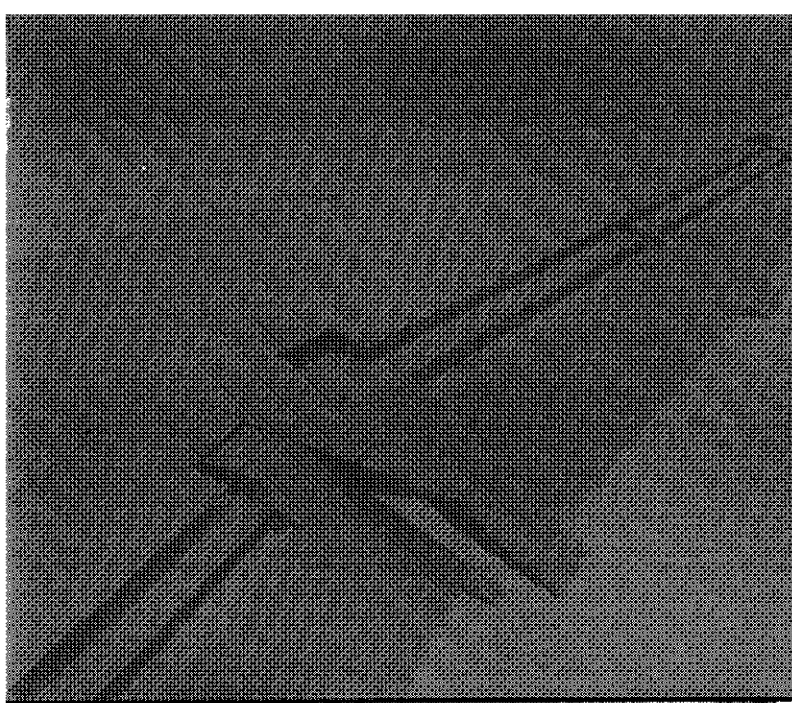
Coordenadores da Oferta Brasileira

**BANCO
BOZANO,
SIMONSEN**

BANCO DO BRASIL

Coordenador Contratado da Oferta Brasileira

Itaú **Itaúcorp**



EMBRAER – EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.

Companhia Aberta de Capital Autorizado

CNPJ/MF nº 60.208.493/0001-81

Av. Brigadeiro Faria Lima, nº 2170

São José dos Campos - SP

A Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (a “Companhia” ou a “Embraer”) e seus acionistas Cia. Bozano, Simonsen, Fundação Sistel de Seguridade Social (“SISTEL”), Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil - Previ (“PREVI”) e BNDES Participações S.A. - BNDESPAR (“BNDESPAR”) (“Acionistas Vendedores”) estão realizando uma oferta global que compreende, simultaneamente, a distribuição pública primária e secundária, no Brasil e no exterior, de 84.000.000 ações preferenciais, escriturais, sem valor nominal (as “Ações Preferenciais”). Do total das Ações Preferenciais objeto da oferta global, inicialmente 8.400.000 Ações Preferenciais serão ofertadas no Brasil, pelo Banco Bozano, Simonsen S.A. (o “Coordenador Líder da Oferta Brasileira”) e pelo BB - Banco de Investimento S.A. (conjuntamente, os “Coordenadores da Oferta Brasileira”), em conformidade com os procedimentos estabelecidos na Instrução CVM nº 13, de 30 de setembro de 1980 e na Instrução CVM nº 88, de 3 de novembro de 1988 (a “Oferta Brasileira”), e as restantes 75.600.000 Ações Preferenciais serão ofertadas no exterior, em outros países que não o Brasil, sob a forma de 18.900.000 *American Depositary Shares* (“ADSs”), por um grupo de instituições financeiras coordenadas pela Bozano, Simonsen Securities, Inc., Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc. e Morgan Stanley & Co. Incorporated (os “Coordenadores da Oferta Internacional”) em conformidade com os procedimentos previstos no *Securities Act, of 1933* (a “Oferta Internacional”). Cada ADS representa 4 (quatro) Ações Preferenciais. A Oferta Brasileira e a Oferta Internacional são doravante denominadas, em conjunto, “Oferta Global”.

Foi deliberado em Reuniões do Conselho de Administração da Companhia (“RCAs”), realizadas em 30 de junho de 2000 e em 20 de julho de 2000, o aumento do capital social, de R\$ 367.453.421,69 para R\$ 807.277.421,69, mediante a emissão de 52.800.000 Ações Preferenciais, dentro do limite do capital autorizado, a serem subscritas pelo preço de R\$ 8,33 por Ação Preferencial, cuja colocação será feita mediante distribuição pública, com a exclusão do direito de preferência dos atuais acionistas, nos termos do previsto no parágrafo 3º do artigo 6º do Estatuto Social da Companhia e no artigo 172 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 (“Lei das Sociedades por Ações”). Do montante total das Ações Preferenciais a serem emitidas, 5.280.000 Ações Preferenciais destinar-se-ão à Oferta Brasileira e 47.520.000 Ações Preferenciais, sob a forma de 11.880.000 ADSs, destinar-se-ão à Oferta Internacional. A integralização das Ações Preferenciais objeto de emissão será feita à vista, em dinheiro, no ato da subscrição, podendo ser exigido depósito no ato da reserva.

As atas das RCAs da Companhia de 30 de junho de 2000 e de 20 de julho de 2000, que deliberaram sobre a emissão e distribuição pública das Ações Preferenciais, foram publicadas nos seguintes jornais, respectivamente: (i) Gazeta Mercantil e Diário Oficial do Estado de São Paulo, em 04 de julho de 2000, e Vale Paraibano em 08 de julho de 2000; e (ii) Gazeta Mercantil, Diário Oficial do Estado de São Paulo e Vale Paraibano, em 21 de julho de 2000.

Foi deliberada, em reuniões dos órgãos competentes dos Acionistas Vendedores, como parte integrante da Oferta Global, a distribuição secundária de 31.200.000 Ações Preferenciais, de titularidade dos Acionistas Vendedores. Do montante total das Ações Preferenciais objeto da distribuição secundária, inicialmente 3.120.000 Ações Preferenciais serão destinadas à Oferta Brasileira em mercado de balcão, e 28.080.000 Ações Preferenciais, sob a forma de 7.020.000 ADSs, serão destinadas à Oferta Internacional. O pagamento pelas Ações Preferenciais objeto de distribuição pública secundária será feito à vista, em dinheiro, no ato da aquisição, podendo ser exigido depósito no ato da reserva.

O montante de Ações Preferenciais objeto de distribuição secundária poderá, no prazo de até 30 (trinta) dias a contar de 20 de julho de 2000, ser acrescido do montante de até 12.600.000 ações preferenciais adicionais (as "Ações do *Green Shoe*"), com a finalidade exclusiva de atender a um eventual excesso de demanda que venha a ser constatado no decorrer da Oferta Global, com o conseqüente aumento do número de Ações Preferenciais a serem colocadas à venda. O referido acréscimo será representado por uma opção para a compra de até 12.600.000 Ações do *Green Shoe* a ser conferida pelos Acionistas Vendedores aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional ("Opção *Green Shoe*").

Registro da presente distribuição pública primária e secundária na CVM:

Distribuição Primária: CVM/SRE/REM-2000/004, em 21/07/2000.

Distribuição Secundária: CVM/SRE/SEC-2000/012, em 21/07/2000.

Registro do Programa de DRs: CVM/SER/RDR-2000/009, em 20/07/2000.

"O registro da presente distribuição na Comissão de Valores Mobiliários - CVM objetiva somente garantir acesso às informações prestadas, não implicando, por parte da CVM, garantia de veracidade daquelas informações, nem julgamento quanto à qualidade da companhia emissora ou sobre os valores mobiliários a serem distribuídos."

Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.

Banco Bozano, Simonsen S.A.

ÍNDICE

I.	INTRODUÇÃO
•	Termos e Condições da Oferta (Anexo I à Instrução CVM nº 13/80 e Anexo IV à Instrução CVM nº 88/88) 9
•	Definições 23
•	Sumário do Prospecto
-	A Companhia 25
-	As Ofertas 33
-	Resumo Financeiro e Outros Dados 37
•	Apresentação das Informações Financeiras e Outras Informações 40
•	Fatores de Risco 43
•	Estimativas 59
•	Destinação dos Recursos 61
•	Informações sobre o Mercado 63
II.	INFORMAÇÕES SOBRE A COMPANHIA
•	Capitalização 67
•	Diluição 69
•	Informações Financeiras Seleccionadas e Outras Informações 71
•	Análise da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados Operacionais 75
•	Visão Geral da Indústria de Aeronaves Regionais 105
•	Negócio 109
•	Administração 142
•	Principais Acionistas e Acionistas Vendedores 149
•	Operações e Negócios com Partes Relacionadas 155
•	Descrição do Capital Social 158
•	Dividendos e Política de Dividendos 165
•	Informações sobre os Títulos e Valores Mobiliários Emitidos 170
III.	DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
•	Informações Trimestrais - ITR relativas ao período encerrado em 31.03.2000 173
•	Demonstrações Financeiras Padronizadas - 31.12.1999 207
IV.	ANEXOS
•	Estatuto Social da Companhia 277
•	Atas de Reunião do Conselho de Administração da Companhia 289
•	Atas de Reunião de Diretoria dos Acionistas Vendedores 295

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

I.**INTRODUÇÃO**

- Termos e Condições da Oferta (Anexo I à Instrução CVM nº 13/80 e Anexo IV à Instrução CVM nº 88/88)
- Definições
- Sumário do Prospecto
 - A Companhia
 - As Ofertas
 - Resumo Financeiro e Outros Dados
- Apresentação das Informações Financeiras e Outras Informações
- Fatores de Risco
- Estimativas
- Destinação dos Recursos
- Informações sobre o Mercado

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

TERMOS E CONDIÇÕES DA OFERTA
(ANEXO I À INSTRUÇÃO CVM Nº 13/80 E ANEXO IV À INSTRUÇÃO CVM Nº 88/88)

1. Composição do Capital Social da Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.

1.1. Posição na data da RCA realizada em 30 de junho de 2000:

Espécie de Ações ⁽¹⁾	Subscrito e Integralizado	
	Quantidade	Valor (R\$)
Ordinárias	242.544.448	-
Preferenciais	<u>247.008.426</u>	-
Total	489.552.874	367.453.421,69 ⁽²⁾

(1) Todas as ações são nominativas, escriturais e sem valor nominal.

(2) Com base nas demonstrações financeiras elaboradas nos termos da Lei das Sociedades por Ações.

1.2. Posição após o aumento de capital por subscrição pública das Ações Preferenciais autorizado na RCA realizada em 30 de junho de 2000 e aprovado na RCA realizada em 20 de julho de 2000:

Espécie de Ações ⁽¹⁾	Subscrito e Integralizado	
	Quantidade	Valor (R\$)
Ordinárias	242.544.448	-
Preferenciais	<u>299.808.426</u>	-
Total	542.352.874	807.277.421,69 ⁽²⁾

(1) Todas as ações são nominativas, escriturais e sem valor nominal.

(2) Com base nas demonstrações financeiras elaboradas nos termos da Lei das Sociedades por Ações.

1.3. Posição após o aumento de capital por subscrição pública das Ações Preferenciais autorizado na RCA realizada em 30 de junho de 2000 e aprovado na RCA realizada em 20 de julho de 2000, na hipótese de todos os bônus de subscrição existentes serem exercidos para a subscrição de ações preferenciais:

Espécie de Ações ⁽¹⁾	Subscrito e Integralizado	
	Quantidade	
Ordinárias	242.544.448	
Preferenciais	<u>374.803.426 ⁽²⁾</u>	
Total	617.347.874	

(1) Todas as ações são nominativas, escriturais e sem valor nominal.

(2) Nos termos de um plano de opção de compra de ações para nossos administradores e funcionários, estamos autorizados a conceder opções de compra de até 25.000.000 de ações preferenciais. Em 31 de março de 2000, foram concedidas 253 opções de compra de 12.650.000 ações preferenciais das quais 35,5% podem ser exercidas a partir de maio de 2001.

2. Características Básicas da Oferta Global

- 2.1. Na hipótese de não haver compra de Ações Preferenciais objeto da Opção *Green Shoe* (emissão pública):

Espécie de Ações	Quantidade	Preço por Ação (R\$)	Montante (R\$)
Preferenciais	52.800.000	8,33	439.824.000,00
		Custo da Distribuição	<u>18.356.032,28</u>
		Montante Líquido para a Companhia	421.467.967,72

- 2.2. Na hipótese de não haver compra de Ações Preferenciais objeto da Opção *Green Shoe* (distribuição secundária):

Espécie de Ações	Quantidade	Preço por Ação (R\$)	Montante (R\$)
Preferenciais	31.200.000	8,33	259.896.000,00
		Custo da Distribuição	<u>10.880.549,46</u>
		Montante Líquido para os Acionistas Vendedores	249.015.450,54

- 2.3. Na hipótese de haver compra de Ações Preferenciais objeto da Opção *Green Shoe*:

Espécie de Ações	Quantidade	Preço por Ação (R\$)	Montante (R\$)
Preferenciais	43.800.000*	8,33	364.854.000,00
		Custo da Distribuição	<u>10.880.549,46</u>
		Montante Líquido para os Acionistas Vendedores	353.973.450,54

* A Opção *Green Shoe* consiste em uma opção de compra de até 12.600.000 ações preferenciais outorgada pelos Acionistas Vendedores aos Coordenadores da Oferta Brasileira e Internacional. Tais ações preferenciais adicionais somadas à quantidade ofertada pelos Acionistas Vendedores, de 31.200.000, totalizam 43.800.000 ações preferenciais.

3. Composição do Custo da Distribuição

3.1. Oferta Brasileira

- Comissão de Coordenação - pelos serviços de coordenação, comissão no valor correspondente a 0,7% (sete décimos por cento), incidente sobre o valor total da garantia prestada;
- Comissão de Garantia Firme - pela Garantia Firme de subscrição e aquisição das Ações Preferenciais, comissão no valor correspondente a 0,7% (sete décimos por cento), incidente sobre o valor total da garantia prestada;
- Comissão de Colocação - pelos serviços de colocação, comissão no valor correspondente a 2,1% (dois inteiros e um décimo por cento), incidente sobre o valor recebido pelas Ações Preferenciais efetivamente subscritas e/ou colocadas; e

- d) Taxa de Registro da Distribuição junto à CVM para as ofertas primária e secundária: 0,3% (três décimos por cento) para a oferta primária e 0,64% (sessenta e quatro centésimos por cento) para a oferta secundária, considerando como teto 100.000 (cem mil UFIRs, de janeiro de 1996), sobre o montante de R\$ 439.824.000,00 (quatrocentos e trinta e nove milhões, oitocentos e vinte e quatro mil reais) para a oferta primária e R\$ 259.896.000,00 (duzentos e cinquenta e nove milhões, oitocentos e noventa e seis mil reais) para a oferta secundária, ou seja, R\$ 165.740,00 (cento e sessenta e cinco mil, setecentos e quarenta reais).

3.1. Oferta Internacional: as comissões a serem pagas na Oferta Internacional correspondem a 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) sobre o valor resultante da distribuição das ADSs na respectiva oferta, distribuídas da seguinte forma:

- a) Comissão de Coordenação – pelos serviços de Coordenação da Oferta Internacional, o percentual equivalente a 20% (vinte por cento) da comissão total devida pela Companhia em relação à Oferta Internacional;
- a) Comissão de Garantia Firme – pela Garantia Firme de subscrição e aquisição das Ações Preferenciais, o percentual equivalente a 20% (vinte por cento) da comissão total devida pela Companhia em relação à Oferta Internacional;
- a) Comissão de Colocação – pelos serviços de colocação das Ações Preferenciais, o percentual equivalente a 60% (sessenta por cento) da comissão total devida pela Companhia em relação à Oferta Internacional.

4. Demonstrativo do Custo da Distribuição

4.1. Custos para a Companhia:

- Percentual em relação ao preço total da distribuição na Oferta Brasileira:

Comissões e Taxa	Montante (R\$)	% em Relação ao Valor Total da Oferta Brasileira
Coordenação	307.876,80	0,44%
Garantia Firme	307.876,80	0,44%
Colocação	923.630,40	1,32%
Taxa de Registro	82.870,00	0,12%
Despesas Legais, de Impressão e Outras(1)	<u>1.520.414,80</u>	<u>2,17%</u>
Total	3.142.668,80	4,49%

(1) Valor aproximado

• Percentual em relação ao preço total da distribuição na Oferta Internacional:

Comissões	Montante (R\$) (1)	% em Relação ao Valor Total da Oferta Internacional
Coordenação	2.770.891,20	0,44%
Garantia Firme	2.770.891,20	0,44%
Colocação	8.312.673,60	1,32%
Despesas Legais, de Impressão e Outras(2)	<u>1.358.907,45</u>	<u>0,22%</u>
Total	15.213.363,48	2,42%

(1) Os valores foram convertidos de dólares norte-americanos para reais tendo por base a cotação do câmbio comercial em 20 de julho de 2000, data da fixação do preço de emissão/venda das Ações Preferenciais (US\$ 1,00 / R\$ 1,8015).

(2) Valor aproximado

4.2. Custos para os Acionistas Vendedores:

• Percentual em relação ao preço total da distribuição na Oferta Brasileira:

Comissões e Taxa	Montante (R\$)	% em Relação ao Valor Total da Oferta Brasileira
Coordenação	181.927,20	0,26%
Garantia Firme	181.927,20	0,26%
Colocação	545.781,60	0,78%
Taxa de Registro	82.870,00	0,12%
Despesas Legais, de Impressão e Outras	<u>898.426,94</u>	<u>1,28%</u>
Total	1.890.932,94	2,70%

• Percentual em relação ao preço total da distribuição na Oferta Internacional:

Comissões	Montante (R\$) (1)	% em Relação ao Valor Total da Oferta Internacional
Coordenação	1.637.344,80	0,26%
Garantia Firme	1.637.344,80	0,26%
Colocação	4.912.034,40	0,78%
Despesas Legais, de Impressão e Outras (2)	<u>802.892,52</u>	<u>0,13%</u>
Total	8.989.616,52	1,43%

(1) Os valores foram convertidos de dólares norte-americanos para reais tendo por base a cotação do câmbio comercial em 20 de julho de 2000, data de fixação do preço de emissão/venda das Ações Preferenciais (US\$ 1,00 / R\$ 1,8015).

(2) Valor aproximado

4.3. Custo máximo do lançamento por Ação Preferencial (emissão pública):

	Preço de Emissão (R\$)	Custo do Lançamento ^(*) (R\$)	Montante Líquido para a Companhia (R\$)
Por Ação	<u>8,33</u>	<u>0,3477</u>	<u>7,9823</u>
Total	439.824.000,00	18.356.032,28	421.467.967,72

(*) $\text{Custo do Lançamento} = \frac{\text{R\$ } 18.356.032,28}{\text{N}^\circ \text{ de Ações Preferenciais emitidas } 52.800.000} = \text{R\$ } 0,3477 \text{ por Ação Preferencial}$

4.4. Custo máximo do lançamento por ADS (emissão pública):

	Preço de Emissão (R\$)	Custo do Lançamento (R\$)	Montante Líquido para a Companhia (R\$)
Por ADS	33,32	1,3906	31,9294
Total	439.824.000,00	18.356.032,28	421.467.967,72

5. Condições e Prazo de Aquisição, Subscrição e Integralização

5.1. O preço de subscrição/aquisição das Ações Preferenciais foi fixado em R\$ 8,33 (oito reais e trinta e três centavos) por Ação Preferencial. O preço de cada ADS será igual a 4 (quatro) vezes o preço de subscrição/aquisição de cada Ação Preferencial. O preço de subscrição/aquisição de cada ADS será fixado em dólares norte-americanos, com base na taxa do câmbio comercial apurada na data da assinatura do Contrato de Distribuição definido no item 5.3 abaixo.

5.2. A distribuição das Ações Preferenciais terá início após a concessão do registro de distribuição pública primária e secundária por parte da CVM.

5.3. A distribuição das Ações Preferenciais será feita por intermédio das instituições que são partes no “Instrumento Particular de Contrato de Coordenação e Garantia Firme de Subscrição e Colocação de Ações Preferenciais de Emissão da Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.” (o “Contrato de Distribuição”), pelo Banco Itaú S.A., na qualidade de Coordenador Contratado da Oferta Brasileira, e pelas demais instituições financeiras que vierem a aderir a tal Contrato de Distribuição.

5.4. As Ações Preferenciais serão integralizadas/adquiridas mediante pagamento à vista, em moeda corrente do País, com pagamento integral no ato da subscrição/aquisição ou durante o período de reserva, conforme o caso.

5.5. A distribuição das Ações Preferenciais será feita em conformidade com os termos do artigo 5º da Instrução CVM nº 13/80 e do artigo 22 da Instrução CVM nº 88/88. A liquidação da subscrição/aquisição das Ações Preferenciais será realizada no prazo de 3 (três) dias úteis, contados após a data da publicação do Anúncio de Emissão e Distribuição Pública de Ações Preferenciais da Companhia (o “Prazo de Liquidação da Colocação”), podendo ser alterado se houver alteração no prazo de colocação da Oferta Internacional.

5.6. O montante de Ações Preferenciais objeto de distribuição secundária poderá, no prazo de até 30 (trinta) dias a contar da data da assinatura do Contrato de Distribuição, ser acrescido do montante de até 12.600.000 ações preferenciais adicionais (as “Ações do *Green Shoe*”), com a finalidade exclusiva de atender a um eventual excesso de demanda que venha a ser constatado no decorrer da Oferta Global, com o conseqüente aumento do número de Ações Preferenciais a serem colocadas à venda. O referido acréscimo será representado por uma opção de compra de Ações do *Green Shoe* concedida pelos Acionistas Vendedores aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional (“Opção *Green Shoe*”).

5.7. Quaisquer atividades de estabilização de preço das Ações Preferenciais eventualmente realizadas serão conduzidas exclusivamente pelos Coordenadores da Oferta Internacional. Os Coordenadores da Oferta Brasileira e eventuais Subcontratados não participarão e não poderão ser responsabilizados por tais atividades.

6. Contrato de Distribuição das Ações

Observadas as condições previstas no Contrato de Distribuição celebrado entre a Companhia, os Acionistas Vendedores e o Banco Bozano, Simonsen S.A. e o BB Banco de Investimento S.A., como Coordenadores da Oferta Brasileira, e no *Agreement Between Syndicates* (o “Contrato de Inter-Sindicalização”), celebrado entre o Coordenador Líder da Oferta Brasileira e os Coordenadores da Oferta Internacional, a distribuição das Ações Preferenciais será feita com a observância dos procedimentos descritos nos itens abaixo.

6.1. O Banco Bozano, Simonsen S.A., o BB Banco de Investimento S.A., o Banco Itaú S.A. e, se for o caso, outras instituições financeiras selecionadas a critério exclusivo do Banco Bozano, Simonsen S.A. (“Subcontratados”), prestarão à Companhia e aos Acionistas Vendedores garantia firme de subscrição/aquisição da totalidade das 8.400.000 (oito milhões e quatrocentas mil) Ações Preferenciais destinadas à Oferta Brasileira, obrigando-se a adquirir, no último dia do Prazo de Liquidação da Colocação (“Data de Liquidação”), a totalidade das Ações Preferenciais objeto da Oferta Brasileira não subscritas/adquiridas, ao preço de R\$ 8,33 (oito reais e trinta e três centavos) por Ação Preferencial.

6.2. Os Coordenadores da Oferta Brasileira, o Coordenador Contratado da Oferta Brasileira e as demais instituições financeiras que vierem a participar da distribuição através da celebração de contratos de adesão ao Contrato de Distribuição, deverão observar as disposições contidas no Contrato de Inter-Sindicalização.

6.3. Os Coordenadores da Oferta Internacional prestarão à Companhia e aos Acionistas Vendedores garantia firme de subscrição/aquisição da totalidade das 75.600.000 (setenta e cinco milhões e seiscentas mil) Ações Preferenciais, representadas sob a forma de 18.900.000 (dezoito milhões e novecentas mil) ADSs, objeto da Oferta Internacional, por meio da celebração do *International Underwriting Agreement* (o “Contrato de Distribuição Internacional”), a ser firmado com a Companhia e os Acionistas Vendedores.

	Quantidade
<i>Coordenadores da Oferta Brasileira:</i>	
Banco Bozano, Simonsen S.A.	7.153.912 Ações Preferenciais
BB - Banco de Investimento S.A.	1.187.683 Ações Preferenciais
<i>Coordenador Contratado da Oferta Brasileira:</i>	
Banco Itaú S.A.	58.405 Ações Preferenciais
<i>Coordenadores da Oferta Internacional:</i>	
Bozano, Simonsen Securities, Inc.	7.060.000 ADSs, representando 28.240.000 Ações Preferenciais
Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc.	5.670.000 ADSs, representando 22.680.000 Ações Preferenciais
Morgan Stanley & Co. Incorporated	5.670.000 ADSs, representando 22.680.000 Ações Preferenciais
Santander Investment Securities Inc.	500.000 ADSs, representando 2.000.000 Ações Preferenciais

7. Direitos, Vantagens e Restrições das Ações a Serem Distribuídas

Às Ações Preferenciais existentes a serem ofertadas e a serem emitidas são atribuídos os seguintes direitos:

- a) prioridade no reembolso de capital;
- b) recebimento de dividendos no mínimo 10% maiores do que os atribuídos às ações ordinárias, conforme artigo 17, I da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976;
- c) forma escritural, sendo mantidas em contas de depósito em nome de seus titulares, sem emissão de certificados, no Banco Itaú S.A.; e,
- d) atribuição dos dividendos relativos ao período de 1º de julho de 2000 a 31 de dezembro de 2000 para as Ações Preferenciais a serem emitidas/vendidas, bem como todos os demais benefícios que forem conferidos aos detentores de Ações Preferenciais da Companhia a partir da data de sua emissão/venda.

8. Parcela Destinada ao Capital Social da Companhia

Conforme deliberação da RCA de 30 de junho de 2000, os recursos captados por meio da integralização das Ações Preferenciais a serem emitidas serão alocados da seguinte forma: (i) 98,2% será destinado a investimentos na Companhia para o desenvolvimento da nova família de jatos regionais ERJ170/190, (ii) 1,0% será destinado a refinar dadas da Companhia e (iii) 0,5% será destinado a outras finalidades corporativas de caráter geral. Os recursos serão integralmente contabilizados no Patrimônio Líquido da Companhia como capital social. A Companhia não receberá quaisquer recursos provenientes da venda das Ações Preferenciais de titularidade dos Acionistas Vendedores.

9. Cotação das Ações Preferenciais na Bolsa de Valores de São Paulo – Bovespa nos Últimos Doze Meses

Mês (de julho/1999 à junho/2000)	Mínima (R\$ por ação)	Máxima (R\$ por ação)	Média (R\$ por ação)	Volume (em R\$ mil)	Quantidade de Negócios
Julho/1999	3,05	5,19	4,12	87.873	5.683
Agosto/1999	3,80	5,60	4,98	58.285	3.921
Setembro/1999	5,35	5,59	5,48	25.266	1.430
Outubro/1999	5,14	6,81	6,01	32.143	1.302
Novembro/1999	6,00	6,96	6,38	33.967	1.220
Dezembro/1999	5,65	8,30	6,40	22.127	947
Janeiro/2000	6,89	8,50	7,47	14.172	592
Fevereiro/2000	7,60	8,75	8,08	34.308	897
Março/2000	8,05	8,60	8,24	37.048	788
Abril/2000	7,00	9,45	8,18	53.667	1.001
Mai/2000	7,45	9,45	8,24	29.527	893
Junho/2000	8,21	10,98	9,23	62.182	1.686

10. Justificativa do Preço de Emissão/Venda

O preço de emissão/venda foi fixado tomando-se por base a cotação das Ações Preferenciais em Bolsa de Valores, após a realização do procedimento de *bookbuilding* pelos Coordenadores da Oferta Brasileira e pelos Coordenadores da Oferta Internacional.

11. Procedimento da Distribuição

A presente distribuição pública será realizada por meio de uma Oferta Global, com a colocação simultânea de Ações Preferenciais no Brasil e de Ações Preferenciais, sob a forma de ADSs, no exterior, em outros países que não o Brasil. A Oferta Global será composta de 2 (duas) *tranches*, assim, inicialmente, divididas:

Oferta Brasileira	= 8.400.000 (oito milhões e quatrocentas mil) Ações Preferenciais
Oferta Internacional	= 18.900.000 (dezoito milhões e novecentas mil) ADSs representando 75.600.000 (setenta e cinco milhões e seiscentas mil) Ações Preferenciais
Total	= 84.000.000 (oitenta e quatro milhões) de Ações Preferenciais

Do total de Ações Preferenciais objeto da Oferta Global, 52.800.000 Ações Preferenciais serão objeto de emissão com a oferta simultânea de ações no Brasil e no exterior. Do total das Ações Preferenciais inicialmente emitidas, 5.280.000 (cinco milhões, duzentas e oitenta mil) Ações Preferenciais serão colocadas no Brasil, em conformidade com o disposto na Instrução CVM nº 13/80, e as restantes 47.520.000 (quarenta e sete milhões, quinhentas e vinte mil) Ações Preferenciais serão colocadas no exterior, em outros países que não o Brasil, sob a forma de 11.880.000 (onze milhões, oitocentas e oitenta mil) ADSs, em conformidade com os procedimentos previstos no *Securities Act of 1933*.

As restantes 31.200.000 (trinta e um milhões e duzentas mil) Ações Preferenciais objeto da Oferta Global, de propriedade dos Acionistas Vendedores, representativas de, respectivamente, 12,63% (doze inteiros e sessenta e três centésimos por cento) e 6,37% (seis inteiros e trinta e sete centésimos por cento) do capital preferencial e total da Companhia, nesta data, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames serão objeto de distribuição pública secundária, no Brasil e no exterior, ao preço de R\$ 8,33 (oito reais e trinta e três centavos) por Ação Preferencial. Do total das Ações Preferenciais objeto da distribuição secundária, 3.120.000 (três milhões, cento e vinte mil) Ações Preferenciais serão colocadas no Brasil, em conformidade com o disposto na Instrução CVM nº 88/88, e as restantes 28.080.000 (vinte e oito milhões e oitenta mil) Ações Preferenciais serão colocadas no exterior, em outros países que não o Brasil, sob a forma de 7.020.000 (sete milhões e vinte mil) ADSs, em conformidade com os procedimentos previstos no *Securities Act of 1933*.

Cada ADS representa 4 (quatro) Ações Preferenciais e, portanto, o preço de subscrição/aquisição de cada ADSs é de 4 (quatro) vezes o preço de subscrição/aquisição de cada Ação Preferencial, convertido para dólares norte-americanos, com base na taxa do câmbio comercial apurada na data da celebração do Contrato de Distribuição.

Os volumes acima poderão ser alterados em função da demanda pelas Ações Preferenciais verificada no Brasil e no exterior, durante o curso da distribuição, na forma do disposto no Contrato de Inter-Sindicalização firmado entre os Coordenadores da Oferta Brasileira e os Coordenadores da Oferta Internacional, o qual regulamenta os procedimentos da distribuição da Oferta Global. O volume total das Ações Preferenciais objeto de distribuição secundária poderá, ainda, a critério dos Coordenadores da Oferta Brasileira e dos Coordenadores da Oferta Internacional, ser acrescido de um lote adicional de até 12.600.000 (doze milhões e seiscentas mil) ações preferenciais, que se destinarão exclusivamente a atender a um eventual excesso de demanda que venha a ser constatado no curso da Oferta Global (“Opção *Green Shoe*”).

A presente oferta pública será efetuada pelos Coordenadores da Oferta Brasileira, pelo Coordenador Contratado da Oferta Brasileira e eventuais Subcontratados, em mercado de balcão, sob o regime de procedimento diferenciado previsto no Artigo 33 da Instrução CVM nº 13/80, sendo que os Coordenadores da Oferta Brasileira e o Coordenador Contratado da Oferta Brasileira farão a colocação das Ações Preferenciais, observando-se o disposto no artigo 8º da Instrução CVM nº 88/88, junto a investidores pessoas físicas e jurídicas que não sejam considerados investidores institucionais (“Investidores Não-Institucionais”), e junto a investidores institucionais, tais como fundos de investimento, fundos de pensão, entidades administradoras de recursos de terceiros registradas na CVM, entidades autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, seguradoras, entidades de previdência privada e de capitalização e outros investidores institucionais (“Investidores Institucionais”), observado o disposto nos itens abaixo.

- (i) os Investidores Não-Institucionais interessados fizeram reservas de Ações Preferenciais, mediante o preenchimento de formulário específico, a partir da data da publicação de fato relevante pela Companhia, imediatamente após o protocolo do pedido definitivo de registro da distribuição pública das Ações Preferenciais junto à CVM, até a data da definição do preço de subscrição/venda das Ações Preferenciais (“Período de Procedimento de Bookbuilding”), junto às agências do Coordenador Contratado da Oferta Brasileira elencadas no referido fato relevante, instituição subcontratada, mediante depósito integral, no ato da reserva, do valor do investimento, observados os valores mínimo e máximo de investimento estabelecidos pelo Coordenador Líder da Oferta Brasileira;
- (ii) na Data de Liquidação, o Coordenador Contratado da Oferta Brasileira entregará, a cada Investidor Não-Institucional que tenha feito a reserva, o número de Ações Preferenciais correspondente à relação entre o valor depositado e o preço de subscrição/venda por Ação Preferencial, e caso tal relação resulte em fração de ação, a diferença entre o valor depositado e o valor correspondente ao número inteiro de Ações Preferenciais será devolvida ao respectivo Investidor Não-Institucional pelo Coordenador Contratado da Oferta Brasileira, sem juros ou correção monetária, no prazo de até 5 (cinco) dias úteis contados da Data de Liquidação;
- (iii) caso o total de Ações Preferenciais reservadas seja igual ou inferior ao montante de 5% (cinco por cento) da totalidade das Ações Preferenciais objeto da Oferta Global, não haverá rateio, sendo todos os Investidores Não-Institucionais integralmente atendidos em todas as suas reservas e eventuais sobras no lote ofertado aos Investidores Não-Institucionais destinadas aos Investidores Institucionais nos termos abaixo;
- (iv) caso os pedidos de reserva de Ações Preferenciais por Investidores Não-Institucionais sejam superiores a 5% das Ações Preferenciais objeto da Oferta Global, os pedidos excedentes serão atendidos pelos Coordenadores da Oferta Brasileira e eventuais Subcontratados, somente se houver sobras no lote destinado aos Investidores Institucionais; e
- (v) na hipótese de não haver a conclusão da Oferta Global os pedidos de reserva serão automaticamente cancelados e o Coordenador Contratado da Oferta Brasileira devolverá aos Investidores Não-Institucionais que fizeram pedidos de reserva o valor depositado, sem juros ou correção monetária, no prazo de até 5 (cinco) dias úteis contados do cancelamento automático do respectivo pedido de reserva.

As Ações Preferenciais não destinadas à colocação pública junto a Investidores Não-Institucionais, bem como eventuais sobras no lote destinado a tais investidores serão ofertadas a Investidores Institucionais pelos Coordenadores da Oferta Brasileira, tendo em vista a realização do procedimento de *bookbuilding*, não sendo admitidas reservas antecipadas e inexistindo valores mínimos ou máximos de investimento, sendo que os Coordenadores da Oferta Brasileira e as eventuais instituições financeiras subcontratadas adotarão o procedimento de atender os pedidos, tendo em vista uma análise qualitativa de cada investidor, baseada no interesse demonstrado por investimentos de médio e longo prazo na Companhia, levando-se, ainda, em consideração:

- (i) a solicitação de informações e/ou a participação do investidor em apresentações organizadas pelo Coordenador Líder da Oferta Brasileira abordando a Companhia, seu setor de atuação e as características gerais da Oferta Global;
- (ii) a indicação do interesse do investidor em adquirir as Ações Preferenciais da Companhia demonstrada durante o Período de Procedimento de Bookbuilding;
- (iii) a composição da carteira de títulos e valores mobiliários do investidor;
- (iv) o histórico de manutenção em carteira, pelo investidor, de valores mobiliários de emissão da Companhia, adquiridos nos mercados primário e secundário; e
- (v) o interesse demonstrado pelo investidor em aumentar sua participação no capital social da Companhia, mediante aquisição de ações de emissão da Companhia após a liquidação da Oferta Global.

No último dia do Prazo de Liquidação da Colocação, os Coordenadores da Oferta Brasileira e o Coordenador Contratado da Oferta Brasileira obrigam-se a adquirir até o limite de suas garantias firmes de subscrição/aquisição, o eventual saldo existente das Ações Preferenciais objeto da Oferta Brasileira não subscritas/adquiridas.

12. Destinação dos Recursos

Conforme deliberação da RCA da Companhia de 30 de junho de 2000, os recursos captados por meio da integralização das Ações Preferenciais a serem emitidas serão alocados da seguinte forma: (i) 98,5% será destinado a investimentos na Companhia para o desenvolvimento da nova família de jatos regionais ERJ 170/190, (ii) 1,0% será destinado a refinarciar dívidas da Companhia, e (iii) 0,5% será destinado a outras finalidades corporativas de caráter geral. A Companhia não receberá quaisquer recursos provenientes da venda das Ações Preferenciais de titularidade dos Acionistas Vendedores. Ver Seção “DESTINAÇÃO DOS RECURSOS”.

13. Informações Adicionais

Quaisquer outras informações complementares sobre a Companhia e a distribuição em questão poderão ser obtidas junto ao Banco Bozano, Simonsen S.A., na Avenida Paulista, nº 1500, sobreloja, Cidade de São Paulo, SP, ao BB – Banco de Investimento S.A., na Rua Senador Dantas, nº 105, 16º andar, Cidade do Rio de Janeiro, RJ, ao Banco Itaú S.A., na Rua Boa Vista, nº 185, 3º andar, São Paulo, SP e/ou à CVM - Comissão de Valores Mobiliários, situada na Rua Sete de Setembro, nº 111, 27º andar, Cidade do Rio de Janeiro, RJ.

Os Acionistas Vendedores declaram que não possuem qualquer informação relevante sobre a Companhia que não seja de conhecimento público.

14. Relacionamento da Companhia com os Coordenadores

A Companhia mantém, periodicamente, uma linha de crédito junto ao Banco Bozano, Simonsen S.A., instituição que era indiretamente controlada pela Cia. Bozano, Simonsen. Essa linha de crédito, relativa a financiamentos para importação e exportação, consiste em empréstimos de curto prazo com vencimentos entre 180 e 360 dias. Em 31 de maio de 2000, nenhum montante encontrava-se em aberto sob essa linha de crédito.

Algumas afiliadas da Cia. Bozano, Simonsen forneceram, periodicamente, no passado, serviços relativos a investimentos bancários, empréstimos comerciais e consultoria financeira à Companhia, aos Acionistas Vendedores e às suas respectivas empresas afiliadas, no curso regular dos negócios.

Além disso, instituição financeira afiliada do Banco Bozano, Simonsen S.A. é um dos Coordenadores da Oferta Internacional. Tal instituição afiliada receberá comissões que são regularmente utilizadas em operações similares. Ver item 3 acima.

O BB – Banco de Investimento S.A., instituição afiliada do Banco do Brasil S.A., detém, em 28 de junho de 2000, 4.190.562 ações ordinárias e 111.862 ações preferenciais da Companhia.

A Companhia mantém, financiamentos com o Banco do Brasil S.A. e empresas controladas e afiliadas, no valor total de R\$ 78.522.827,20, incluindo principal e juros. Além disso, a Companhia mantém aplicações financeiras junto a tais instituições que totalizam R\$ 43.074.453,78.

15. Contrato de Garantia de Liquidez

Não será celebrado Contrato de Garantia de Liquidez em relação à presente distribuição pública de Ações Preferenciais.

16. Instituição Financeira Depositária das Ações Preferenciais

A instituição financeira depositária das Ações Preferenciais é o Banco Itaú S.A., situado na Rua Boa Vista, nº 185, 6º andar, São Paulo – SP.

17. Instituição Financeira Depositária das ADSs

A instituição financeira depositária das ADSs é o Morgan Guaranty Trust Company of New York.

18. Instituição Financeira Custodiante das Ações Preferenciais Representativas das ADSs

A instituição financeira custodiante das Ações Preferenciais representativas das ADSs é o Banco Itaú S.A., situado na Rua Boa Vista, nº 185, 6º andar, São Paulo – SP.

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

DEFINIÇÕES

Para fins do presente prospecto, os termos abaixo terão o significado a eles atribuído, salvo referência diversa no texto:

- “Embraer,” “nós” e “nosso” referem-se à Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. e às suas subsidiárias consolidadas;
- “jatos regionais” refere-se a uma aeronave a jato com capacidade para 20-110 passageiros;
- “pedido firme” refere-se a um compromisso firme feito por um cliente, acompanhado pelo pagamento de um sinal, para o qual reservamos uma disponibilidade em uma de nossas três linhas de produção;
- “*backlog*” refere-se a todos os pedidos firmes que ainda não foram entregues, sem levar em conta as opções;
- Parceiros de Risco – referem – se a parceiros que desenvolvem e fabricam partes fundamentais das aeronaves, incluindo asas canda, interior e partes da fuselagem, contribuindo, adicionalmente, com recursos próprios na pesquisa e no desenvolvimento dos componentes utilizados em nossos jatos regionais.
- “*scope clauses*” referem-se às cláusulas contidas nos contratos celebrados entre as companhias de aviação norte-americanas e seus pilotos, as quais estabelecem restrições quanto ao número de aeronaves a jato que compõem a frota de uma companhia aérea norte-americana, ao número de lugares disponibilizados por aeronave, e ao peso da aeronave, etc..
- “*Golden Share*” refere-se a uma ação ordinária de classe especial de titularidade da União Federal, que atribui à União Federal poder de veto sobre algumas matérias determinadas no Estatuto Social da Embraer, como mudança da denominação ou objeto social da Embraer e transferência de controle acionário.

Preparamos este prospecto com base nas informações que temos ou que obtivemos de fontes que, acreditamos, serem confiáveis. As discussões dos documentos mencionados neste prospecto podem não estar completas, e dessa forma indicamos os documentos nos quais poderão ser obtidas maiores informações.

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

SUMÁRIO DO PROSPECTO

Apresentamos a seguir um resumo de nossos negócios, de nossas informações financeiras e da oferta de Ações Preferenciais. O investidor deve ler todo o prospecto, incluindo as informações contidas na Seção "FATORES DE RISCO" e nas nossas demonstrações financeiras e respectivas notas, antes de tomar uma decisão de investimento.

A Companhia

Somos o quarto maior fabricante de aeronaves comerciais do mundo, considerando as receitas líquidas provenientes da venda de aeronaves comerciais em 1998, com uma base global de clientes que inclui empresas como a Continental Express, a Crossair, a American Eagle e outras companhias aéreas regionais nos Estados Unidos, Europa e Brasil. Nosso principal foco de atuação é a fabricação de aeronaves regionais, que foram responsáveis por 82,9% de nossas receitas líquidas em 1999. Em 31 de março de 2000, apresentamos participação de, aproximadamente, 29% no mercado mundial de jatos regionais e de, aproximadamente, 44% do mercado mundial de jatos regionais voltados ao segmento de 20 a 59 lugares (tendo por base o número de aeronaves entregues e pedidos firmes em *backlog*). Também somos o principal fornecedor de aeronaves de defesa para a Força Aérea Brasileira com base no número de aeronaves vendidas, além de fornecermos aeronaves para forças militares de outros países, incluindo o Reino Unido e a França. Em 1999, assim como nos primeiros três meses de 2000, fomos o maior exportador Brasileiro. Para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999, geramos receitas líquidas de R\$ 3.704,4 milhões, das quais 95,8% foram denominadas em dólares norte-americanos. No mesmo período, nosso lucro líquido antes do crédito (provisão) de imposto de renda e contribuição social, receita (despesa) não operacional, receita (despesa) financeira e depreciação e amortização, ou EBITDA, foi de R\$ 1.083,1 milhões. Ver nota explicativa 4 da Seção "INFORMAÇÕES FINANCEIRAS SELECIONADAS E OUTRAS INFORMAÇÕES". No trimestre findo em 31 de março de 2000, geramos receitas líquidas de venda de R\$ 1.040,3 milhões, das quais 98,1% foram denominadas em dólares norte-americanos, e EBITDA de R\$ 191,0 milhões. Em 31 de março de 2000, tínhamos em *backlog* um total de US\$ 7,6 bilhões, equivalente a R\$ 13,3 bilhões, incluindo 447 aeronaves regionais.

O Negócio de Aeronaves Regionais

Projetamos, desenvolvemos e fabricamos uma variedade de aeronaves regionais, incluindo os seguintes modelos:

- o ERJ 145, um jato regional para 50 passageiros;
- o ERJ 135, um jato regional para 37 passageiros, cuja plataforma operacional e *design* foram desenvolvidos tendo por base o ERJ 145; e
- o EMB 120 Brasília, uma aeronave turboélice pressurizada para 30 passageiros.

Vendemos o ERJ 145 e o ERJ 135 para 23 clientes em todo o mundo. Em 31 de março de 2000, tínhamos 238 ERJ 145 e 139 ERJ 135 em *backlog*. Recentemente anunciamos o lançamento do novo jato regional da família de jatos regionais ERJ 145/135, o ERJ 140, com capacidade de transporte de 44 passageiros, cujas entregas deverão ter início em 2001. Para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999 e para o trimestre encerrado em 31 de março de 2000, nosso negócio de aeronaves regionais foi responsável por 82,9% e 87,8% de nossas receitas líquidas, respectivamente.

Atualmente, estamos desenvolvendo uma nova família de jatos regionais para atender à demanda do mercado de aviação regional direcionada a aviões mais rápidos, de maior autonomia e capacidade de transporte de passageiros. O ERJ 170 será um jato regional para 70 passageiros. A série ERJ 190 incluirá dois jatos regionais: o ERJ 190-100 com 98 lugares e o ERJ 190-200, com 108 lugares. Esperamos começar as entregas do ERJ 170 em fins de 2002, do ERJ 190-200 em meados de 2004 e do ERJ 190-100 em 2005. Em 31 de março de 2000, tínhamos 60 pedidos firmes para esta nova família de jatos regionais feitos pela Crossair, nosso primeiro cliente e a maior companhia aérea regional da Europa, bem como 10 pedidos firmes feitos pela Regional Airlines of France, empresa francesa de transporte aéreo regional. Estamos desenvolvendo o ERJ 170 e o ERJ 190 com parceiros que compartilharão o risco de desenvolvimento dos projetos, tais como a General Electric Co. e Honeywell Inc., os quais fornecerão os sistemas-chave para estas aeronaves. Os nossos parceiros de risco contribuem com seus próprios recursos para a pesquisa e o desenvolvimento de componentes usados em nossas aeronaves, reduzindo nossos custos de desenvolvimento. Estimamos que nossos parceiros de risco contribuirão com um adicional de aproximadamente US\$ 256 milhões para o desenvolvimento destas aeronaves, além de projetarem e desenvolverem os sistemas pelos quais são responsáveis. Contabilmente, reconhecemos o valor relativo à venda das nossas aeronaves regionais como receita quando a aeronave é entregue ao cliente.

O Negócio de Defesa

Projetamos, desenvolvemos, integramos e fabricamos uma ampla variedade de produtos voltados ao segmento de defesa, principalmente aeronaves de transporte, treinamento, ataque leve e vigilância. Tendo por parâmetro o número de aeronaves vendidas, somos o principal fornecedor da Força Aérea Brasileira. Também já vendemos aeronaves de defesa para forças militares de 16 outros países da Europa e da América Latina, incluindo o Reino Unido e a França. Em 31 de março de 2000, tínhamos vendido 513 aeronaves de defesa para o Governo Brasileiro e 520 aeronaves de defesa para forças militares de outros países. Para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999 e durante os primeiros três meses de 2000, o nosso negócio de defesa foi responsável por, respectivamente, 5,9% e 5,7% de nossas receitas líquidas de venda. No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999 e nos primeiros três meses de 2000, as vendas para o Governo Brasileiro responderam por 5,8% e 2,9% de nossas receitas líquidas, respectivamente.

O Negócio de Jatos Corporativos

Estamos desenvolvendo uma nova linha de jatos corporativos, o ECJ 135 e o ECJ 170, cujos conceitos derivam das plataformas dos jatos regionais ERJ 135 e ERJ 170. Nossa intenção é oferecer a nova linha de jatos corporativos ECJ 135 e ECJ 170 para, dentre outros, grandes corporações, sociedades e outras entidades, incluindo companhias que poderão revender/consorciar/compartilhar a propriedade da aeronave.

Esperamos ser capazes de efetuar as primeiras entregas do ECJ 135 até o fim de 2000 e do ECJ 170 em meados de 2003.

Negócios Relacionados

Também fornecemos serviços de suporte pós-venda aos nossos clientes, fabricando e comercializando peças de reposição para as aeronaves que produzimos. As atividades neste segmento incluem a venda de peças de reposição, manutenção e reparo, treinamento e outros serviços de suporte ao produto. Além disso, fornecemos estruturas e sistemas mecânicos e hidráulicos para a Sikorsky Corporation, utilizados em sua produção de helicópteros. Também fabricamos, de forma limitada e sob encomenda, aeronaves a hélice para a aviação em geral, tais como aeronaves executivas e aeronaves utilizadas na pulverização de plantações. No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999 e nos primeiros três meses de 2000, nossos negócios relacionados foram responsáveis por 11,2% e 6,6% de nossas receitas líquidas, respectivamente.

Aliança Estratégica com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês

Em 5 de novembro de 1999, o grupo composto pelas empresas Aerospatiale Matra, Dassault Aviation, Thomson - CSF e Société Nationale d'Étude et de Construction de Moteurs d'Aviation -SNECMA, aos quais nos referimos, coletivamente, como o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês, adquiriu 20% da totalidade de ações ordinárias em circulação, incluindo em grande parte as ações ordinárias de propriedade dos atuais acionistas controladores. Acreditamos que a aliança estratégica com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês proporcionará um aumento de nossa capacidade tecnológica e de comercialização de produtos inovadores para o segmento de defesa. Tal aliança também permitirá que nossos negócios cresçam substancialmente no futuro, através da ampliação da base de clientes para nossas aeronaves regionais, do contínuo desenvolvimento de nossa linha de jatos corporativos e da introdução dos serviços de gerenciamento de bens aeronáuticos.

Indústria Aeronáutica Regional

As companhias aéreas regionais têm apresentado um crescimento significativo nos últimos 10 anos, principalmente nos Estados Unidos e na Europa. Acreditamos que o crescimento mundial substancial do mercado de aviação regional na última década, combinado com uma forte preferência por parte dos passageiros por aviões a jato nas rotas regionais, resultarão em um aumento significativo na demanda das companhias aéreas regionais por aeronaves a jato com baixo custo e alto desempenho.

De acordo com o relatório da Stanford Transportation Group LLC e da AvStat Associates, publicado em 9 de junho de 1999 no *Commuter/Regional Airline News*, entre 1999 e 2008 um total de 1.120 aeronaves turboélice e 3.750 jatos regionais deverão ser entregues nas categorias de 16 a 110 lugares. No mesmo período, espera-se que o número total de lugares destinados às rotas regionais no segmento de 16 a 80 lugares cresça de 244.000 para 359.000, já considerando-se as aeronaves retiradas de circulação. A Federal Aviation Administration, ou FAA, prevê que o índice *Revenue Passenger Miles* irá crescer, nos Estados Unidos numa média anual de 7,4% nos próximos 12 anos, até 2011, partindo de 18,8 bilhões em 1999 até atingir o volume de 44,6 bilhões em 2011. No mesmo período, a FAA também projeta um crescimento médio de 5,4% por ano no número de passageiros, atingindo um total de 137,5 milhões de usuários de rotas de transporte aéreo regional em 2011.

Pontos Fortes da Companhia

Acreditamos que nossos principais pontos fortes são:

- Somos líder na fabricação de jatos regionais, com uma base global de clientes.
- Oferecemos nossas aeronaves a preços competitivos e as produzimos com custos de operação reduzidos devido à similaridade de *design* e a comunalidade das peças entre os aviões das nossas famílias de jatos regionais.
- Desenvolvemos relacionamentos estratégicos com parceiros que compartilham o risco de desenvolvimento de nossos projetos, e que contribuem com seus próprios recursos para a pesquisa e o desenvolvimento de diversos componentes usados nos nossos jatos regionais reduzindo, assim, nossos custos de desenvolvimento.
- Nossa administração tem direcionado seus esforços para o desenvolvimento de novos produtos, a comercialização agressiva, o aperfeiçoamento dos serviços ao cliente, oferecendo suporte na base operacional dos clientes e distribuição regional de peças, visando o aumento da eficiência de nossos clientes.
- O Governo Brasileiro disponibiliza recursos para a pesquisa e o desenvolvimento das nossas aeronaves voltadas ao segmento de defesa. Os avanços tecnológicos resultantes dos projetos implementados para o Governo Brasileiro são utilizados nos nossos projetos de jatos comerciais.

Nossos pontos fortes devem ser avaliados diante dos desafios que nos são apresentados, incluindo nestes o fato de sermos uma companhia brasileira e, como tal, estarmos sujeitos aos riscos associados ao ambiente macroeconômico Brasileiro. Tais desafios também incluem o fato de que nossos concorrentes são competidores globais e, portanto, maiores e com mais recursos financeiros do que dispomos.

Estratégia de Negócios

Os principais componentes de nossa estratégia de negócios são:

- Desenvolver a família de jatos regionais de 70-108 lugares de forma a atender a demanda por aeronaves regionais com capacidade para transporte de um número maior de passageiros.
- Desenvolver nossa aliança estratégica com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês, de forma a fortalecer nossa capacidade tecnológica, aumentar nossa produção e venda de produtos inovadores de defesa, ampliar a base global de clientes para as aeronaves regionais, e explorar as vantagens das sinergias entre nossas equipes de venda e de serviços ao cliente.
- Concentrar esforços no suporte ao cliente.
- Aumentar nossa eficiência operacional e nossa capacidade de produção.
- Expandir os acordos com nossos parceiros de risco no processo de produção da família de jatos regionais ERJ 170/190, de forma a reduzir os custos de produção e melhorar o gerenciamento de nossos fornecedores.
- Aumentar nossa participação no mercado internacional de defesa por meio da comercialização ativa de produtos inicialmente desenvolvidos para a Força Aérea Brasileira, de forma a ampliar a participação do segmento de produtos de defesa no volume total de receitas da Companhia.

Nossas estratégias estão sujeitas a vários riscos descritos na Seção “FATORES DE RISCO”, a qual deve ser cuidadosamente lida pelo investidor.

As condições econômicas e políticas brasileiras tem tido e continuarão a apresentar, um impacto direto no nosso negócio. A economia brasileira tem sido caracterizadas por ciclos econômicos voláteis e por intervenções ocasionais do Governo Brasileiro. As incertezas relacionadas à economia brasileira poderão afetar a nossa capacidade de implementar nossas estratégias planejadas.

Acontecimentos Recentes

Em 29 de junho de 2000, divulgamos nossas demonstrações financeiras preliminares, não auditadas e não consolidadas, para os cinco meses encerrados em 31 de maio de 2000, elaboradas em moeda de poder aquisitivo constante de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil, ou GAAP Brasileiro. Nossas vendas líquidas totalizaram R\$ 1.762,1 milhões para o período, as despesas com vendas representaram R\$ 1.296,4 milhões, o lucro bruto foi de R\$ 465,7 milhões, o lucro operacional antes das despesas financeiras foi de R\$ 284,4 milhões e o lucro líquido foi de R\$ 167,2 milhões. Nos meses de abril e maio de 2000, entregamos um total de 15 aeronaves ERJ 145 e 10 aeronaves ERJ 135 para nossos clientes.

Em 07 de junho de 2000, celebramos um contrato com a companhia GE Capital Aviation Services para a venda de 50 aeronaves ERJ 170, com a opção de compra de 100 aeronaves adicionais ERJ 170 ou ERJ 190.

Em 13 de junho de 2000, celebramos um contrato com a companhia Sichuan Airlines para a venda de 5 aeronaves ERJ 145, nossa primeira venda de aeronaves para o mercado chinês.

Em 13 de junho de 2000, tínhamos um total de US\$ 8,5 bilhões em pedidos confirmados em *backlog*, incluindo 486 aeronaves regionais.

Sede da Companhia

Nossa sede fica na Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 2170, CEP 12227-901, São José dos Campos - SP, Brasil. Nosso número de telefone é (55-12) 345-1106. Mantemos um *site* na Internet - www.embraer.com.br. As informações contidas em nosso *site* na Internet não fazem parte deste prospecto.

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

As Ofertas

Companhia Emissora	Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.
Acionistas Vendedores	Cia. Bozano, Simonsen; Fundação SISTEL de Seguridade Social (“SISTEL”); Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil – PREVI (“PREVI”); e BNDES Participações S.A. – BNDESPAR, (“BNDESPAR”) subsidiária integral do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES (“BNDES”).
Oferta Internacional	18.900.000 ADSs serão objeto de colocação inicialmente por instituições financeiras internacionais, coordenadas pelos Coordenadores da Oferta Internacional, em outros países que não o Brasil (incluindo 11.880.000 ADSs a serem ofertadas pela Embraer e 7.020.000 ADSs a serem ofertadas pelos Acionistas Vendedores).
Oferta Brasileira	8.400.000 Ações Preferenciais serão objeto de colocação no Brasil, por meio de distribuição pública, nos termos da Instrução CVM nº 13/80 e da Instrução CVM nº 88/88 (incluindo 5.280.000 Ações Preferenciais a serem ofertadas pela Embraer e 3.120.000 Ações Preferenciais a serem ofertadas pelos Acionistas Vendedores).
ADSs	Cada ADS representará, inicialmente, quatro Ações Preferenciais.
Liquidação	As liquidações da Oferta Internacional e da Oferta Brasileira estarão condicionadas à liquidação de cada uma das respectivas ofertas.
Preço da Oferta Global	O preço de emissão/venda das Ações Preferenciais é de R\$ 8,33 por Ação Preferencial na Oferta Brasileira. O preço de emissão/venda dos ADSs é de US\$ 18.5 por ADS, que equivale ao preço em reais de 4 (quatro) Ações Preferenciais fixado em dólares norte-americanos, com base na taxa do câmbio comercial de venda apurada na data da assinatura do Contrato de Distribuição.
Realocação e Opção <i>Green Shoe</i>	O número de Ações Preferenciais objeto da Oferta Brasileira e da Oferta Internacional está sujeito a realocação, a critério dos Coordenadores da Oferta Brasileira e dos Coordenadores da Oferta Internacional. Os Acionistas Vendedores estarão concedendo aos

Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional uma opção para aquisição de uma quantidade adicional de até 12.600.000 Ações Preferenciais, incluindo Ações Preferenciais na forma de ADSs, a ser exercida no prazo de 30 dias a contar de 20 de julho de 2000, opção esta destinada unicamente a atender eventual excesso de demanda constatado no decorrer da Oferta Global (“Opção *Green Shoe*”).

Destinação dos Recursos..... Pretendemos utilizar os recursos líquidos provenientes da Oferta Global principalmente para desenvolver a nova família de jatos regionais ERJ 170/190. A Embraer não receberá quaisquer recursos provenientes da venda das Ações Preferenciais dos Acionistas Vendedores. Ver Seção “DESTINAÇÃO DOS RECURSOS”.

Composição do Capital Social A composição do capital social em 20 de julho de 2000, bem como após a efetivação da Oferta Global está descrita abaixo:

	Antes das Ofertas	Após as Ofertas
Ações Ordinárias.....	242.544.448	242.544.448
Ações Preferenciais	<u>247.008.426</u>	<u>299.808.426</u>
Total de Ações	489.552.874	542.352.874

Ver Seção “PRINCIPAIS ACIONISTAS E ACIONISTAS VENDEDORES” e “DESCRIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL”.

O número de ações preferenciais estabelecido acima na coluna “Antes das Ofertas” exclui 74.995.000 ações preferenciais que podem ser emitidas mediante o exercício de bônus de subscrição, detidos pela BNDESPAR. A Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção *Green Shoe*, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção *Green Shoe*. Ver Seção “OPERAÇÕES E NEGÓCIOS COM PARTES RELACIONADAS - Governo Brasileiro”. O número de ações preferenciais estabelecido acima também exclui 12.650.000 ações preferenciais que podem ser emitidas mediante o exercício de opções de compra de ações outorgadas aos nossos empregados, sendo que, atualmente, nenhuma dessas opções pode ser exercida.

Direito de Voto Os titulares de Ações Preferenciais não possuem direito de voto, exceto em algumas circunstâncias previstas em lei. Ver Seção “DESCRIBÇÃO DO CAPITAL SOCIAL - Direito de Voto”.

Preferência em Caso de Liquidação... No caso de liquidação, as nossas ações preferenciais, incluindo as Ações Preferenciais objeto da Oferta Global têm prioridade sobre as ações ordinárias no reembolso de capital, na proporção da quantidade de ações detidas em relação ao nosso patrimônio líquido, depois que todos os credores tenham sido pagos.

Dividendos Nos termos da Lei das Sociedades por Ações, somos obrigados a distribuir, como dividendo obrigatório, um mínimo de 25% do nosso lucro líquido ajustado. As nossas ações preferenciais têm o direito de receber dividendos, no mínimo, 10% maiores do que os atribuídos às ações ordinárias. Ver Seções “DESCRIBÇÃO DO CAPITAL SOCIAL” e “DIVIDENDOS E POLÍTICA DE DIVIDENDOS”.

Na Reunião do nosso Conselho de Administração ocorrida em de 06 de julho 2000 foram declarados dividendos no valor de R\$ 79,5 milhões, dos quais R\$ 42 milhões serão distribuídos para nossas ações preferenciais e R\$ 37,5 milhões para nossas ações ordinárias. Nós pagaremos tais dividendos para os acionistas que eram titulares das nossas ações na data da reunião do nosso Conselho de Administração, ou seja, em 06 de julho de 2000. Dessa forma, os investidores que adquirirem nossas Ações Preferenciais na Oferta Global não terão direito ao recebimento desses dividendos.

Tributação Dividendos distribuídos aos detentores de Ações Preferenciais com base em lucros referentes aos exercícios posteriores a 1º de janeiro de 1996 em geral não estão sujeitos a imposto de renda retido na fonte. Juros sobre o capital próprio pagos com relação às Ações Preferenciais em geral estão sujeitos a imposto de renda retido na fonte de 15%. Ganhos de capital realizados com a venda de Ações Preferenciais por pessoas residentes no Brasil em geral estão sujeitos a tributação. O investidor deve consultar especialistas para obter informações para o seu caso particular sobre as conseqüências tributárias de investir nas Ações Preferenciais.

Mercado para as Ações

Preferenciais e ADSs As Ações Preferenciais encontram-se listadas e são negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA sob o símbolo “EMBR4”. Antes da Oferta Global não havia mercado para as ADSs. O pedido para listagem das ADSs na Bolsa de Valores de Nova Iorque (*New York Stock Exchange*) foi aprovado sob o símbolo “ERJ”.

Coordenadores da Oferta

Brasileira Os Coordenadores da Oferta Brasileira são:
Banco Bozano, Simonsen S.A.
BB – Banco de Investimentos S.A.

Coordenadores da Oferta

Internacional Os Coordenadores da Oferta Internacional são:
Bozano, Simonsen Securities, Inc.
Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc.
Morgan Stanley & Co. Incorporated

Coordenadores Globais Os Coordenadores da Oferta Global, compreendendo a Oferta Brasileira e a Oferta Internacional, são:
Bozano, Simonsen Securities, Inc.
Merrill Lynch & Co.
Morgan Stanley & Dean Witter

Resumo Financeiro e Outros Dados

O quadro a seguir apresenta nosso resumo financeiro e outros dados nas datas e em cada período indicado. O resumo dos dados financeiros em 31 de dezembro de 1997, 1998 e 1999 e para os anos encerrados em 31 de dezembro de 1997, 1998 e 1999 são derivados das nossas demonstrações financeiras auditadas pela Arthur Andersen S/C Auditores Independentes ("Arthur Andersen").

Nossas demonstrações financeiras foram preparadas pelo método de correção monetária integral, de forma a reconhecer os efeitos da mudança do poder aquisitivo da moeda brasileira em função da inflação no período, e foram expressos em reais constantes de 31 de março de 2000, usando desde o início de 1996 o Índice Geral de Preços de Mercado, ou IGP-M, apurado e divulgado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV. Entretanto, pelo fato de acreditarmos que o efeito da inflação de 1,8% apurada pelo IGP-M em 1998, não é relevante para a apresentação das nossas informações financeiras, assumimos uma inflação anual de 0% para o cálculo das movimentações contábeis, pelo método de correção monetária integral, ou o CMI.

O resumo dos dados financeiros para os primeiros três meses encerrados em 31 de março de 1999 e 2000 foi derivado de nossas demonstrações financeiras trimestrais não auditadas, incluídas neste prospecto, as quais, na opinião da administração, refletem todos os reajustes de natureza recorrente normal, necessários para uma apresentação justa de nossos resultados para tais períodos. Os resultados das operações para os primeiros três meses encerrados em 31 de março de 2000 não são, necessariamente, indicativos dos resultados operacionais a serem esperados para todo o exercício fiscal a se encerrar em 31 de dezembro de 2000. Somente por conveniência, os resultados mostrados em reais para os meses encerrados em 31 de março de 2000 foram convertidos para dólares norte-americanos pela taxa do câmbio comercial de venda em 31 de março de 2000, de R\$ 1,7473 por US\$ 1,00. A conversão dos resultados apresentados para o ano de 1998 não foi realizada devido à distorção criada pela significativa variação cambial no período, de 48,0%, e também devido à taxa de inflação de 20,1%, conforme apurada pelo IGP-M, para o período encerrado em 31 de dezembro de 2000.

	Em e para o ano encerrado em 31 de dezembro de			Nos três primeiros meses encerrados em 31 de março de		
	1997	1998	1999	1999	2000	2000
<i>(em milhares, exceto os dados por ações)</i>						
Dados da Demonstração do Resultado						
Receita líquida	R\$1.034.662	R\$1.920.343	R\$3.704.418	R\$707.007	R\$1.040.312	US\$595.383
Resultado bruto	251.744	492.936	1.280.566	324.987	266.911	152.756
Despesas com vendas e administrativas	(130.180)	(219.855)	(327.844)	(65.528)	(96.231)	(55.074)
Lucro operacional antes das despesas financeiras	67.443	216.155	913.774	262.680	144.373	82.626
Despesas financeiras, líquidas	(100.626)	(97.899)	(418.473)	(404.958)	3.027	1.732
Crédito (provisão) de imposto de renda	136.862	(14.315)	23.210	(10.728)	(61.785)	(35.360)
Lucro (prejuízo) líquido	(11.851)	99.256	464.699	(153.267)	85.892	49.157
Lucro (prejuízo) líquido por ação (1)(2)	(0,02)	0,21	0,97	(0,32)	0,18	0,10
Lucro (prejuízo) líquido por ADS (1)(2)	(0,08)	0,84	3,88	(1,28)	0,72	0,40
Dividendos em dinheiro por ação (2)	-	0,13	0,27			
Dividendo em dinheiro por ADS (2)	-	0,52	1,08			
Média ponderada do número de ações ordinárias emitidas (2)	175.350	242.544	242.544	242.544	242.544	242.544
Média ponderada do número de ações preferenciais emitidas (2)	134.562	238.673	238.673	238.673	242.612	242.612
Dados de Balanço:						
Caixa e bancos	R\$127.629	R\$383.577	R\$557.748	R\$434.960	R\$660.619	US\$378.080
Total dos ativos	1.959.890	2.663.973	3.783.005	3.191.121	3.850.202	2.203.515
Imobilizado	423.872	420.472	476.096	440.382	481.807	275.744
Dívida total	467.501	996.604	1.158.130	1.120.127	1.023.135	585.552
Passivo total	1.345.829	2.018.177	2.816.241	2.698.599	2.797.882	1.601.260
Patrimônio Líquido	614.061	645.796	966.764	492.521	1.052.320	602.255
Outros Dados Financeiros:						
Depreciação e Amortização	R\$86.124	R\$138.604	R\$169.367	R\$36.396	R\$46.655	US\$26.701
Investimentos em imobilizado (fim de período)	104.740	107.095	131.116	26.738	29.199	16.711
Caixa líquido proveniente de (usado em) atividades operacionais (4)	227.136	23.749	394.244	94.781	200.706	114.866
Caixa líquido proveniente de (usado em) atividades de financiamento (5)	(10.386)	344.025	(91.009)	(16.480)	(68.688)	(39.311)
Caixa líquido proveniente de (usado em) atividades de investimentos (6)	(99.095)	(111.826)	(129.064)	(26.914)	(29.147)	(16.681)
EBITDA (7)	153.567	354.759	1.083.141	299.076	191.028	109.328

Outros Dados:	Em e para o ano encerrado em 31 de dezembro de			Nos três meses encerrados em 31 de março de	
	1997	1998	1999	1999	2000
Aeronaves entregues durante o período:					
EMB 120 Brasília.....	10	14	7	2	-
ERJ 145.....	32	60	80	15	24
ERJ 135.....	-	-	16	-	10
EMB 312 Tucano.....	-	6	-	-	-
AMX.....	5	10	3	-	1
Aeronaves leves.....	24	26	17	5	2
Total entregue.....	71	116	123	22	37
Aeronaves encomendadas durante o período:					
EMB 120 Brasília.....	-	21	-	-	-
ERJ 145.....	94	64	125	13	86
ERJ 135.....	8	126	7	-	24
ERJ 170.....	-	-	40	-	-
ERJ 190-200.....	-	-	30	-	-
Sivam (8).....	8	-	-	-	-
EMB AEW&C.....	-	-	4	-	-
EMB 312 Tucano.....	6	-	-	-	-
Aeronaves leves.....	24	26	19	5	-
Total de Pedidos Firmes.....	140	237	225	18	110
Aeronaves em backlog no final do período:					
EMB 120 Brasília.....	-	7	-	5	-
ERJ 145.....	127	131	176	129	238
ERJ 135.....	8	134	125	134	139
ERJ 170.....	-	-	40	-	40
ERJ 190-200.....	-	-	30	-	30
EMB 312 Tucano.....	6	-	-	-	-
AMX.....	15	5	2	5	1
Sivam (8).....	8	8	8	8	8
EMB AEW&C.....	-	-	4	-	4
Aeronaves leves.....	-	-	2	-	-
Total em backlog (em aeronaves).....	164	285	387	281	460
Total em backlog (em milhões).....	US\$ 3.011	US\$ 4.112	US\$6.365	US\$4.093	US\$7.654

(1) Baseado no número total de ações ordinárias e ações preferenciais emitidas até o final do período para o GAAP brasileiro.

(2) Reajustado para contemplar o grupamento das ações ordinárias e preferenciais de 100 para 1, respectivamente, realizado em 30 de abril de 1999.

(3) Durante o quarto trimestre de 1997 realizamos uma alteração em provisões contábeis, totalizando R\$ 127.092 mil, para reconhecer como crédito fiscal prejuízos passados. A perspectiva de lucros tributáveis nos três exercícios subsequentes ao quarto trimestre de 1997, devido à projeção de aumento nas vendas e nos pedidos de backlog, o montante de crédito fiscal realizável também cresceu significativamente. O lucro por ação e por ADS (básico e diluído) em função da referida alteração contábil, em 31 de dezembro de 1997, era o seguinte:

Lucro por ação ordinária - básico	0,39
Lucro por ação preferencial - básico	0,43
Lucro por ADS - básico	1,72
Lucro por ação ordinária - diluído	0,31
Lucro por ação preferencial - diluído	0,35
Lucro por ADS - diluído	1,40

(4) Caixa líquido proveniente de atividades operacionais consiste em (i) caixa proveniente da venda de bens ou serviços, incluindo recebíveis de clientes de curto e longo prazo, (ii) recebimento de juros decorrentes de empréstimos ou outros instrumentos de dívidas de outras empresas, bem como de dividendos decorrentes de ações e (iii) todo caixa que não seja proveniente de atividades de investimento ou financiamento, como valores recebidos para liquidar ações judiciais, recursos de liquidação de seguros (com exceção daqueles relacionados a atividades de investimento ou financiamento) e reembolso de fornecedores.

(5) Caixa líquido proveniente de atividades de financiamento consiste em recursos decorrentes da emissão de ações, de títulos de dívida, de notes, e da obtenção de outros empréstimos de curto ou longo prazo.

(6) Caixa líquido usado em atividades de investimento consiste em (i) desembolsos para empréstimos feitos por outras empresas, (ii) pagamentos para aquisição de ações ou instrumentos de dívidas de outras empresas e (iii) pagamentos para aquisição de imóveis, instalações, equipamentos e outros ativos.

(7) EBITDA significa lucro (prejuízo) líquido antes do crédito (provisão) de imposto de renda e contribuição social, do lucro (prejuízo) não operacional, da receita (despesa) financeira e da depreciação e amortização. EBITDA é uma rubrica que não faz parte do GAAP norte-americano e nem do GAAP Brasileiro, não representando o fluxo de caixa para os períodos apresentados e não deve ser considerada como uma alternativa para o lucro (prejuízo) líquido, como um indicador de nosso desempenho operacional ou como uma alternativa para o fluxo de caixa como uma fonte de liquidez. Nosso EBITDA (como definido acima) pode não ser comparável ao EBITDA como definido por outras companhias. Embora o EBITDA (como definido acima) não forneça uma medida do GAAP norte-americano nem do GAAP Brasileiro de fluxos de caixa operacionais, é comumente usada por analistas financeiros e analistas da indústria aeroespacial.

(8) Sivam significa o Sistema de Vigilância da Amazônia, para o qual criamos as aeronaves de vigilância EMB 145 AEW&C e EMB 145 RS.

APRESENTAÇÃO DAS INFORMAÇÕES FINANCEIRAS E OUTRAS INFORMAÇÕES

Todas as referências aqui mencionadas relativas a “real”, “reais” ou “R\$” tratam do real Brasileiro, moeda oficial do Brasil. Em 1º de julho de 1994, a denominação da unidade monetária brasileira foi mudada de cruzeiro real para real (sendo cada real equivalente a 2.750 cruzeiros reais, à época), tendo o primeiro, por sua vez, substituído o cruzeiro em 1º de agosto de 1993 (sendo cada cruzeiro real equivalente a 1.000 cruzeiros, à época). Todas as referências feitas a “dólares norte-americanos”, “dólares” ou “US\$” referem-se à moeda oficial dos Estados Unidos da América.

Salvo se indicado de outra forma no presente prospecto, somente por conveniência, convertemos em dólares alguns valores contidos neste prospecto, pela taxa de R\$ 1,7473 por US\$ 1,00, a taxa do câmbio comercial de venda em 31 de março de 2000, conforme divulgada pelo Banco Central do Brasil. Como resultado das recentes flutuações do câmbio, a taxa do câmbio comercial de venda utilizada pode não ser indicativa das taxas de câmbio atual ou futura. Portanto, tais conversões não devem ser lidas como afirmações de que as quantias convertidas foram, poderiam ter sido ou poderiam ser convertidas em dólares por esta ou por qualquer outra taxa de câmbio.

Nossas Demonstrações Financeiras

Nossas demonstrações financeiras auditadas referentes aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 1997, 1998 e 1999 todas incluídas neste prospecto, foram auditadas pela Arthur Andersen. As nossas demonstrações financeiras não auditadas referentes aos exercícios sociais encerrados em 31 de março de 1999 e 2000, todas incluídas neste prospecto, foram sujeitas a uma revisão limitada pela Arthur Andersen. As informações financeiras incluídas neste prospecto derivam das nossas demonstrações financeiras e registros contábeis elaborados em conformidade com o GAAP Brasileiro, determinado de acordo com a Lei das Sociedades por Ações, e suas alterações, com a regulamentação emitida pela CVM, e com os informativos técnicos emitidos pelo Instituto Brasileiro de Contadores, ou o IBRACON.

A Embraer, assim como outras companhias brasileiras, era obrigada, até 31 de dezembro de 1995, a elaborar suas demonstrações financeiras usando dois métodos contábeis, previstos na Lei das Sociedades por Ações e na regulamentação da CVM, de forma a ajustar suas demonstrações financeiras aos efeitos da inflação: (1) o método da legislação societária, previsto na Lei das Sociedades por Ações; e (2) o método da correção monetária integral, ou o CMI, que prevê os efeitos das variações do poder aquisitivo nas demonstrações financeiras. O método da legislação societária fornece uma metodologia simplificada para abordar os efeitos da inflação mas não reconhece completamente tais efeitos em certas contas do balanço e em muitas das contas da demonstração do resultado, mutações do patrimônio líquido e alterações na situação financeira, além de não exigir a correção monetária das demonstrações financeiras dos anos anteriores para fins de comparação.

Apesar disso, as demonstrações financeiras assim elaboradas foram e continuam a ser a base para a determinação do imposto de renda e dos dividendos. Nas demonstrações financeiras elaboradas através do método da CMI, todos os valores são corrigidos para o valor em reais na data do último balanço. Todas as contas e saldos são corrigidos monetariamente para refletir as variações no poder aquisitivo, através de um determinado índice de preço, da data em que ocorreram ou foram gerados até a data do último balanço.

A Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995, acabou com a obrigatoriedade da utilização do método da correção monetária integral para a elaboração das demonstrações financeiras relativas aos períodos encerrados após 31 de dezembro de 1995. Após a implementação da referida lei, a CVM promulgou, em 29 de março de 1996, a Instrução CVM nº 248 que possibilitou a escolha, pelas companhias brasileiras, entre a apresentação das demonstrações financeiras usando o método da correção monetária integral e o método da legislação societária. O Parecer de Orientação CVM nº 29, de 11 de abril de 1996, esclareceu que a apresentação voluntária de demonstrações financeiras utilizando o método da correção monetária integral deve seguir a regulamentação da CVM existente anteriormente à Lei nº 9.249/95 e pode ser apresentada como uma nota explicativa às demonstrações financeiras preparadas de acordo com o método da legislação societária. Antes da implementação da Lei nº 9.249/95, a Embraer, bem como as outras companhias brasileiras, tinham que utilizar a Unidade Fiscal de Referência, ou UFIR, para ajustar suas demonstrações financeiras às variações no poder aquisitivo e aos efeitos da inflação. Entretanto, o Parecer de Orientação CVM nº 29/96 autorizou o uso de qualquer índice geral de preços na preparação das demonstrações financeiras de acordo com o método da correção monetária integral. Os principais índices de inflação geralmente disponíveis incluem o Índice Geral de Preços do Mercado, ou IGP-M, divulgado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV.

Sendo assim, determinamos que iremos usar o IGP-M na preparação de nossas demonstrações financeiras elaboradas de acordo com o método da correção monetária integral nas datas e para os períodos encerrados após 1º de janeiro de 1996 e acreditamos que o IGP-M é um índice apropriado para refletir os efeitos da inflação nas nossas demonstrações financeiras no futuro. Além disso, continuaremos a usar a UFIR nas demonstrações financeiras elaboradas nas datas e para os períodos encerrados antes de 1º de janeiro de 1996. Não usaremos a UFIR em relação aos períodos que começam em 1º de janeiro de 1996 nem nos períodos futuros porque, dentre outras razões, tal índice não é atualmente divulgado com regularidade suficiente para permitir apresentação as nossas demonstrações financeiras, além de não ter refletido completamente os índices de inflação no Brasil em alguns períodos no passado. Da mesma maneira, nossas demonstrações financeiras elaboradas para os períodos encerrados em 31 de dezembro de 1997, 1998 e 1999 e períodos encerrados em 31 de março de 1999 foram ajustadas para reconhecer os efeitos da inflação e corrigidas para valor constante em reais de 31 de março de 2000 através do IGP-M, de acordo com o GAAP Brasileiro.

Pelo fato de acreditarmos que os efeitos da inflação durante o ano de 1998, conforme apurada pelo IGP-M, não foram relevantes para a apresentação das nossas informações financeiras, assumimos para fins da utilização do método da correção monetária integral, uma taxa de inflação anual de 0% para o ano de 1998. Acreditamos que a falta de indexação das nossas demonstrações financeiras consolidadas durante esses períodos não tem um impacto relevante na comparação dessas informações financeiras com as informações financeiras de períodos anteriores.

Outras Informações

Algumas informações financeiras contidas neste prospecto refletem o efeito do arredondamento. Os limites das aeronaves são indicados em milhas náuticas. Uma milha náutica é igual a aproximadamente 1,15 milhas normais, ou 1,85 quilômetros. A velocidade das aeronaves é indicada em milhas náuticas por hora ou nós, ou em Mach, que é uma fração da velocidade do som.

Fazemos declarações neste prospecto sobre a nossa posição competitiva e participação de mercado, bem como sobre o tamanho dos mercados comercial, regional e de aeronaves de defesa. Fizemos estas declarações com base na estatística e em outras informações de terceiros que acreditamos serem confiáveis. Obtivemos estas informações de terceiros, principalmente dos relatórios disponíveis, publicados pela Associação de Companhias Aéreas Regionais, ou RAA, pela Associação de Aviação Federal, ou FAA e pela Associação das Companhias Aéreas Regionais Européias, ou ERA. Quando usamos as informações ainda não publicadas pela RAA, atualizamos as informações contidas no último relatório RAA com informações divulgadas de nossos concorrentes na data mais recente disponível. Além disso, fazemos declarações neste prospecto relativas ao crescimento do mercado de jatos regionais, com base nos relatórios publicados pelo *Stanford Transportation Group LLC e AvStat Associates Inc.* em seu "*Commercial Jet and Turboprop Market Forecast, 1999-2008*". O *Stanford Transportation Group* pode, de tempos em tempos, ser contratado para nos assistir na análise de mercados potenciais e de características de demanda do mercado. O relatório acima, entretanto, é uma análise independente que não foi preparado especificamente para a Embraer nem foi por ela pago. Embora não tenhamos razão para acreditar que quaisquer das informações ou relatórios acima descritos sejam imprecisos em relação a qualquer aspecto relevante, nós, bem como as instituições financeiras envolvidas nas ofertas descritas no presente prospecto, não realizamos uma verificação independente da posição competitiva, da participação no mercado, do tamanho dos mercados ou das informações sobre o crescimento dos mercados fornecidas por terceiros ou por publicações da indústria ou genéricas.

Quando nos referirmos, neste prospecto, ao número ou valor das aeronaves regionais ou ao número ou valor de aeronaves ERJ 145, excluímos 12 aeronaves EMB 145 AEW&C para as quais temos pedidos firmes em *backlog*, bem como uma aeronave ERJ 135 que já entregamos ao Governo da Grécia. Neste prospecto, estas aeronaves EMB 145 AEW&C e a aeronave ERJ 135 entregue ao Governo da Grécia foram incluídas nas informações relativas ao nosso segmento de defesa.

FATORES DE RISCO

Antes de tomar qualquer decisão de investimento, os potenciais investidores devem considerar cuidadosamente os riscos descritos abaixo. Se quaisquer dos riscos e incertezas aqui descritos efetivamente ocorrerem, nossos negócios, situação financeira ou resultados operacionais poderão ser afetados de maneira adversa. Em tal caso, o preço de negociação de nossas ações poderá oscilar e os investidores poderão perder a totalidade ou parte de seu investimento.

Riscos Relacionados à Embraer

Mudanças bruscas no mercado de aeronaves regionais podem reduzir nossas vendas e receitas e, conseqüentemente, nossa lucratividade.

Esperamos que uma parte substancial do crescimento das nossas vendas no futuro próximo decorra das vendas de aeronaves regionais, particularmente da família de jatos ERJ 145/135. Historicamente, o mercado de aeronaves regionais tem sido cíclico devido a uma variedade de fatores internos e externos à indústria de aviação, incluindo as condições econômicas gerais. Uma mudança brusca nas condições econômicas gerais pode resultar em uma redução na demanda por aeronaves para transporte de passageiros, e, conseqüentemente, em uma diminuição do número de pedidos de nossas aeronaves regionais. Se uma companhia aérea ou qualquer de nossos clientes passar por uma adversidade em seus negócios e não puder obter financiamento ou precisar limitar seus investimentos, tal companhia aérea ou cliente poderá adiar ou cancelar a compra de nossas aeronaves ou poderá, até mesmo, modificar as especificações operacionais de seu pedido. Nessas circunstâncias, as vendas de nossos outros produtos não relacionados ao mercado de transporte aéreo regional de passageiros podem não ser suficientes para compensar tal redução. Além disso, atrasos ou diminuição no número de aeronaves regionais entregues em um determinado ano poderiam impactar negativamente nossas vendas e receitas e, conseqüentemente, reduzir nossa lucratividade.

Dependemos de um pequeno número de clientes-chave cuja perda pode reduzir nossas vendas e nossa participação de mercado.

Aeronaves regionais. Contamos com um pequeno número de clientes para uma parte substancial de nossas vendas líquidas totais. Nossos maiores clientes são a Continental Express, a Crossair e a American Eagle. Em 31 de março de 2000, 38,2% de nossos pedidos firmes em *backlog* e 22,6% de nossas opções para o ERJ 145 referiam-se a vendas realizadas à Continental Express e à American Eagle. Adicionalmente, na mesma data, 89,2% de nossos pedidos firmes em *backlog* e 89,2% de nossas opções para o ERJ 135 referiam-se a vendas realizadas à Continental Express e à American Eagle. A Crossair, primeiro cliente da família de jatos regionais ERJ 170/190, atualmente representa 85,7% dos pedidos firmes em *backlog* e 95,2% das opções para

a mesma família. Embora tenhamos diversificado nossa base de clientes nos últimos três anos e esperarmos que esta tendência continue, acreditamos que dependeremos de um número limitado de grandes clientes, sendo que a perda de quaisquer deles poderia reduzir nossas vendas e nossa participação de mercado. Uma redução nas vendas, bem como uma menor participação de mercado, poderia resultar, também, em uma redução da nossa lucratividade.

Aeronaves de defesa. A Força Aérea Brasileira é nosso maior cliente para aeronaves de defesa. No ano encerrado em 31 de dezembro de 1999 e nos primeiros três meses encerrados em 31 de março de 2000, as vendas para o Governo Brasileiro responderam por, respectivamente, 97,5% e 51,2% de nossas vendas de produtos de defesa. Uma diminuição dos investimentos em produtos de defesa pelo Governo Brasileiro devido a restrições orçamentárias ou outros fatores que estejam fora de nosso controle, podem reduzir as vendas de aeronaves de defesa, bem como o aporte de fundos para a pesquisa e o desenvolvimento de produtos. Tendo em vista declarações recentes do Governo Brasileiro com o intuito de reduzir seu nível geral de gastos, não podemos assegurar que o mesmo continuará a adquirir nossas aeronaves no futuro.

Partes do Programa de Financiamento às Exportações - ProEx, um programa de incentivo às exportações patrocinado pelo Governo Brasileiro, foram declaradas pela Organização Mundial do Comércio - OMC como um subsídio proibido à exportação. Qualquer redução do incentivo às exportações relativos ao ProEx oferecido aos nossos clientes pode aumentar os custos e reduzir a competitividade das nossas aeronaves.

Historicamente, na compra de uma aeronave, nossos clientes têm se beneficiado de incentivos à exportação assegurados pelos programas patrocinados pelo Governo Brasileiro. O mais importante desses programas é um sistema de equalização de taxas de juros chamado Programa de Financiamento às Exportações, conhecido como ProEx.

Em agosto de 1999, baseando-se em denúncia do Governo canadense, a Organização Mundial do Comércio - OMC declarou que parte do ProEx relacionada ao financiamento à exportação de aeronaves brasileiras representa um subsídio proibido à exportação. A OMC determinou que o Brasil retirasse as parcelas do ProEx declaradas proibidas dos benefícios à exportação de aeronaves e recomendou que o ProEx fosse adaptado às regras da OMC até 18 de novembro de 1999. Em 19 de novembro de 1999, os governos do Brasil e do Canadá apresentaram ao órgão de resolução de conflitos da OMC as modificações que ambos implementaram para adaptar seus respectivos programas às determinações da OMC. O Governo Brasileiro alterou o ProEx para que refletisse as determinações da OMC, estabelecendo uma taxa de equalização de juros equitativa, determinada caso a caso, utilizando como referência uma taxa mínima definida pelos títulos com prazo de 10 anos emitidos pelo Tesouro Norte-Americano, acrescidos de um *spread* de 0,2% ao ano. Ambos os países submeteram suas propostas ao órgão de composição de conflitos da OMC, e fizeram declarações mútuas de que as respectivas modificações de seus oponentes foram insatisfatórias e não cumpriram com as determinações da OMC.

Em 28 de abril de 2000, a OMC concluiu que o Brasil não cumpriu as determinações anteriores referentes à eliminação, até 18 de novembro de 1999, das parcelas declaradas proibidas dos benefícios à exportação. A OMC concluiu, especificamente, que a concessão de benefícios do ProEx após 18 de novembro de 1999, relacionadas às cartas de compromisso firmadas pelo Governo Brasileiro até 18 de novembro de 1999, representavam benefícios proibidos às exportações. A OMC também concluiu que a versão alterada do ProEx ainda reduziu efetivamente as taxas de juros referentes a venda de aeronaves regionais para níveis inferiores àqueles praticados no mercado e, assim, continua a conceder às exportações os benefícios declarados proibidos. Em 22 de maio de 2000, o Governo Brasileiro apelou das decisões. O relatório da OMC sobre a apelação pelo Governo Brasileiro é esperado para uma data próxima a 21 de julho de 2000, e espera-se que tal relatório confirme o conteúdo do relatório anterior, emitido em 28 de abril de 2000. O Governo Brasileiro anunciou publicamente que tem intenção de honrar seus compromissos contratuais com nossos clientes. Contudo, não podemos assegurar que o Governo Brasileiro honrará, de fato, seus compromissos contratuais e que, se honrar, suas relações comerciais com o Canadá e outros países não serão abaladas. Os governos do Brasil e Canadá iniciaram um processo de arbitragem relativo a essa controvérsia. Não podemos antever o resultado do processo de arbitragem na OMC.

Um percentual substancial de nossos clientes se beneficia do ProEx. Uma redução dos compromissos assumidos e relacionados ao ProEx poderia nos obrigar a reduzir nossos preços ou compensar nossos clientes, ou até mesmo poderia resultar no cancelamento de ordens firmes, impactando negativamente nossas vendas e rentabilidade. Caso o ProEx ou outro programa similar não esteja disponível no futuro, ou caso os benefícios sejam substancialmente reduzidos, os custos de financiamento de nossos clientes poderão ser maiores e nossa competitividade no mercado regional de jatos poderá ser reduzida. Um aumento nos custos de financiamento de nossos clientes poderia fazer com que eles reduzam as suas ordens, ou não exerçam suas opções. Para maiores informações sobre o ProEx e o procedimento da OMC, ver Seção “NEGÓCIO – Acordos de Financiamento das Aeronaves”.

Cortes no orçamento do Governo Brasileiro podem reduzir os recursos disponíveis através dos programas de financiamento governamentais.

Além do ProEx, também fazemos uso do programa *Exim* do BNDES, um programa de incentivo às exportações patrocinado pelo Governo Brasileiro. Este programa fornece aos nossos clientes financiamento direto para as exportações brasileiras de bens e serviços. Em 31 de março de 2000, aproximadamente 51,1% do nosso *backlog*, em termos de valor, estava sujeito a financiamento através do programa *Exim* do BNDES. Como programas patrocinados pelo Governo Brasileiro, o ProEx e o *Exim* fazem uso de recursos orçamentários alocados. Além disso, os recursos disponíveis para nossos clientes através desses programas podem ser afetados pela flutuação cambial e por outros eventos políticos e econômicos no Brasil e nos mercados de capitais internacionais. Ver nesta Seção “Riscos relacionados ao Brasil”. A desvalorização do real em 1999, por exemplo, reduziu substancialmente o valor, em dólares norte-americanos, dos fundos

alocados ao ProEx para aquele ano, o que nos levou a implementar outras formas de financiamento para os clientes prejudicados. Ver Seção “ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS” para uma discussão sobre tais formas de financiamento. Por fim, de tempos em tempos os programas de financiamento patrocinados pelo Governo Brasileiro, tais como o ProEx ou o *Exim*, podem estar sujeitos a contestações, embora o *Exim* não tenha sido afetado pela decisão da OMC. Portanto, não podemos assegurar que o Governo Brasileiro continuará a patrocinar e/ou custear esses programas e nem que os fundos desses ou de programas similares estarão disponíveis para nossos clientes. A perda ou a redução significativa de fundos disponíveis no âmbito de um ou ambos os programas, sem a adequada substituição, poderia resultar em uma queda de nossas vendas, sendo que já nos levou, e poderá nos levar novamente no futuro, a compensar eventuais custos de financiamento adicionais incorridos ou que venham a ser incorridos por nossos clientes, resultando em uma lucratividade menor para a Embraer.

Nossa aliança estratégica com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês está sujeita à análise de aspectos antitruste.

Após a conclusão da venda de nossas ações para o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês, submetemos um pedido de análise ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica, ou CADE, divisão do Ministério da Justiça para assuntos antitruste. A apresentação de nosso pedido de análise ocorreu em seguida ao pedido de exame da venda feito ao CADE pelo Ministério da Defesa. Não podemos prever a duração ou o resultado do exame pelo CADE ou se o CADE aprovará a venda de ações ordinárias da Embraer para o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês. Caso o CADE conclua que a venda das ações causou um impacto negativo na competitividade do mercado, o mesmo poderá impor condições ou anular a venda das ações. Assim sendo, os resultados do procedimento no CADE podem limitar, significativamente, ou eliminar os benefícios decorrentes dessa aliança estratégica. Para uma completa discussão desse assunto, ver Seção “NEGÓCIO – Aliança Estratégica com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês – Reação do Governo Brasileiro; Análise dos Aspectos Antitruste”.

Apresentamos prejuízo em onze dos últimos treze exercícios sociais encerrados e nossa recente lucratividade não é garantia de lucratividade futura.

Apresentamos prejuízo nos oito exercícios sociais anteriores à nossa privatização em 1994. Desde nossa privatização, tivemos prejuízos de R\$ 419,8 milhões em 1995, R\$ 81,7 milhões em 1996, e R\$ 11,9 milhões em 1997. Anteriormente a 1996, também apresentamos prejuízos operacionais. Registramos lucro líquido de R\$ 99,3 milhões, R\$ 464,7 milhões e R\$ 85,9 milhões para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 1998 e 1999 e nos três meses encerrados em 31 de março de 2000, respectivamente. A continuidade de nossas operações e nossa capacidade de fabricar, com lucro, aeronaves e componentes para aeronaves depende, em grande parte, do êxito das medidas que nossa Administração tomou e continua a tomar em direção à estabilização de nossa posição financeira e manutenção de nossa rentabilidade. Não podemos assegurar que iremos continuar a operar com lucro no futuro.

Apresentamos um nível substancial de endividamento e isto poderá, de alguma forma, nos impedir de obter recursos adicionais que precisaremos para desenvolver e expandir nossas operações.

Apresentamos um nível de endividamento substancial. Em 31 de março de 2000, tínhamos uma dívida total de R\$ 1.023,1 milhões. Não podemos assegurar que seremos capazes de gerar fluxos operacionais de caixa no futuro suficientes para cumprir com o serviço da dívida. A desvalorização do real, explicada em maiores detalhes nesta Seção “Riscos Relacionados ao Brasil - Flutuações da taxa de câmbio do real em relação ao dólar norte-americano podem resultar em incerteza na economia brasileira e no mercado Brasileiro de ações, o que poderá reduzir o valor de mercado das nossas Ações Preferenciais” e na Seção “ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS”, pode vir a aumentar significativamente o total de endividamento constante de nossas demonstrações financeiras. Esse endividamento substancial pode ter conseqüências importantes, como por exemplo:

- limitar nossa capacidade de obter financiamento adicional para financiar expansões futuras, capital de giro, investimentos, pagamentos de juros relacionados ao serviço da dívida ou realizar outras oportunidades de negócios que possam ser de nosso interesse;
- tornar nossos resultados operacionais mais suscetíveis às condições econômicas adversas;
- limitar nossa capacidade de reagir às mudanças de condições ocorridas na nossa indústria e em nosso negócio e às bruscas mudanças econômicas gerais; e
- tornar mais difícil a concorrência, se formos mais alavancados do que nossos concorrentes.

Precisamos de um montante substancial de capital para desenvolver e expandir nossas operações. Historicamente, temos obtido recursos para nossos negócios através de financiamentos, contribuições em dinheiro de nossos parceiros de riscos, da venda de ações e dos aportes de capital dos nossos acionistas controladores. Nossos investimentos podem aumentar significativamente, dependendo de fatores tais como crescimento interno, condições gerais do negócio e econômicas, pressões da concorrência e mudanças na demanda do mercado. Acreditamos que teremos recursos suficientes, provenientes das ofertas, contribuições em dinheiro dos nossos de risco e de nosso fluxo de caixa operacional para fazer frente aos investimentos planejados. Entretanto, caso tais recursos não sejam suficientes, podemos não ser capazes de obter empréstimos em montantes suficientes para reverter qualquer déficit em financiamento para o desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 170/190 e, portanto, poderemos precisar adiar ou cancelar seu desenvolvimento. Além disso, precisaremos, no futuro, de financiamento adicional para expandir nossas operações. Não podemos assegurar que seremos capazes de obter recursos para fazer frente nossos aos investimentos futuros a partir de financiamentos em termos aceitáveis para nós, da venda de ações ou dos aportes de capital a serem feitos por nossos principais acionistas.

Caso a certificação da família de jatos regionais ERJ 170/190 não seja obtida, podemos ser obrigados a reembolsar nossos parceiros de risco que contribuíram, para o desenvolvimento desses projetos.

Estimamos que a quantia total necessária para desenvolver a família de jatos regionais ERJ 170/190 será de, aproximadamente, US\$ 858 milhões. Desse montante, nossos investimentos serão de, aproximadamente, US\$ 568 milhões. Esperamos que, aproximadamente, US\$ 256 milhões de nossos investimentos sejam cobertos mediante contribuição em dinheiro, dos nossos parceiros de risco. Se cancelarmos o desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 170/190 devido ao fato de não termos obtido a certificação para as aeronaves, ou por outras razões não diretamente relacionadas ao mercado para as mesmas, poderemos ser obrigados a reembolsar a quantia total das contribuições em dinheiro realizados pelos nossos parceiros de risco. Se precisarmos de financiamentos adicionais e estivermos incapacitados de obtê-los, nós não poderemos desenvolver e comercializar a família de jatos regionais ERJ 170/190. Ver Seção “ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS - Liquidez e Necessidades de Capital” para maiores detalhes sobre nossas fontes de recursos e as respectivas destinações.

Um rápido aumento em nosso backlog demandará um aumento da nossa produção em níveis superiores à capacidade atualmente instalada.

De 31 de dezembro de 1997 até 31 de março de 2000, nosso *backlog*, medido em termos de número de aeronaves, aumentou em aproximadamente 180,5%. Satisfazer a demanda de nossos clientes representará desafios substanciais de produção. Precisaremos aumentar nossa capacidade de entrega das atuais 12 aeronaves por mês, em 31 de março de 2000, para 16 aeronaves por mês até o final do ano 2000, a fim de atender ao esperado pico de entregas de jatos regionais ERJ 145/135. Além disso, para a família de jatos regionais ERJ 170/190, teremos que construir novas instalações de produção, contratar novos funcionários, realocar os recursos existentes e coordenar nossas atividades com os novos fornecedores e com nossos parceiros de riscos. Podem, ainda, ocorrer conflitos entre o cronograma de produção da família de jatos regionais ERJ 145/135 e ERJ 170/190, para os quais esperamos iniciar as entregas no fim de 2002. Estes conflitos do programa de produção poderiam levar a atrasos nas nossas entregas. Como contabilizamos a receita proveniente da venda de uma aeronave nova somente no momento da entrega, o atraso na entrega poderá significar, também, atraso no reconhecimento da receita da respectiva aeronave.

Nossas vendas de aeronaves regionais estão sujeitas a provisões para cancelamento, opções de recompra e de troca (trade-in) e garantias de valor residual em favor de nossos clientes, que podem reduzir o nosso fluxo de caixa ou nos obrigar a fazer significativos desembolsos de caixa no futuro.

Uma parte dos pedidos firmes que temos de nossos clientes para aeronaves regionais está sujeita a contingências significativas, tanto antes como após a entrega. Antes da entrega, alguns de nossos contratos de

compra podem ser rescindidos ou um pedido firme em particular pode ser cancelado por nossos clientes devido a diversos motivos, incluindo:

- se apresentamos um atraso muito longo no prazo de entrega da aeronave, ou se não obtivermos a certificação da aeronave, ou se não atingirmos determinados marcos de desempenho ou outros requisitos; ou
- se o cliente não receber o financiamento, quando solicitado, com respeito a qualquer aeronave, até a data de entrega programada de tal aeronave, caso em que o cliente poderá cancelar o pedido da respectiva aeronave ou rescindir o contrato referente às aeronaves ainda não entregues.

Um número substancial de cancelamentos pode reduzir nossas vendas e receitas nos respectivos anos, o que poderia impactar negativamente nosso fluxo de caixa e nossos resultados operacionais.

Poderemos, também, ter que recomprar várias de nossas aeronaves. O preço de qualquer aeronave cuja recompra seja solicitada é inferior ao seu preço original de compra e é inferior à nossa estimativa, com base em avaliações de terceiros do mesmo tipo de aeronave, de seu valor corrente de mercado para os próximos anos. Se tivermos que recomprar todas as aeronaves nos termos das nossas obrigações de recompra, que cobrem o período de 2003 a 2007, poderemos ter que pagar até, aproximadamente, US\$ 500 milhões. Com base em nossas estimativas atuais e nas avaliações de terceiros, acreditamos que poderemos vender qualquer aeronave recomprada no mercado por um preço, no mínimo, igual ao preço de recompra.

Em 31 de março de 2000, aproximadamente 7,1% de nossos pedidos firmes para jatos regionais, incluindo aeronaves que já haviam sido entregues, estavam sujeitos a opções de troca (*trade-ins*). O preço destas opções de troca, determinado da maneira acima exposta, pode ser aplicado ao preço de um modelo mais avançado ou de qualquer outra de nossas aeronaves. Podemos ser obrigados a aceitar trocas (*trade-ins*) a um preço estabelecido acima do valor de mercado da aeronave, o que pode resultar em uma perda financeira para nós, quando formos revender a aeronave.

Também podemos ser chamados a garantir, direta ou indiretamente, o valor residual mínimo de nossas aeronaves, incluindo aeronaves que já foram entregues. Essas garantias podem ser prestadas em favor de algum de nossos clientes ou financiadores de nossos clientes. Não podemos determinar, no momento, os termos nem a extensão de nossa exposição financeira, relacionada a tais garantias. Entretanto, podemos ser solicitados a fazer pagamentos substanciais, caso os valores residuais reais de nossas aeronaves sofram uma redução inferior aos níveis de garantia.

Se formos solicitados a honrar obrigações de recompra relevantes e garantias de valor residual mínimo, poderemos não ter caixa suficiente ou outros recursos financeiros e, portanto, precisar de financiamento para obter os recursos para realizar esses pagamentos. Não podemos assegurar que tais financiamentos, se

necessários, estarão disponíveis, à época, em termos satisfatórios. Também não podemos assegurar que, mediante a recompra, as condições de mercado existentes na época nos permitam revender a aeronave recomprada a um custo aproximado ou de maneira oportuna. Consequentemente, ao honrar as nossas obrigações de recompra, opções de troca (*trade-ins*) ou garantias de valor residual mínimo poderemos ser obrigados a fazer desembolsos significativos de caixa nos respectivos anos, ocasionando uma redução do nosso fluxo de caixa relativo a tal período.

Enfrentamos uma acirrada concorrência internacional que pode afetar adversamente nossa participação de mercado.

A indústria mundial de fabricação de aeronaves regionais a jato é altamente competitiva. Somos o quarto maior fabricante de aeronaves comerciais do mundo, atrás da The Boeing Company, Airbus Industries e Bombardier Inc., todas grandes companhias internacionais. Estes e outros dos nossos concorrentes possuem recursos financeiros, de marketing e outros, maiores que os nossos. Embora tenhamos conquistado, com nossas aeronaves, uma parcela significativa do mercado de transporte aéreo regional de passageiros, não podemos assegurar que seremos capazes de manter tal participação. Nossa capacidade em manter a nossa participação de mercado e de nos mantermos, a longo prazo, competitivos no segmento de aeronaves regionais a jato, requer avanços tecnológicos e de desempenho contínuos para os nossos produtos. Nosso principal concorrente é a Bombardier Inc., uma empresa canadense, que tem significativa capacidade tecnológica, recursos financeiros e mercadológicos. Em 31 de março de 2000, a The Boeing Company entregou quinze 717-200s, um jato de 106-112 lugares. Além disso, outros fabricantes de aeronaves internacionais importantes, incluindo a Airbus Industries, têm planos para produzir aeronaves de 81-110 lugares, aumentando as pressões competitivas no mercado. Essas companhias têm significativas capacidades tecnológicas, bem como recursos financeiros e mercadológicos. Alguns de nossos concorrentes podem, também, oferecer produtos ao mercado antes de nós, permitindo que estabeleçam uma base de clientes e dificultando ainda mais as nossas tentativas de aumentar a nossa participação de mercado. Por exemplo, a Bombardier e a Fairchild Dornier, a unidade alemã da Fairchild Aerospace Corporation, anunciaram que a entrega inicial de seus respectivos jatos regionais de 70 lugares ocorrerá antes da entrega inicial do ERJ 170/190. Além disso, alguns de nossos concorrentes, diferentemente de nós, aceitam trocas (*trade-ins*) de aeronaves usadas por novas aeronaves no curso normal das negociações, uma prática que pode aumentar sua comerciabilidade. Não podemos assegurar que seremos capazes de competir, com sucesso, em nossos mercados no futuro. Ver Seção "NEGÓCIO - Negócios Envolvendo Aeronaves Regionais - Concorrência" para uma discussão mais completa sobre nossos concorrentes.

Poderemos ter que efetuar pagamentos significativos como resultado de decisões desfavoráveis de processos judiciais em curso.

Somos réus em várias ações judiciais trabalhistas propostas pelos sindicatos dos trabalhadores que representam alguns de nossos antigos empregados, com reivindicações que atingiam a quantia de,

aproximadamente, R\$ 39,7 milhões, em 31 de março de 2000, para os quais tínhamos provisionado aproximadamente R\$ 28,9 milhões na mesma data. Nossa administração considera que esses montantes representam uma estimativa razoável dos pagamentos futuros no tocante a acordos ou decisões em tais processos. Também temos alguns processos trabalhistas individuais e já celebramos acordos em alguns deles, mas estamos aguardando a decisão final da justiça trabalhista sobre os demais casos. Não podemos assegurar que seremos vitoriosos nesses processos ou que a quantia provisionada será suficiente para cobrir futuros julgamentos desfavoráveis.

Um processo judicial iniciado em outubro de 1992 pelo sindicato dos trabalhadores, em favor dos 7.283 funcionários à época permanece em curso perante o Tribunal Superior do Trabalho, a última instância para as disputas trabalhistas. Os reclamantes requerem o pagamento de diferenças salariais baseadas nos acordos existentes entre os sindicatos trabalhistas e a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. A contingência total relativa ao pagamento de salários retroativos, incluindo juros acumulados, era de R\$ 66,1 milhões em 31 de março de 2000. Em 31 de março de 2000, não havíamos feito provisão com relação a esse processo porque acreditamos, com base na opinião dos escritórios de advocacia externos Drausio Rangel e Associados e José Roberto Couto Maciel, que este processo provavelmente não resultará em uma decisão desfavorável a nós. Não esperamos que a decisão final ocorra antes de janeiro de 2001. Não podemos assegurar que seremos vitoriosos nesse processo.

Riscos Relacionados à Indústria de Aeronaves Regionais

Restrições das scope clauses relacionadas aos contratos dos pilotos podem limitar, no mercado norte-americano, a procura por jatos regionais.

Um fator-chave limitador da demanda por jatos regionais no mercado norte-americano são as *scope clauses* contidas nos contratos entre as diversas empresas de aviação e seus pilotos. As *scope clauses* são restrições negociadas pelo sindicato dos pilotos, referentes ao número de aeronaves regionais que uma empresa transportadora aérea pode operar. As restrições atuais das *scope clauses* incluem restrições quanto ao número de lugares, e peso das aeronaves e número de jatos regionais da frota de uma companhia aérea. A maioria das *scope clauses* visa limitar o número de jatos regionais de 50-70 lugares. Como resultado, nossas oportunidades para o crescimento a curto prazo no mercado norte-americano de jatos regionais, principalmente nos segmentos de 40-59 e 60-80 lugares são limitadas. A continuidade ou o fortalecimento das *scope clauses* também podem fazer com que alguns de nossos clientes, que contrataram opções para nossos jatos regionais, não exerçam suas opções. Apesar de haver previsão para a renegociação das *scope clauses* no período de 2001 a 2003, não podemos assegurar que as restrições atuais serão reduzidas ou mesmo ampliadas. Além disso, apesar das *scope clauses* atuais somente existirem nos Estados Unidos, não podemos assegurar que *scope clauses* similares, ou outras formas de restrição, não venham a vigorar na Europa ou em outros mercados.

Estamos sujeitos a rígidos requisitos e regulamentos de certificação de nossas aeronaves, o que pode atrasar a obtenção de tais certificados.

Nossos produtos estão sujeitos à regulamentação no Brasil e em cada jurisdição onde nossos clientes estão situados. As autoridades de aviação no Brasil e em outros países, incluindo o Centro Tecnológico Aeronáutico, ou CTA, a Federal Aviation Association, ou FAA, e o Joint Aviation Authority of Europe, ou JAA, devem certificar nossas aeronaves antes que sejam entregues. Por exemplo, a recomendação da JAA constitui uma exigência para certificação de uma aeronave pelas autoridades de aviação da maior parte dos países europeus. Tendo em vista que a família de jatos regionais ERJ 170/190 encontra-se em fase inicial de desenvolvimento, não podemos assegurar que teremos condições de obter a certificação para tais aeronaves regionais. Se não formos capazes de obter a referida certificação para qualquer de nossas aeronaves, seu uso poderá ser proibido na jurisdição relativa a tal autoridade de aviação, até que a certificação seja obtida. Ademais, o cumprimento de requisitos adicionais de certificação exigidos por tais autoridades pode causar um aumento de dispêndios e atraso. Mudanças nas regulamentações governamentais e nos procedimentos de certificação podem também atrasar o início de nossa produção, assim como nossa entrada no mercado. Não podemos prever como futuras legislações ou mudanças de interpretação, administração ou aplicação de leis poderão nos afetar. Podemos ser solicitados a despendar recursos adicionais para cumprir com essas leis ou atender a essas mudanças.

Qualquer evento catastrófico envolvendo nossas aeronaves pode afetar adversamente nossa reputação e nossas vendas futuras, assim como o preço de mercado de nossas ações preferenciais.

Acreditamos que nossa reputação e a segurança de nossas aeronaves são pontos importantes para nossas vendas. Desenvolvemos nossas aeronaves com sistemas de *backup* para a maior parte das funções e margens apropriadas de segurança para os componentes estruturais. Contudo, a operação segura de nossas aeronaves depende de significativos e numerosos fatores que estão fora de nosso controle, incluindo a manutenção e reparos adequados por parte de nossos clientes e a capacitação técnica dos respectivos pilotos. Devido ao fato de termos nos concentrado nos produtos do segmento de aeronaves regionais, a ocorrência de um ou mais eventos catastróficos envolvendo quaisquer de nossas aeronaves pode afetar adversamente a família inteira de jatos regionais, bem como nossa reputação e nossas vendas futuras.

Riscos Relacionados ao Brasil

O Governo Brasileiro exerceu e continua exercendo uma influência significativa sobre a economia brasileira. As condições políticas e econômicas no Brasil têm impacto direto em nosso negócio e no preço de mercado das nossas Ações Preferenciais.

O Governo Brasileiro intervém freqüentemente na economia brasileira e ocasionalmente adota mudanças drásticas em sua política. As ações do Governo Brasileiro para controlar a inflação têm envolvido controle de salários e preços, desvalorização cambial, controle sobre remessas de capital e limites à importação, entre outros. Ver Seção “ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS – Cenário Econômico Brasileiro”. Nossos negócios, condições financeiras e resultados operacionais podem ser adversamente afetados por mudanças na política envolvendo tarifas e controle cambial, assim como pelos seguintes fatores:

- Flutuações da moeda;
- Inflação;
- Instabilidade de preços;
- Taxas de juros;
- Política fiscal; e
- Outros acontecimentos políticos, diplomáticos, sociais e econômicos que afetem o Brasil.

As ações do Governo Brasileiro para manter a estabilidade econômica, bem como a expectativa sobre possíveis ações futuras do Governo podem contribuir significativamente para uma incerteza econômica no Brasil e para um aumento da volatilidade do mercado Brasileiro de ações e, conseqüentemente, pode afetar adversamente o valor de mercado das nossas Ações Preferenciais.

Historicamente, o Brasil tem apresentado índices de inflação extremamente altos. A própria inflação, bem como as medidas governamentais para combatê-la, tiveram efeitos negativos significativos na economia brasileira. A inflação, as ações tomadas para combatê-la, bem como a expectativa sobre as possíveis ações futuras do Governo também contribuem para a incerteza econômica no Brasil e para aumentar a volatilidade do mercado de ações brasileiro. Ver Seção “ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS - Efeitos da Inflação e Flutuações da Taxa de Câmbio” para uma discussão sobre estes efeitos em nossa condição financeira e nos resultados de nossas operações.

Desde a introdução do real em julho de 1994, o índice de inflação no Brasil tem sido substancialmente inferior aos períodos antecedentes. A inflação, medida pelo IGP-M, foi de 1,8% nos três primeiros meses de 2000, 20,1% em 1999, 1,8% em 1998 e 7,7% em 1997. Se o Brasil voltar a apresentar altos índices de inflação no futuro, nossas despesas operacionais e custos de empréstimos podem aumentar, nossas margens operacionais e líquidas podem diminuir e, se a confiança do investidor diminuir, o preço das nossas Ações Preferenciais pode cair.

Reforma tributária pendente no Brasil pode aumentar nossa carga tributária.

Atualmente, o Governo Brasileiro está propondo uma ampla reforma tributária no País, visando, principalmente, reduzir a complexidade da estrutura tributária atual. Como decorrência, nossa carga tributária pode aumentar. A proposta da reforma tributária está, no momento, sendo discutida por uma comissão formada por representantes do Governo Federal, da Comissão da Reforma Tributária do Congresso Brasileiro e dos Governos estaduais. Uma das propostas inclui a criação de um imposto sobre valor agregado das mercadorias e serviços, o qual poderá substituir seis tributos existentes, incluindo a contribuição social sobre o lucro líquido, o imposto sobre produtos industrializados e o imposto sobre circulação de mercadorias e serviços. Uma outra proposta compreende a adoção da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira - CPMF como imposto Federal permanente sobre transferências financeiras.

Flutuações da taxa de câmbio do real em relação ao dólar norte-americano podem resultar em incerteza na economia brasileira e no mercado Brasileiro de ações, o que poderá reduzir o valor de mercado das nossas Ações Preferenciais.

Embora a maioria de nossas vendas líquidas e dívidas sejam em dólares norte-americanos, as flutuações da taxa de câmbio do real em relação ao dólar norte-americano, bem como as taxas de desvalorização do real frente às taxas de inflação podem nos afetar de maneira adversa. Ver Seção "ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS - Efeitos da Inflação e Flutuações da Taxa de Câmbio" para uma discussão sobre esses efeitos em nossa situação financeira e resultados operacionais.

Como resultado das pressões inflacionárias, a moeda nacional tem sido desvalorizada periodicamente, durante as quatro últimas décadas. Durante esse período, o Governo Brasileiro implementou diversos planos econômicos e utilizou diversas políticas cambiais, incluindo repentinas desvalorizações, mini desvalorizações periódicas durante as quais as frequências de ajustes passavam de diária para mensal, sistemas de taxas de câmbio flutuante e controle do câmbio. De tempos em tempos, houve significativas flutuações nas taxas de câmbio entre a moeda brasileira, o dólar norte-americano e outras moedas.

As desvalorizações do real em relação ao dólar norte-americano podem reduzir o valor de mercado das nossas Ações Preferenciais. As desvalorizações também criam pressões inflacionárias adicionais no Brasil, aumentando, em geral, o preço dos produtos importados e resultando em políticas governamentais recessivas para conter a demanda agregada. Por outro lado, a valorização do real em relação ao dólar norte-americano pode levar à deterioração da conta corrente e da balança de pagamentos, bem como amortecer o crescimento direcionado pela exportação. O impacto potencial da taxa de câmbio flutuante e das medidas do Governo Brasileiro visando a estabilização do real é incerto.

Desenvolvimentos em outros mercados emergentes podem afetar adversamente o preço de mercado das nossas Ações Preferenciais.

O valor de títulos emitidos por empresas brasileiras tem sido, de várias formas, influenciado pelas condições econômicas e de mercado de outros países emergentes. Apesar de tais condições serem diferentes em cada país, a reação dos investidores aos acontecimentos em um país pode afetar os títulos de emissores de outros países, inclusive o Brasil. Desde o quarto trimestre de 1997, os mercados financeiros internacionais têm enfrentado uma volatilidade significativa e um grande número de índices de performance dos mercados de capitais, inclusive no Brasil, têm sofrido quedas significativas. Por exemplo, a crise econômica asiática, a moratória declarada pela Rússia em 1998 e a desvalorização do real causaram grande volatilidade nos mercados de capitais brasileiro e internacional. O valor de mercado das nossas Ações Preferenciais pode ser afetado adversamente por eventos que ocorram em outros países que não o Brasil, especialmente nos países emergentes.

A inadimplência dos Governos estaduais e municipais no Brasil pode aumentar nossos custos de financiamento, bem como reduzir o preço de mercado das nossas Ações Preferenciais.

Também podemos ser afetados de maneira adversa pelos riscos de inadimplência dos Governos estaduais e municipais no Brasil. Em janeiro de 1999, o Estado de Minas Gerais suspendeu os pagamentos ao Governo Federal correspondentes a, aproximadamente, R\$ 18,3 bilhões de sua dívida. Em seguida, outros Estados Brasileiros solicitaram uma renegociação do acordo de financiamento das dívidas com o Governo Federal. Os riscos de inadimplência dos Governos estaduais e municipais podem comprometer a confiança do investidor e/ou ter um efeito negativo na economia brasileira. Se a economia brasileira for afetada de maneira adversa pela inadimplência dos Estados, nossos custos de financiamento poderão aumentar e o preço de mercado das nossas Ações Preferenciais poderá ser adversamente afetado. Ver Seção “ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS – Cenário Econômico Brasileiro”.

Riscos Relacionados às Ações Preferenciais

A volatilidade e a liquidez restrita do mercado de capitais brasileiro podem limitar a possibilidade do investidor de vender as Ações Preferenciais a um preço no momento desejado pelo investidor.

O investimento em ações de companhias localizadas em países emergentes, incluindo o Brasil, envolve maior risco do que o investimento em ações de empresas localizadas em países mais desenvolvidos, sendo que tais investimentos são, geralmente, considerados de natureza especulativa. Os investimentos envolvendo o Brasil estão sujeitos a certos riscos econômicos e políticos, dentre outros, mudanças no ambiente regulatório, tributário, econômico e político que podem afetar a capacidade dos investidores em receber o retorno, total ou em parte de seu investimento. A reduzida capitalização e a restrita liquidez do mercado de capitais brasileiro pode limitar, substancialmente, a possibilidade de vender as Ações Preferenciais no momento e ao preço que o investidor desejar.

A União Federal tem poder de veto sobre determinadas matérias societárias; nossos acionistas controladores agem em conjunto para exercer o controle da Embraer.

A União Federal é titular de uma ação ordinária de classe especial, chamada *Golden Share*, que confere poder de veto sobre, entre outras matérias, a mudança do nosso controle, a mudança de objeto social e a criação e/ou alteração dos programas militares que envolvam ou não o Brasil. Esse poder de veto pode ser exercido em assembléia geral de acionistas, pelo representante legal da União Federal no Conselho de Administração. Além disso, conforme os termos do Acordo de Acionistas, nossos acionistas controladores - Cia. Bozano Simonsen, Sistel e Previ — votam em conjunto, com 60% das ações ordinárias em circulação, o que permite aos nossos acionistas controladores eleger a maioria dos membros do Conselho de Administração e determinar o resultado de quaisquer medidas que requeiram a aprovação dos acionistas, incluindo reorganizações societárias, a data e o pagamento de dividendos futuros.

A venda de um número substancial de ações preferenciais poderia reduzir o preço de negociação das mesmas; o investidor pode não conseguir vender suas Ações Preferenciais pelo preço pago pelas mesmas ou por um preço maior.

A venda de um número substancial de nossas ações preferenciais após a consumação da Oferta Global aqui contemplada poderia reduzir seu preço de negociação. Mediante a liquidação, teremos 299.808.426 Ações Preferenciais em circulação, incluindo 169.906.063 ações mantidas pelos Acionistas Vendedores. A Embraer e os Acionistas Vendedores concordaram que, exceto em certos casos, os Acionistas Vendedores não oferecerão, venderão, contratarão a venda, anunciarão sua intenção em vender, penhorarão ou, de qualquer outra forma, disporão, direta ou indiretamente, de qualquer ação do capital social da Embraer ou de títulos conversíveis em ações da Embraer ou bônus de subscrição ou outros direitos de compra de quaisquer ações da Embraer, sem o consentimento prévio dos Coordenadores da Oferta Internacional, por um período de 180 dias

após a data deste prospecto. Além disso, de acordo com nosso Estatuto Social, nossos acionistas podem autorizar a conversão de ações ordinárias em ações preferenciais, voluntariamente, a uma taxa de conversão de um para um quando da época da conversão. Em 31 de março de 2000, havia 82.138.490 ações ordinárias em circulação, que podiam ser convertidas em Ações Preferenciais. Como consequência da emissão de novas ações preferenciais, de vendas por parte de nossos acionistas controladores ou de outros acionistas, ou da conversão de ações ordinárias em ações preferenciais, o preço de mercado das Ações Preferenciais pode diminuir significativamente. Sendo assim, o investidor pode não conseguir vender suas Ações Preferenciais pelo preço pago pelas mesmas ou por um preço maior. Ver Seções “PRINCIPAIS ACIONISTAS E ACIONISTAS VENDEDORES” e “DESCRIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL”.

O preço das Ações Preferenciais pode ser afetado por uma diluição potencial.

Efeitos adversos potenciais resultantes do exercício dos bônus de subscrição pela BNDESPAR. Em fevereiro e março de 1999, emitimos um total de 83.330 debêntures, com valor nominal unitário de R\$1.800 por debênture e prazo de vencimento de sete anos, que foram adquiridas, principalmente, pela BNDESPAR. Acoplamos a cada debênture 100 bônus de subscrição destacáveis, emitidos em cinco séries. Cada bônus de subscrição qualifica seus titulares a subscrever 10 ações preferenciais ou, sob determinadas circunstâncias, 10 de nossas ações ordinárias. Em fevereiro de 2000, titulares exerceram 833.500 bônus de subscrição, resultando na emissão de 8.335.000 novas ações preferenciais ao preço de emissão de R\$ 2,1998 por ação. Após essa data, a BNDESPAR se tornou a única titular de bônus de subscrição, sendo atualmente titular de 7.499.500 bônus de subscrição. E podendo exercer esses bônus de subscrição a qualquer tempo. Se e quando a BNDESPAR exercer esses bônus de subscrição, o preço de emissão das ações será de R\$ 1,80 por ação, preferencial ou ordinária, conforme o caso, ajustado pela Taxa de Juros de Longo Prazo, ou TJLP, desde 1º de julho de 1998. Em 20 de julho de 2000, o preço de exercício teria sido de R\$ 2,3012 por ação preferencial. Caso a BNDESPAR exerça qualquer desses bônus de subscrição, o preço de mercado das ações preferenciais existentes pode ser substancialmente afetado, uma vez que teremos que emitir novas ações preferenciais até o máximo de 74.995.000. A Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção *Green Shoe*, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção *Green Shoe*. Com exceção das ações a serem vendidas na Oferta Global, a BNDESPAR concordou em não vender, ou de outra forma dispor, de quaisquer ações da Embraer ou direitos de compra de ações da Embraer, sem o consentimento dos Coordenadores da Oferta Brasileira e Coordenadores da Oferta Internacional, por um período de 180 dias a contar da data do presente prospecto.

Efeitos potenciais adversos de nosso plano de opção de compra de ações. Temos um plano de opção de compra de ações que pode, também, provocar diluição substancial no nosso capital preferencial e total. Sob os termos do plano, estamos autorizados a conceder opções para a compra de até 25.000.000 ações preferenciais. As opções concedidas para cada participante poderão ser exercidas da seguinte forma: 30% após três anos a partir da data da concessão, um adicional de 30% após quatro anos e os 40% restantes, após cinco anos. Os participantes podem exercer suas opções em até sete anos a contar da data em que foram outorgadas. Na hipótese dessas opções serem exercidas, o preço de conversão das opções será igual ao preço da média ponderada das ações preferenciais verificada na Bolsa de Valores de São Paulo, relativa aos 60 pregões anteriores à data do exercício, acrescidas ou diminuídas de até 30%, como definido por um comitê designado por nosso Conselho de Administração. Tal porcentagem é considerada para compensar flutuações não usuais no preço de mercado. Em 20 de julho de 2000, foram concedidas opções correspondentes a um total de 16.600.000 ações preferenciais.

ESTIMATIVAS

Este prospecto inclui declarações futuras, principalmente nas Seções “FATORES DE RISCO”, “ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS”, “VISÃO GERAL DA INDÚSTRIA DE AERONAVES REGIONAIS” e “NEGÓCIO”. Nossas estimativas têm por embasamento, em grande parte, nossas expectativas atuais, projeções sobre os eventos futuros e tendências financeiras que afetam o nosso negócio. Essas estimativas estão sujeitas a riscos, incertezas e suposições, que incluem, entre outras:

- condições gerais econômicas, políticas e comerciais no Brasil e nos mercados onde atuamos;
- expectativas da administração e projeções relacionadas ao nosso desempenho financeiro, bem como os efeitos e ações de nossos concorrentes;
- desenvolvimento e comercialização da família de jatos regionais ERJ 170/190;
- nosso nível de endividamento;
- expectativas de tendências para a nossa indústria;
- nossos planos de investimento;
- inflação e desvalorização;
- nossa capacidade de desenvolver e entregar produtos nas datas previamente acordadas;
- regulamentações governamentais existentes e futuras; e
- outros fatores de risco, como descrito na Seção “FATORES DE RISCO”.

As palavras “acredita”, “pode”, “poderá”, “estima”, “continua”, “antecipa”, “pretende”, “espera” e palavras similares têm por objetivo identificar expectativas. Em vista dos riscos e incertezas, as estimativas e as circunstâncias constantes deste prospecto podem não ocorrer. Nossos resultados reais podem diferir substancialmente daqueles mencionados em nossas expectativas.

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

DESTINAÇÃO DOS RECURSOS

O valor líquido total dos recursos que recebermos provenientes das Ofertas Internacional e Brasileira, após a dedução (1) dos descontos e comissões relativos à distribuição e (2) das despesas aplicáveis, no valor de aproximadamente US\$ 3,0 milhões, são estimados em US\$ 232,7 milhões, ou 62,8% dos recursos líquidos totais de US\$ 370,5 milhões provenientes das ofertas.

Conforme deliberação da RCA da Companhia de 30 de junho de 2000, os recursos captados por meio da integralização das Ações Preferenciais a serem emitidas serão alocados da seguinte forma: (i) 98,5% será destinado a investimentos para o desenvolvimento de nossa nova família de jatos regionais ERJ 170/190, (ii) 1,0% será destinado a refinar nossas dívidas, e (iii) 0,5% será destinado a outras finalidades corporativas de caráter geral.

Pretendemos investir os recursos provenientes das ofertas, principalmente, no desenvolvimento da nova família de jatos regionais ERJ 170/190. O quadro abaixo traz os componentes de custo para o desenvolvimento da nova família de jatos regionais ERJ 170/190, bem como uma estimativa dos valores que esperamos dispendir em relação a cada componente do custo:

	Total (em milhões de US\$)
Pesquisa e desenvolvimento	469,0
Melhoria e expansão das nossas instalações atuais	99,0
Total	568,0

Pretendemos utilizar aproximadamente 60% dos recursos no desenvolvimento do ERJ 170 e aproximadamente 40% no desenvolvimento do ERJ 190. Acreditamos que os recursos provenientes das ofertas, somados a aproximadamente US\$ 256 milhões em contribuições em dinheiro de nossos parceiros de risco e ao nosso fluxo de caixa, serão suficientes para financiar o desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 170/190.

Não iremos receber nenhum recurso proveniente da venda de Ações Preferenciais realizada pelos Acionistas Vendedores.

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

INFORMAÇÕES SOBRE O MERCADO

Preços de Mercado das Ações Preferenciais

As nossas ações preferenciais são negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA (“BOVESPA”) sob o símbolo “EMBR4”. Devido ao baixo volume negociado, não podemos tomar o preço de mercado das nossas ações preferenciais como referências para a formação do preço das ADSs, já que as mesmas não são negociadas em todos os pregões. Vale ressaltar que as ações ordinárias de nossa emissão também encontram-se listadas e são negociadas no BOVESPA.

Em 20 de julho de 2000, tínhamos 19.122 titulares de ações preferenciais e 2.310 titulares de ações ordinárias. Na mesma data, um total de 19.616.955 das nossas ações preferenciais eram detidas por 52 titulares de ações nos Estados Unidos da América. O quadro abaixo mostra, para os períodos indicados, as cotações de fechamento, máximas e mínimas, de nossas ações preferenciais, em reais, verificadas na BOVESPA, bem como o volume médio semanal negociado.

	Valor por Ação Preferencial		Volume médio negociado semanalmente (em milhares)
	Máximo (R\$ por ação)	Mínimo (R\$ por ação)	
1997:			
Primeiro Trimestre.....	1,2084	0,6971	127
Segundo Trimestre.....	2,5552	1,0689	830
Terceiro Trimestre.....	2,0449	1,3013	308
Quarto Trimestre.....	1,5802	0,9760	135
1998:			
Primeiro Trimestre.....	1,7196	1,3478	6.737
Segundo Trimestre.....	2,2308	1,6638	772
Terceiro Trimestre.....	2,0449	1,3042	230
Quarto Trimestre.....	1,4385	1,1508	3.428
1999:			
Primeiro Trimestre.....	1,7262	1,1508	327
Segundo Trimestre.....	4,1500	1,5000	943
Terceiro Trimestre.....	5,9900	3,1000	2.925
Quarto Trimestre.....	8,1500	5,3200	1.173
2000:			
Primeiro Trimestre.....	8,7000	7,2000	820
Segundo Trimestre.....	10,4400	7,4600	1.263
Terceiro Trimestre (até julho de 2000).....	11,1200	9,6400	2.365

Em 20 de julho de 2000, a cotação de fechamento das nossas ações preferenciais na BOVESPA foi de R\$ 10,03 por ação.

Entre os fatores a serem considerados na determinação do preço da oferta, além das condições econômicas e de mercado na ocasião da oferta das Ações Preferenciais, incluem-se a indústria na qual operamos, os preços recentes de mercado de ações das companhias com negócios similares aos nossos e outros fatores relevantes.

II.**INFORMAÇÕES SOBRE A COMPANHIA**

- Capitalização
- Diluição
- Informações Financeiras Seleccionadas e Outras Informações
- Análise da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados Operacionais
- Visão Geral da Indústria de Aeronaves Regionais
- Negócio
- Administração
- Principais Acionistas e Acionistas Vendedores
- Operações e Negócios com Partes Relacionadas
- Descrição do Capital Social
- Dividendos e Política de Dividendos
- Informações sobre os Títulos e Valores Mobiliários Emitidos

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

CAPITALIZAÇÃO

O quadro a seguir apresenta nosso caixa total, nossas dívidas de curto prazo e a capitalização total efetiva em 31 de março de 2000 e ajustada de forma a refletir a aplicação dos recursos provenientes da presente oferta.

Os valores foram calculados de acordo com as normas e princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil, não tendo sido auditados. Este quadro deve ser lido em conjunto com as Seções “DESTINAÇÃO DOS RECURSOS”, “INFORMAÇÕES FINANCEIRAS SELECIONADAS E OUTRAS INFORMAÇÕES”, “ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS”.

	Em 31 de março de 2000	Em 31 de março de 2000
	Efetiva	Ajustada (4)
	(em R\$ milhões)	
Disponibilidades.....	660,6	1.067,2
Dívidas de curto prazo (1).....	885,5	885,5
Dívidas de longo prazo (2).....	<u>137,6</u>	<u>137,6</u>
Endividamento total	1.023,1	1.023,1
Patrimônio líquido.....	1.052,3	1.458,9
Capitalização total (3).....	<u>1.189,9</u>	<u>1.596,5</u>

(1) Exclui a parcela atual de dívidas de longo prazo.

(2) Inclui a parcela atual de dívidas de longo prazo.

(3) Soma do total de dívidas de longo prazo e patrimônio líquido.

(4) Ajustada para refletir a aplicação dos recursos obtidos na presente oferta, tendo em vista o aumento de capital no valor de R\$ 439.824.000,00.

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

DILUIÇÃO

Em 31 de dezembro de 1999, tivemos um valor contábil tangível líquido de R\$ 1,4672 por ação. O valor contábil tangível líquido por ação é determinado pela divisão do nosso patrimônio líquido tangível (nosso ativo tangível total menos o total do nosso passivo tangível), pelo número total de ações em circulação em 31 de dezembro de 1999, de 481.217.874. Após efetivar a venda de 52.800.000 Ações Preferenciais objeto da Oferta Global, considerando-se o preço de emissão de R\$ 8,33 por Ação Preferencial, e após deduzir os descontos e comissões da distribuição e as despesas estimadas da Oferta Global que serão pagas por nós, nosso valor contábil tangível líquido estimado, em 31 de dezembro de 1999, seria de, aproximadamente, R\$ 1,1 bilhões, representando R\$ 2,10 por ação. No preço de oferta pública inicial de R\$ 8,33 por Ação Preferencial, isto representaria um aumento imediato no valor contábil tangível líquido de R\$ 0,63 por ação para os acionistas existentes e uma diluição imediata no valor contábil tangível líquido de R\$ 6,17 por Ação Preferencial para os novos investidores em Ações Preferenciais nas ofertas. A diluição para este propósito representa a diferença entre o preço por ação pago por estes investidores e o valor contábil tangível líquido por ação imediatamente após o término da oferta.

O quadro a seguir ilustra tal diluição por ação.

Preço por	R\$
Ação Preferencial	8,33
Valor contábil tangível líquido por Ação Preferencial em 31 de dezembro de 1999.....	1,47
Aumento por Ação Preferencial atribuível a novos investidores	0,63
Valor contábil tangível líquido por Ação Preferencial após as ofertas	2,10
Diluição no valor contábil tangível líquido por Ação Preferencial para os novos investidores	6,17

A presente discussão e o quadro acima são baseados no número total de ações em circulação em 31 de dezembro de 1999 e não consideram o exercício dos bônus de subscrição e opções em circulação.

Em fevereiro de 2000, emitimos 8.335.000 novas ações preferenciais em função do exercício, por seus respectivos titulares, de 833.500 bônus de subscrição, aumentando o número total de ações em circulação para 489.552.874.

A Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção *Green Shoe*, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção *Green Shoe*. Ver Seção “DESCRIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL – Debêntures e Bônus de Subscrição”.

Assumindo que todos os bônus de subscrição existentes tivessem sido exercidos em 31 de dezembro de 1999, nosso valor contábil tangível líquido por ação preferencial teria sido, naquela data, de R\$ 5,93, e nosso valor contábil tangível líquido por Ação Preferencial após a efetivação da Oferta Global, considerando-se o preço de emissão das Ações Preferenciais de R\$ 8,33 por Ação Preferencial seria, em 31 de dezembro de 1999, de R\$ 8,41.

Atualmente, nenhuma de nossas opções em circulação podem ser exercidas. Entretanto, a emissão de ações adicionais mediante o exercício de opções de compra de ações ou outros valores mobiliários conversíveis em ações resultariam em uma diluição adicional dos acionistas existentes. Para uma descrição mais detalhada de nossos bônus de subscrição e opções ver Seções “ADMINISTRAÇÃO - Plano de Opção de Compra de Ação” e “DESCRIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL - Debêntures e Bônus de Subscrição”.

INFORMAÇÕES FINANCEIRAS SELECIONADAS E OUTRAS INFORMAÇÕES

O quadro a seguir apresenta informações financeiras selecionadas e outros dados nas datas e para cada um dos período indicados. As informações financeiras selecionadas em 31 de dezembro de 1995, 1996, 1997, 1998 e 1999 para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 1995, 1996, 1997, 1998 e 1999 foram obtidas de nossas informações financeiras auditadas pela Arthur Andersen.

Nossas demonstrações financeiras foram preparadas pelo método de correção monetária integral, de forma a reconhecer os efeitos da variação do poder aquisitivo da moeda brasileira no período e foram expressos em reais constantes de 31 de março de 2000, usando desde o início de 1996, o Índice Geral de Preços ao Mercado, ou IGP-M, apurado e divulgado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV. Entretanto, pelo fato de acreditarmos que o efeito da inflação apurada pelo IGP-M em 1998, de 1,8%, não seja material para a apresentação das nossas informações financeiras, assumimos, para o ano de 1998, uma inflação anual de 0% para o cálculo das movimentações contábeis utilizando o método de correção monetária integral.

As informações financeiras selecionadas para os primeiros três meses encerrados em 31 de março de 1999 e 2000 foram derivadas de nossas demonstrações financeiras trimestrais não auditadas, incluídas neste prospecto, e que, na opinião da administração, refletem todos os ajustes necessários para uma apresentação justa de nossos resultados para tais períodos. Os resultados das operações para os primeiros três meses encerrados em 31 de março de 2000 não são, necessariamente, indicativos dos resultados operacionais a serem esperados para todo o exercício social a se encerrar em 31 de dezembro de 2000. Somente por conveniência os resultados mostrados em reais para os primeiros três meses encerrados em 31 de março de 2000 foram convertidos em dólares pela taxa do câmbio comercial de venda em 31 de março de 2000, equivalente a R\$ 1,7473 por US\$ 1,00. A conversão dos resultados apresentados para o exercício social de 1999 não foi realizada devido à distorção criada pela significativa variação cambial no período, de 48,0%, face à taxa de inflação de 20,1%, conforme apurada pelo IGP-M, para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999.

As informações financeiras aqui apresentadas foram preparadas de acordo com os princípios contábeis normalmente aceitos no Brasil. Leia estes dados juntamente com Seções “APRESENTAÇÃO DAS INFORMAÇÕES FINANCEIRAS E OUTRAS INFORMAÇÕES”, “INFORMAÇÕES FINANCEIRAS SELECIONADAS E OUTRAS INFORMAÇÕES” e “ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS”.

	No ano encerrado em 31 de dezembro					Nos três meses encerrados em 31 de março de		
	1995	1996	1997	1998	1999	1999	2000	2000
	<i>(em milhares, exceto para dados referentes a ações)</i>							
Dados da Demonstração do Resultado								
Receita líquida.....	RS482.729	RS554.873	RS1.034.662	RS1.920.343	RS3.704.418	RS707.007	RS1.040.312	US\$595.383
Resultado bruto.....	92.310	87.638	251.744	492.936	1.280.566	324.987	266.911	152.756
Despesas com vendas e administrativas ...	(104996)	(94.837)	(130.180)	(219.855)	(327.844)	(65.528)	(96.231)	(55.074)
Lucro operacional antes das despesas financeiras.....	(176.740)	51.656	67.443	216.155	913.774	262.680	144.373	82.626
Despesas financeiras, líquidas.....	(155.099)	(133.143)	(100.626)	(97.899)	(418.473)	(404.958)	3.027	1.732
Crédito(provisão) de imposto de renda.....	1.279	(819)	136.862	(14.315)	23.210	(10.728)	(61.785)	(35.360)
Lucro (prejuízo) líquido.....	(419.775)	(81.748)	(11.851)	99.256	464.699	(153.267)	85.892	49.157
Lucro (prejuízo) líquido por ação (1)(2).....	(3,37)	(0,28)	(0,02)	0,21	0,97	(0,32)	0,18	0,10
Lucro (prejuízo) líquido por ADS (1)(2).....	(13,48)	(1,12)	(0,08)	0,84	3,88	(1,28)	0,72	0,40
Dividendos em dinheiro por ação (2).....	-	-	-	0,13	0,27	-	-	-
Dividendos em dinheiro por ADS (2).....	-	-	-	0,52	1,08	-	-	-
Média ponderada do número de ações ordinárias emitidas (2).....	62.300	96.803	175.350	242.544	242.544	242.544	242.544	242.544
Média ponderada do número de ações preferenciais emitidas (2).....	5.587	40.090	134.562	238.673	238.673	238.673	242.612	242.612
Dados de Balanço:								
Caixa e bancos.....	RS5.969	RS9.973	RS127.629	RS383.577	RS557.748	RS434.960	RS660.619	US\$378.080
Total dos ativos.....	1.548.195	1.667.986	1.959.890	2.663.973	3.783.005	3.191.120	3.850.202	2.203.515
Imobilizado.....	464.179	438.158	423.872	420.472	476.096	440.382	481.807	275.744
Endividamento total.....	395.111	580.538	467.501	996.604	1.158.130	1.120.127	1.023.135	585.552
Passivo total.....	1.285.359	1.310.169	1.345.829	2.018.177	2.816.241	2.698.599	2.797.882	1.601.260
Patrimônio Líquido.....	262.836	357.817	614.061	645.796	966.764	492.521	1.052.320	602.255
Outros Dados Financeiros:								
Depreciação e Amortização.....	RS68.868	RS74.663	RS86.124	RS138.604	RS169.367	RS36.396	RS46.655	US\$26.701
Investimentos (fim de período).....	102.570	140.261	104.740	107.095	131.116	26.738	29.199	16.711
Caixa líquido proveniente de (usado em) atividades operacionais.....		(138.394)	227.136	23.749	394.244	94.781	200.706	114.866
Caixa líquido proveniente de (usado em) atividades de financiamento.....		286.918	(10.386)	344.025	(91.009)	(16.480)	(68.688)	(39.311)
Caixa líquido proveniente de (usado em) atividades de investimentos.....		(144.520)	(99.095)	(111.826)	(129.064)	(26.914)	(29.147)	(16.681)
EBITDA (4).....		126.319	153.567	354.759	1.083.141	299.076	191.028	109.328

Outras Dadas:	Em e para o ano encerrado em 31 de dezembro de					Em e para os três meses encerrados em 31 de março de	
	1995	1996	1997	1998	1999	1999	2000
Aeronaves entregues durante o período:							
EMB 120 Brasília.....	17	17	10	14	7	2	—
ERJ 145.....	—	4	32	60	80	15	24
ERJ 135.....	—	—	—	—	16	—	10
EMB 312 Tucano.....	27	15	—	6	—	—	—
AMX.....	4	3	5	10	3	—	1
ALX.....	2	—	—	—	—	—	—
Aeronaves leves.....	28	24	24	26	17	5	2
EMB 110 Bandeirante.....	1	1	—	—	—	—	—
Entrega total.....	79	64	71	116	123	22	37
Aeronaves encomendadas durante o período:							
EMB 120 Brasília.....	14	3	—	21	—	—	—
ERJ 145.....	8	51	94	64	125	13	86
ERJ 135.....	—	—	8	126	7	—	24
ERJ 170.....	—	—	—	—	40	—	—
ERJ 190-200.....	—	—	—	—	30	—	—
EMB 312 Tucano.....	—	—	6	—	—	—	—
AMX.....	—	—	—	—	—	—	—
Sivam (5).....	—	—	8	—	—	—	—
EMB AEW&C.....	—	—	—	—	4	—	—
ALX.....	2	—	—	—	—	—	—
Aeronaves leves.....	28	24	24	26	19	5	—
EMB 110 Bandeirante.....	1	1	—	—	—	—	—
Total de pedidos firmes.....	53	79	140	237	225	18	110
Aeronaves em backlog no final do período:							
EMB 120 Brasília.....	24	10	—	7	—	5	—
ERJ 145.....	18	65	127	131	176	129	238
ERJ 135.....	—	—	8	134	125	134	139
ERJ 170.....	—	—	—	—	40	—	40
ERJ 190-200.....	—	—	—	—	30	—	30
EMB 312 Tucano.....	15	—	6	—	—	—	—
AMX.....	23	20	15	5	2	5	1
Sivam (5).....	—	—	8	8	8	8	8
EMB AEW&C.....	—	—	—	—	4	—	4
Aeronaves leves.....	—	—	—	—	2	—	—
Reservas totais (em aeronaves).....	80	95	164	285	387	281	460
Reservas totais (em milhões).....	US\$ 647	US\$1.227	US\$3.011	US\$4.112	US\$6.365	US\$4.093	US\$7.654

- (1) Baseado no número total de ações ordinárias e ações preferenciais emitidas até o final do período.
- (2) Reajustado para contemplar o grupamento das ações ordinárias e preferenciais de 100 para 1, respectivamente, realizado em 30 de abril de 1999.
- (3) Durante o quarto trimestre de 1997 realizamos uma alteração em provisões contábeis, totalizando R\$ 127.092 mil, para reconhecer como crédito fiscal prejuízos passados. Tendo em vista a perspectiva de lucros tributáveis nos três exercícios subsequentes ao quarto trimestre de 1997, devido à projeção de aumento nas vendas e nos pedidos de *backlog*, o montante de crédito fiscal realizável também cresceu significativamente. O lucro por ação e por ADS (básico e diluído) em função da referida alteração contábil, em 31 de dezembro de 1997, era o seguinte:

Lucro por ação ordinária - básico	0,96
Lucro por ação preferencial - básico	1,06
Lucro por ADS - básico	4,24
Lucro por ação ordinária - diluído	0,82
Lucro por ação preferencial - diluído	0,90
Lucro por ADS - diluído	3,60
- (4) EBITDA significa lucro (prejuízo) líquido antes do crédito (provisão) de imposto de renda e contribuição social, do lucro (prejuízo) não operacional, da receita (despesa) financeira e da depreciação e amortização. EBITDA é uma rubrica que não faz parte do GAAP norte-americano nem do GAAP Brasileiro, não representando o fluxo de caixa para os períodos apresentados e não devendo ser considerado como uma alternativa para o lucro (prejuízo) líquido, como um indicador de nosso desempenho operacional ou como uma alternativa para o fluxo de caixa e fonte de liquidez. Nosso EBITDA (como definido acima) pode não ser comparável ao EBITDA como definido por outras companhias. Embora o EBITDA (como definido acima) não forneça uma medida do GAAP norte-americano nem do GAAP Brasileiro de fluxo de caixa operacional, é comumente usado por analistas financeiros e analistas da indústria aeroespacial.
- (5) Sivam significa o Sistema de Vigilância da Amazônia, para o qual criamos as aeronaves de vigilância EMB 145 AEW&C e EMB 145 RS.

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS

Nossas demonstrações financeiras foram preparadas pelo método de correção monetária integral, de forma a reconhecer os efeitos da mudança do poder aquisitivo da moeda brasileira em função da inflação no período, e foram expressos em reais constantes de 31 de março de 2000, usando desde o início de 1996 o IGP-M, apurado e divulgado pela FGV. Entretanto, pelo fato de acreditarmos que o efeito da inflação apurada pelo IGP-M em 1998 de 1,8% não ser material para a apresentação das nossas informações financeiras, assumimos uma inflação anual de 0% para o cálculo das movimentações contábeis utilizando o método de correção monetária integral em 1998.

Este prospecto contém estimativas que envolvem riscos e incertezas. Nossos resultados atuais podem diferir materialmente daqueles analisados nas declarações sobre o futuro como resultado de vários fatores, incluindo, mas não se limitando, àqueles estabelecidos nos "FATORES DE RISCO" e nas matérias constantes deste prospecto de forma geral. Ver Seção "APRESENTAÇÃO DAS INFORMAÇÕES FINANCEIRAS E OUTRAS INFORMAÇÕES".

Embraer

Somos o quarto maior fabricante de aeronaves comerciais no mundo, considerando as receitas líquidas provenientes da venda de aeronaves comerciais em 1998. Também somos o principal fornecedor de aeronaves de defesa para a Força Aérea Brasileira, considerando o número de aviões vendidos.

Cenário Econômico Brasileiro

A economia brasileira tem sido caracterizada pela freqüente e drástica intervenção do Governo e por ciclos econômicos voláteis. O Governo Brasileiro tem, periodicamente, mudado a política monetária, fiscal, creditícia, tarifária e outras políticas para influenciar o curso da economia brasileira. Novas alterações em tais políticas, assim como a inflação, flutuações nas taxas de juros e de câmbio, instabilidade social e política, acontecimentos diplomáticos e econômicos, e a resposta do Governo Brasileiro a tais eventos, podem afetar adversamente nossos negócios.

Alterações nas condições políticas e econômicas que podem continuar ocorrendo poderão requerer ênfase contínua na avaliação dos riscos associados com nossas atividades, nossos negócios e nossa estratégia de operação. Ver Seção "FATORES DE RISCO - Riscos Relacionados com o Brasil - Desenvolvimentos em outros mercados emergentes podem afetar adversamente o preço de mercado das nossas ações preferenciais" para a discussão do impacto no Brasil e em nossa companhia dos eventos ocorridos em mercados emergentes.

Desenvolvimentos futuros nas políticas do Governo Brasileiro, inclusive alterações na política monetária e de incentivos adotados para financiar as exportações de mercadorias brasileiras, ou na economia brasileira, sobre os quais não temos nenhum controle, podem afetar adversamente nossos negócios.

Após a crise financeira da Rússia, ocorrida em agosto de 1998, investidores estrangeiros retiraram seus recursos dos mercados de capitais dos países emergentes. Este redirecionamento na alocação dos recursos afetou particularmente o Brasil, devido ao seu crescente déficit de conta corrente e orçamentário. Como resultado, as reservas em moeda estrangeira diminuíram drasticamente, caindo de US\$ 67,3 bilhões em 31 de agosto de 1998 para US\$ 42,4 bilhões em 31 de outubro de 1998. Em setembro de 1998, no intuito de defender o real, o Governo Brasileiro aumentou a Taxa de Assistência do Banco Central (TBAN) de aproximadamente 30% para 50% ao ano, restringiu temporariamente o acesso das instituições financeiras aos recursos nas Taxas de Assistência Básica do Banco Central (TBC), e reduziu o prazo mínimo para novas emissões de dívida em moeda estrangeira e para a rolagem de títulos já emitidos. Em seguida, em outubro de 1998, o Governo Brasileiro anunciou o programa de estabilização fiscal com a finalidade de aumentar a arrecadação de tributos, controlar os gastos governamentais e reduzir o déficit fiscal. No mesmo período, também iniciou negociações com o Fundo Monetário Internacional, ou o FMI, para obter um acordo de auxílio à Economia Brasileira.

O Governo Brasileiro fez alguns progressos na implementação do programa de estabilização fiscal. Em 13 de novembro de 1998, o FMI aprovou o acordo com o Governo Brasileiro, totalizando US\$ 41,5 bilhões, a partir de contribuições feitas pelo FMI e por aproximadamente 20 governos de países desenvolvidos, além do Banco Mundial. A aceitação do empréstimo do FMI teve como condição básica o comprometimento do Governo Brasileiro com a implementação de corte de gastos e aumento de tributos.

Apesar do pacote fiscal e do acordo com o FMI, a confiança de investidores continuou a deteriorar-se. Respondendo à pressão sobre o real, o Banco Central ampliou a banda cambial em 13 de janeiro de 1999 e, efetivamente, abandonou a política cambial de desvalorização gradual adotada em 1995. O Banco Central também aumentou sua intervenção nos mercados de câmbio à vista e futuro. Entretanto, a pressão sobre o real não diminuiu e, em 15 de janeiro, o Banco Central permitiu a livre flutuação do real. A taxa de câmbio de R\$ para US\$ alcançou R\$ 2,1647 em 3 de março de 1999 sendo que, em 12 de janeiro de 1999, o real estava cotado a R\$ 1,2114 por dólar norte-americano.

Em 5 de março de 1999, o Banco Central eliminou as taxas TBC e TBAN e começou a adotar a taxa *Over/Selic*, atualmente a taxa de referência para os empréstimos do Banco Central. Como pode influenciar a taxa *Over/Selic* diariamente através de sua participação no mercado primário e secundário de títulos públicos, a taxa *Over/Selic* permite que o Banco Central responda rapidamente às mudanças nas condições de mercado. Desde 5 de março de 1999, o real flutuou consideravelmente em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de maio de 2000, estava a R\$ 1,8250 por US\$ 1,00. O Banco Central foi reduzindo gradualmente a taxa *Over/Selic* para 18,5% ao ano em 28 de março de 2000, em comparação a 44,9% em 5 de março de 1999,

após a desvalorização. Entretanto, não podemos assegurar que as taxas de juros continuarão a cair, que o real permanecerá estável ou que as companhias brasileiras terão maior acesso aos mercados de capitais doméstico e internacionais.

Efeitos da Inflação e Flutuações da Taxa de Câmbio

Até julho de 1994, a economia brasileira teve durante muitos anos taxas altas e imprevisíveis de inflação e desvalorização constante de sua moeda em relação ao dólar. O quadro a seguir mostra a inflação brasileira medida pelo IGP-M e a desvalorização da moeda brasileira em relação ao dólar para os períodos abaixo apresentados.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Primeiros três meses de 2000
Inflação (IGP-M).....	2.567,5%	1.246,6%	15,2%	9,2%	7,7%	1,8%	20,1%	1,8%
Desvalorização (Valorização) (R\$ vs. US\$) ...	2.532,5%	613,4%	14,9%	6,9%	7,4%	8,3%	48,0%	(2,3%)

A inflação e as variações da taxa de câmbio tiveram, e podem continuar a ter, efeitos substanciais em nossas condições financeiras e nos resultados de nossas operações. Em grande parte, estamos naturalmente protegidos contra a desvalorização da moeda brasileira porque aproximadamente 95,8% de nossas receitas líquidas e aproximadamente 78,5% de nossos custos de vendas no ano de 1999 eram denominados em dólares. Além disso, mais de 98,3% do nosso *backlog* em 31 de março de 2000 representava vendas em dólar norte-americano. Devido à desvalorização de 48,0% do real em 1999 frente ao dólar norte-americano, nossos resultados intermediários período a período cresceram significativamente em reais quando comparado ao crescimento em dólares norte-americanos. Como a desvalorização do real foi menor do que dez por cento para cada um dos anos encerrados em 31 de dezembro de 1996, 1997 e 1998, acreditamos que os efeitos da desvalorização não foram materiais para os nossos resultados durante esses períodos. Da mesma forma, acreditamos que a valorização do real nos primeiros três meses de 2000 não teve efeito relevante sobre os resultados de nossas operações neste período.

Nossas despesas com materiais, responsáveis por aproximadamente 78,5% de nossos custos de vendas em 1999, são efetuadas em dólares norte-americanos. Embora a desvalorização do real impacte estas despesas negativamente, o efeito é compensado significativamente por nossa alta porcentagem de receitas em dólares. Nossas despesas com pessoal, que foram responsáveis por aproximadamente 14,8% do nosso custo de vendas em 1999, são principalmente incorridas em reais e, calculadas como uma porcentagem das receitas líquidas, tendem a diminuir à medida em que o real se desvalorize. A desvalorização do real tem, portanto, um impacto positivo nesta parcela do nosso custo de vendas. Este efeito positivo é freqüentemente compensado pelo reajuste salarial, que tende a seguir a desvalorização visando repor a inflação.

Um segundo efeito significativo da inflação e das variações da taxa de câmbio diz respeito aos nossos ativos e passivos monetários em reais. O valor destes ativos e passivos diminui em termos de dólares norte-americanos quando o real se desvaloriza frente à moeda norte-americana. As mudanças no valor em reais de nossos ativos e passivos denominados em dólares norte-americanos, em especial, das nossas dívidas, terão impacto no nosso lucro líquido. Um aumento do passivo líquido em dólares, por exemplo, resultará em perda no item variações cambiais da nossa demonstração de resultados e reduzirá as quantias disponíveis para a distribuição aos nossos acionistas. O impacto mais significativo da desvalorização de nossos ativos e passivos monetários está relacionado à nossa dívida. A posição do nosso endividamento total aumentou em 16,2%, de R\$ 996,6 milhões em 31 de dezembro de 1998 para R\$ 1.158,1 milhões em 31 de dezembro de 1999. Este aumento é basicamente atribuído à desvalorização do real, considerando que 88,5% do nosso endividamento estava indexado ao dólar norte-americano em 31 de dezembro de 1999.

Finalmente, como as receitas em nossos negócios na área de defesa têm sido historicamente expressas em reais, enquanto nossos custos para este segmento têm sido principalmente expressos em dólares norte-americanos, a desvalorização do real afetou adversamente nossa margem nos negócios de defesa. Entretanto, anualmente e em datas específicas definidas nos contratos com o Governo Brasileiro, seremos capazes de ajustar nossos preços em reais, de forma a recuperar parcelas dos efeitos adversos da desvalorização. Como nossos negócios na área de defesa têm se voltado para os mercados internacionais e nossas vendas para este segmento estão cada vez mais denominadas em dólares norte-americanos, esperamos estar cada vez menos expostos à desvalorização da moeda brasileira para este segmento.

Visão Geral

Base da Apresentação

Nossas demonstrações financeiras foram preparadas pelo método de correção monetária integral, de forma a reconhecer os efeitos da mudança do poder aquisitivo da moeda brasileira em função da inflação no período, e foram expressos em reais constantes de 31 de março de 2000, usando desde o início de 1996 o IGP-M, apurado e divulgado pela FGV. Entretanto, pelo fato de acreditarmos que o efeito da inflação apurada pelo IGP-M em 1998, de 1,8% no período, não ser material para a apresentação das nossas informações financeiras, assumimos uma inflação anual de 0% em 1998, para o cálculo das movimentações contábeis utilizando o método de correção monetária integral.

Informações operacionais

O quadro a seguir estabelece os dados estatísticos relativos às nossas entregas, pedidos firmes e *backlog* para nossas aeronaves, bem como outras informações operacionais significativas no final de cada período. As entregas consistem nas aeronaves entregues aos clientes e para as quais a receita correspondente foi reconhecida. Nosso *backlog* compreende todos os pedidos firmes que ainda não foram entregues. Um pedido firme é um compromisso contratual de um cliente acompanhado pelo pagamento de um sinal, para o qual reservamos um lugar em uma de nossas três linhas de produção. Os pedidos firmes incluem *backlog* e as entregas.

	Ano encerrado em 31 de dezembro de			Período de três meses encerrado em 31 de março de	
	1997	1998	1999	1999	2000
Regional					
Entregas (cumulativo)					
ERJ 145.....	36	96	176	111	200
ERJ 135.....	—	—	16	—	25
EMB 120 Brasília.....	325	338	345	340	345
Pedidos firmes (cumulativo)					
ERJ 145.....	163	227	352	240	438
ERJ 135.....	8	134	140	134	164
EMB 120 Brasília.....	325	345	345	345	345
ERJ 170.....	—	—	40	—	40
ERJ 190-200.....	—	—	30	—	30
Total dos pedidos firmes (cumulativo).....	<u>496</u>	<u>706</u>	<u>907</u>	<u>719</u>	<u>1.017</u>
Total de <i>backlog</i> (em milhões).....	US\$2.649	US\$3.737	US\$6.051	US\$3.784	US\$7.355
Defesa					
Total de entregas (cumulativo, apenas aeronaves AM-X e Tucano).....	664	682	685	682	686
Total de <i>backlog</i> (em milhões).....	US\$349	US\$342	US\$313	US\$309	US\$299
Outras Informações Operacionais					
Receita líquida por empregado (em milhares) (1).....	R\$261,4	R\$333,4	R\$493,7	R\$407,8	R\$475,8
Número de funcionários (no final do período).....	4.494	6.737	8.302	7.040	8.928

(1) Baseado nas vendas líquidas por período, divididas pela média do número de funcionários ao final de cada trimestre durante o período.

Em 31 de março de 2000, clientes nossos tinham opções de compra de 296 aeronaves ERJ 145 e de 157 aeronaves ERJ 135. O modelo ERJ 135 foi certificado em julho de 1999 pela FAA e a primeira entrega foi feita no mesmo mês. Temos pedidos firmes com entrega programada de 70 aeronaves ERJ 145 e 36 aeronaves ERJ 135 de abril a dezembro de 2000. Ver Seção “NEGÓCIO - Produção”. Além disso, em 31 de março de 2000, tínhamos 30 pedidos firmes para o ERJ 170, 30 pedidos firmes para o ERJ 190-200 e 100 opções referentes à família de jatos regionais ERJ 170/190 vendidas para a Crossair, nosso primeiro cliente para estas aeronaves, bem como 10 pedidos firmes e cinco opções do ERJ 170 para Regional Airlines da França. Esperamos iniciar a entrega do ERJ 170 até o fim de 2002 e do ERJ 190-200 em meados de 2004 e do ERJ 190-100 em 2005.

Receitas

Geramos nossas receitas basicamente a partir da venda de aeronaves regionais que, atualmente, incluem a família de jatos regionais ERJ 145/135, bem como o EMB 120 Brasília. Também geramos receitas a partir da venda de aeronaves de defesa, que incluem o EMB 312 Tucano, uma aeronave de treinamento turboélice, e o caça a jato AM-X. Para os três meses encerrados em 31 de março de 2000 e para o ano encerrado em 31 de dezembro de 1999, as vendas das aeronaves de defesa foram responsáveis por R\$ 58,8 milhões e R\$ 218,6 milhões, respectivamente, ou 5,7% e 5,9% de nossa receita líquida. Para os mesmos períodos, aproximadamente, 51,2% e 97,5% da receita líquida relativa aos negócios de defesa foram obtidas com vendas para o Governo Brasileiro. Para os três meses encerrados em 31 de março de 2000 e para o ano encerrado em 31 de dezembro de 1999, as vendas de aeronaves regionais, as quais são 100% denominadas em dólares, geraram R\$ 913,3 milhões e R\$ 3.072,1 milhões, ou 87,2% e 82,9%, respectivamente, de nossa receita líquida. Finalmente, geramos receitas provenientes de nossos outros negócios relacionados, que incluem suporte de pós-venda (incluindo a venda de peças sobressalentes, manutenção e reparo, treinamento e outros serviços de suporte aos clientes) e o fornecimento de partes estruturais e sistemas mecânicos e hidráulicos para outros fabricantes de aeronaves. Para os três meses encerrados em 31 de março de 2000 e para o ano encerrado em 31 de dezembro de 1999, nossos outros negócios relacionados foram responsáveis por R\$ 68,2 milhões e R\$ 413,7 milhões, ou 6,6% e 11,2% de nossas receitas líquidas, respectivamente.

Além disso, estamos desenvolvendo uma nova linha de jatos executivos, ECJ 135 e ECJ 170, que constitui um novo segmento de negócios. Pretendemos gerar receitas com a venda desses novos jatos a partir de contratos similares aos contratos de aquisição negociados para os nossos jatos regionais. Ver Seção “NEGÓCIO – Negócios envolvendo Aeronaves Executivas”.

Reconhecemos a receita pela venda de nossas aeronaves regionais quando a aeronave é entregue ao cliente. Em geral, recebemos um depósito na data da assinatura do contrato de compra de nossas aeronaves regionais e pagamentos subsequentes no valor de 5% do preço de venda da aeronave em 18 meses, 12 meses e seis meses antes da data programada para entrega. Recebemos o valor restante do preço da venda mediante a entrega da aeronave. Pagamentos efetuados antes da entrega são registrados como adiantamento de clientes no passivo do nosso balanço patrimonial, até a efetiva entrega da aeronave.

Devido à desvalorização do real em 1999, e seu efeito sobre o orçamento do Governo Brasileiro destinado ao ProEx, assessoramos alguns de nossos clientes prejudicados por tal efeito, por meio de uma análise caso a caso, na reestruturação de suas formas de financiamento. Nos casos em que não fomos capazes de reestruturar as formas de financiamento, nós compensamos os respectivos clientes por meio de ajustes específicos nos preços, de forma a garantir para tais clientes as taxas de juros efetivas verificadas nas estruturas de financiamento originais. Reconhecemos tais ajustes específicos nos preços, no ato da entrega da aeronave aos respectivos clientes, como deduções sobre vendas em nossa demonstração de resultados e como contas a pagar em nosso balanço patrimonial. Nos primeiros três meses de 2000, estas deduções representaram 1,7% de nossas receitas líquidas. Caso decidamos oferecer tal assistência no futuro, podemos continuar realizando eventuais deduções relativas aos clientes afetados.

Nossos contratos de venda de aeronaves incluem, tipicamente, ajustes ao preço de compra da aeronave com base em uma fórmula escalonada que reflete, em parte, a inflação nos Estados Unidos. Com respeito às opções de compra de nossas aeronaves, geralmente recebemos US\$100.000,00 para cada ERJ 145/135 e US\$50.000,00 para cada EMB 120 Brasília. Em 31 de março de 2000, registramos adiantamentos de clientes no valor de R\$ 26,5 milhões relacionados aos pagamentos de opções. Geralmente, os depósitos, pagamentos subsequentes e pagamentos de opções não são reembolsáveis. Tipicamente, damos aos nossos clientes 18 meses para exercerem suas opções. Assim que o cliente decide exercer uma opção, consideramos tal pedido como uma ordem firme. Registramos cada pagamento relativo a uma opção como adiantamento do cliente em nosso balanço. Se uma opção é exercida, começamos a receber os pagamentos subsequentes na forma mencionada acima. Quando a aeronave é entregue, reconhecemos os adiantamentos do cliente como receita. Se uma opção não reembolsável não for exercida, reconheceremos o adiantamento do cliente como outras receitas operacionais.

Reconhecemos a receita da venda de nossas aeronaves de defesa de acordo com o método de porcentagem de conclusão. Nossos clientes de defesa desembolsam adiantamentos que vão sendo convertidos em receitas conforme atingimos certas porcentagens de conclusão do projeto contratado, tais como concepção, desenvolvimento, projeto e engenharia, integração de sistemas e customização. Geralmente, estas parcelas não são reembolsáveis.

Custo de Vendas

Nossos custos de vendas consistem basicamente em:

- *Material* — Estes custos são principalmente denominados em dólares norte-americanos. Substancialmente todos os nossos custos de materiais são cobertos por contratos com fornecedores. Os preços destes contratos são, geralmente, ajustados com base em uma fórmula de escalonamento que reflete, em parte, a inflação verificada na economia norte-americana.
- *Mão de Obra* — Estes custos são principalmente denominados em reais.
- *Depreciação e Amortização* — De acordo com o GAAP Brasileiro, amortizamos nossos custos de pesquisa e desenvolvimento para cada tipo de aeronave pelo número total esperado de aeronaves a serem vendidas, baseada na estimativa de demanda de mercado para a respectiva aeronave. No lançamento da aeronave, a determinação da demanda de mercado reflete a análise do tamanho do mercado potencial e nossa participação de mercado esperada. Durante os últimos estágios do ciclo de produção de uma aeronave, nossa estimativa de demanda de mercado reflete, num grau crescente, nosso *backlog*, opções, negociações em curso e esforços de venda. Acreditamos que essa é uma base razoável para determinar o período de amortização. Damos baixa da amortização diferida dos custos de pesquisa e desenvolvimento como despesas não operacionais à medida em que observamos redução da demanda de mercado, sendo que o saldo diferido dos custos de pesquisa e desenvolvimento não será recuperável com base na antecipação das vendas. Depreciamos nossa propriedade, instalações e equipamentos sobre suas respectivas vidas úteis, variando de 4 a 48 anos.

Despesas Operacionais e Receita (Despesa) Financeira Líquida

As despesas operacionais consistem em despesas administrativas, despesas com vendas e outras receitas (despesas) líquidas. Outras receitas (despesas) líquidas consistem, basicamente, em provisões para processos trabalhistas, perda de estoque e obsolescência, despesas corporativas não alocadas e ajuste do estoque ao valor de mercado.

As receitas (despesas) financeiras consistem, basicamente, em despesas com juros, receita de juros com a aplicação do caixa e variações líquidas monetárias e cambiais. As variações líquidas monetárias e cambiais refletem o efeito da inflação e da flutuação do câmbio em nossa demonstração de resultados.

Resultados das Operações

A tabela abaixo fornece a divisão geográfica de nossas receitas líquidas. A disposição geográfica tem em consideração o país de origem do operador da aeronave. Ver Seção “NEGÓCIO”.

	Receita líquida por Área Geográfica				
	Ano encerrado em 31 de dezembro de			Período de três meses encerrado em 31 de março de	
	1997	1998	1999	1999	2000
	<i>(em milhões de reais)</i>				
Américas excluindo Brasil					
Regional	326,5	1.112,7	2.189,5	381,3	422,6
Defesa	–	–	5,5	–	–
Outros negócios relacionados.....	72,2	109,2	186,7	39,6	45,1
	398,7	1.221,9	2.381,7	420,9	467,7
Brasil					
Regional	220,3	115,0	104,6	34,9	–
Defesa	108,9	178,4	213,1	51,5	30,1
Outros negócios relacionados.....	48,2	44,5	152,1	10,7	7,0
	377,4	337,9	469,8	97,1	37,1
Europa					
Regional	233,1	276,6	778,0	174,9	490,7
Defesa	–	4,7	–	–	28,7
Outros negócios relacionados.....	23,3	37,6	65,1	13,6	15,2
	256,4	318,9	843,1	188,5	534,6
Outros					
Regional	–	–	–	–	–
Defesa	–	33,4	–	–	–
Outros negócios relacionados.....	2,2	8,2	9,8	0,5	0,9
	2,2	41,6	9,8	0,5	0,9
Total.....	R\$ 1.034,7	R\$ 1.920,3	R\$ 3.704,4	R\$ 707,0	R\$ 1.040,3

A tabela a seguir mostra dados operacionais por segmento de negócios:

	Dados Financeiros Resumidos por Segmento de Negócios				
	Ano encerrado em 31 de dezembro de			Período de três meses encerrado em 31 de março de	
	1997	1998	1999	1999	2000
	<i>(em milhões de reais)</i>				
Receita líquida					
Regional.....	779,9	1.504,3	3.072,1	591,1	913,3
Defesa.....	108,9	216,5	218,6	51,5	58,8
Outros negócios relacionados.....	145,9	199,5	413,7	64,4	68,2
	1.034,7	1.920,3	3.704,4	707,0	1.040,3
Custo de vendas					
Regional.....	(610,4)	(1.152,3)	(2.057,7)	(314,1)	(670,0)
Defesa.....	(68,3)	(153,1)	(192,8)	(45,5)	(50,6)
Outros negócios relacionados.....	(104,3)	(122,0)	(173,3)	(22,4)	(52,8)
	(783,0)	(1.427,4)	(2.423,8)	(382,0)	(773,4)
Resultado bruto					
Regional.....	169,5	352,0	1.014,4	277,0	243,3
Defesa.....	40,6	63,4	25,8	6,0	8,2
Outros negócios relacionados.....	41,6	77,5	240,4	42,0	15,4
	251,7	492,9	1.280,6	325,0	266,9
Despesas operacionais (incluindo participação dos empregados nos lucros)					
Regional.....	(48,4)	(84,8)	(98,1)	(25,6)	(49,3)
Defesa.....	(5,4)	(19,1)	(15,1)	(2,8)	(4,4)
Outros negócios relacionados.....	(57,7)	(102,7)	(111,5)	(20,4)	(12,1)
Despesas corporativas.....	(72,8)	(70,1)	(142,1)	(13,5)	(56,7)
	(184,3)	(276,7)	(366,8)	(62,3)	(122,5)
Lucro das operações antes das despesas financeiras	R\$ 67,4	R\$ 216,2	R\$ 913,8	R\$ 262,7	R\$ 144,4

A receita líquida do segmento regional representou aproximadamente 75,4%, 78,3% e 82,9% da receita líquida total da Embraer relativa aos exercícios sociais de 1997, 1998 e 1999, respectivamente, representando ainda aproximadamente 83,6% da receita líquida total relativa aos três meses encerrados em 31 de março de 1999 e 87,8% da receita líquida total relativa aos três meses encerrados em 31 de março de 2000. A receita líquida do segmento de defesa foi de aproximadamente 10,5%, 11,3% e 5,9% da receita líquida total para os mesmos anos, respectivamente. Essa receita representou aproximadamente 7,3% da receita líquida total relativa aos três meses encerrados em 31 de março de 1999 e 5,7% da receita líquida total relativa aos três meses encerrados em 31 de março de 2000.

A tabela a seguir apresenta informações da demonstração do resultado e porcentagens de nossa receita líquida nos períodos indicados:

	Ano encerrado em 31 de dezembro de				Período de três meses encerrado em 31 de março de					
	1997	1998	1999		1999	2000				
	<i>(em milhões de reais, exceto as porcentagens)</i>									
Receita líquida	R\$ 1.034,7	100%	R\$ 1.920,3	100%	R\$ 3.704,4	100%	R\$ 707,0	100%	R\$ 1.040,3	100%
Custo de vendas	(783,0)	75,7	(1.427,4)	74,3	(2.423,8)	65,4	(382,0)	54,0	(773,4)	74,3
Material	(519,3)	50,2	(1.017,2)	53,0	(1.902,9)	51,4	(276,4)	39,1	(617,4)	59,3
Mão-de-obra	(134,8)	13,0	(192,9)	10,0	(359,8)	9,7	(73,4)	10,4	(100,5)	9,7
Depreciação e amortização	(86,1)	8,3	(138,6)	7,2	(146,3)	3,9	(30,2)	4,3	(40,1)	3,8
Outros	(42,8)	4,1	(78,7)	4,1	(14,8)	0,4	(2,0)	0,2	(15,4)	1,5
Lucro bruto	251,7	24,3	492,9	25,7	1.280,6	34,6	325,0	46,0	266,9	25,7
Despesas operacionais										
Administrativas	(50,4)	4,9	(64,7)	3,4	(94,0)	2,5	(16,8)	2,4	(30,4)	2,9
Vendas	(79,8)	7,7	(155,2)	8,1	(233,8)	6,3	(48,7)	6,9	(65,8)	6,3
Outras receitas (despesas), líquidas	(52,7)	5,1	(36,7)	1,9	(0,5)	0,0	3,2	0,4	(20,4)	2,0
Participação dos empregados nos lucros	(1,5)	0,1	(20,2)	1,0	(38,5)	1,0	0,0	0,0	(5,9)	0,6
Lucro operacional antes das despesas financeiras	67,4	6,5	216,2	11,2	913,8	24,7	262,7	37,2	144,4	13,9
Receita (despesa) financeira										
Despesas de juros	(115,1)	11,1	(89,1)	4,6	(136,9)	3,7	(44,6)	6,3	(44,8)	4,3
Receita de juros	5,9	0,6	55,9	2,9	28,7	0,8	(0,6)	0,1	13,7	1,3
Variações monetárias e cambiais, líquidas	8,6	0,8	(64,6)	3,4	(310,3)	8,4	(359,8)	50,9	34,1	3,3
Receita (despesa) não operacional, líquida	(115,5)	11,2	(4,7)	0,2	(53,8)	1,4	(0,3)	0,0	0,3	0,0
Crédito (provisão) de imposto de renda	136,9	13,2	(14,3)	0,7	23,2	0,6	(10,7)	1,5	(61,8)	5,9
Lucro (prejuízo) líquido	(R\$11,9)	1,1	R\$99,3	5,2	R\$464,7	12,5	(R\$153,3)	21,7	R\$85,9	8,2

O quadro a seguir apresenta informações dos custos não amortizados de pesquisa e desenvolvimento, apurados por modelo de aeronave, em 31 de março de 2000, bem como informações sobre opções, ordens firmes e entrega de aeronaves apuradas em 31 de março de 2000:

	Modelos de Aeronaves			
	EMB 120	ERJ 145	ERJ 135/140	ERJ 170/190
	<i>(em milhares, exceto quantidade de aeronave)</i>			
Custos Diferidos	R\$ 284.341	R\$ 549.217	R\$ 43.434	R\$ 2.200
Amortização Acumulada	(282.469)	(266.302)	(2.315)	-
Diferido Líquido	R\$ 1.872	R\$ 282.915	R\$ 41.119	R\$ 2.200
Quantidade total de aeronaves projetadas para o programa em 31.03.2000	352	480	480	650
Quantidade de aeronaves em 31.03.2000:				
Entregues	350	200	26	-
Ordens firmes (backlog)	-	250	139	70
Opções com vencimento em:				
2000	-	67	12	105
2001	-	65	18	-
2002	-	53	42	-
2003 em diante	-	116	85	-
Total de Opções	-	301	157	105

EMB 120 Brasília

Durante a maior parte do ano de 1999, possuíamos 10 opções de compra do EMB 120 Brasília e estávamos negociando a venda de mais 70 destas aeronaves. Entretanto, no decorrer de novembro de 1999, as 10 opções para compra do EMB 120 Brasília venceram sem que tivessem sido exercidas. Além disso, as negociações para venda de 30 EMB 120 Brasília mantidas com a Força Aérea Brasileira e de 40 EMB 120 Brasília com outro cliente potencial foram encerradas sem que qualquer venda fosse efetuada. Devido a tais eventos, em dezembro de 1999, demos baixa no total do custo não amortizado referente a essa aeronave, mantendo apenas R\$ 1,9 milhão nessa conta. Restam dois EMB 120 Brasília sendo produzidos, que ainda não foram vendidos.

ERJ 145/140/135

As entregas das aeronaves ERJ 145 e ERJ 135 iniciaram em 1996 e 1999, respectivamente, e as primeiras entregas do ERJ 140 estão previstas para 2001. Nossa expectativa é que tais aeronaves continuem a ser vendidas por pelo menos dez anos. Tendo em vista o tamanho de seu *backlog* e o prazo das opções de compra, entendemos não ser necessária qualquer reserva para custos não amortizados referentes ao programa ERJ 145/140/135 no futuro próximo.

ERJ 170/190

O programa ERJ 170/190 estava em estágio inicial de desenvolvimento em 31 de março de 2000, logo não havia necessidade de se constituir reserva para tal programa na referida data.

Comparação entre o período de três meses encerrado em 31 de março de 2000 e o período de três meses encerrado em 31 de março de 1999

- *Receita líquida.* A receita líquida aumentou em 47,1%, passando de R\$ 707,0 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 1999, para R\$ 1.040,3 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. A receita líquida do segmento regional evoluiu 54,5% de R\$ 591,1 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para R\$ 913,3 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. A receita líquida do segmento de defesa apresentou um crescimento de 14,2% de R\$ 51,5 milhões nos primeiros três meses de 1999 para R\$ 58,8 milhões nos primeiros três meses de 2000. As receitas líquidas provenientes de outros negócios aumentaram 5,9% de R\$ 64,4 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para R\$ 68,2 milhões no mesmo período de 2000.

O aumento da receita no nosso segmento regional ocorreu principalmente em virtude do aumento de 60% nas entregas do ERJ 145, de 15 aeronaves entregues nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para 24 aeronaves entregues no mesmo período de 2000. Este aumento foi complementado pelas entregas iniciais do ERJ 135, que passaram de nenhuma aeronave entregue nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para nove aeronaves nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. Este aumento foi parcialmente compensado pela diminuição das entregas do EMB 120 Brasília, de duas aeronaves entregues nos primeiros três meses de 1999 para nenhuma entrega no mesmo

período de 2000. O maior preço médio unitário de venda do ERJ 145 e do ERJ 135, quando comparado com o preço médio unitário do EMB 120 Brasília, também contribuiu para o aumento da receita. O aumento da receita no segmento de defesa deveu-se, principalmente, à conclusão dos estágios de desenvolvimento do EMB 145 AEW&C e do EMB 145 RS e à conseqüente contabilização de receitas relativas a esse desenvolvimento, mas também à entrega de uma aeronave ERJ 135 ao Governo da Grécia para uso militar.

- *Custo de vendas.* O custo de vendas aumentou em 102,4% (em comparação a um aumento de 47,1% da receita líquida), passando de R\$ 382,0 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para R\$ 773,4 milhões no mesmo período de 2000. Este aumento no custo é atribuído principalmente ao aumento nas vendas em cada um dos nossos segmentos de negócios. A desvalorização do real em 1999 foi responsável exclusivamente por um aumento no custo de vendas de aproximadamente 12,7%, o equivalente a R\$ 48,4 milhões, devido ao fato de que parcela substancial dos materiais consumidos durante os três primeiros meses de 1999, especialmente para aeronaves regionais, foi adquirida antes da desvalorização.

O custo de vendas como porcentagem da receita líquida aumentou de 54,0% nos primeiros três meses de 1999, para 74,3% no mesmo período de 2000. A elevação no custo de vendas como porcentagem da receita líquida deve-se, principalmente, à desvalorização do real em 1999, que aumentou nossos custos de vendas em 2000, sem impactar de forma relevante nossas vendas líquidas, como explicado acima Ver nesta Seção “– Efeitos da Inflação e Flutuações da Taxa de Câmbio”. Nosso lucro bruto decresceu 17,9%, de R\$325,0 milhões no período de três meses encerrado em 31 de março de 1999, para R\$266,9 milhões no período de três meses encerrado em 31 de março de 2000.

- *Despesas operacionais.* As despesas operacionais, incluindo o resultado de participação em subsidiárias não consolidadas e a participação dos empregados nos lucros, aumentaram 96,7%, passando de R\$ 62,3 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para R\$ 122,5 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. Esse aumento pode ser atribuído a um crescimento de 35,0% nas despesas com vendas, que passaram de R\$ 48,7 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 1999, para R\$ 65,8 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 2000, a um crescimento de 81,2% nas despesas administrativas, que passaram de R\$ 16,8 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para R\$ 30,4 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 2000, e ao aumento em outras receitas (despesas) operacionais, que passaram de uma receita de R\$ 3,2 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 1999, para uma despesa de R\$ 20,4 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 2000.

A elevação das outras despesas operacionais líquidas deve-se, principalmente, a uma despesa de R\$ 18,7 milhões nos primeiros três meses de 2000 relacionada aos estudos e análises preliminares da família de jatos regionais ERJ 170/190. O aumento nas despesas com vendas é atribuído diretamente às atividades de vendas e esforços de marketing relativos à família de jatos regionais ERJ 145/140/135 e ERJ 170/190 e também às nossas aeronaves de defesa. Aumentamos nosso *backlog* em 87,0%, de US\$ 4,1 bilhões, em 31 de março de 1999, para US\$ 7,6 bilhões, em 31 de março de 2000. O aumento nas despesas administrativas deve-se principalmente à contratação de novos funcionários de forma a nos adaptarmos ao aumento da produção.

As despesas operacionais como porcentagem da receita líquida aumentaram de 8,8% nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para 11,8% nos três meses encerrados em 31 de março de 2000, principalmente devido à elevação nas outras despesas operacionais líquidas, conforme acima mencionado.

- *Receita (despesa) financeira líquida.* A despesa financeira permaneceu estável, passando de R\$ 44,6 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para R\$ 44,8 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. A receita financeira aumentou de R\$ (0,6) milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 1999, para R\$ 13,7 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. Essa elevação está relacionada ao aumento no nosso saldo médio de caixa e ao fato de que as taxas de juros nos primeiros três meses de 1999 estavam em níveis mais baixos que a inflação medida pelo IGP-M.

Nossas perdas (ganhos) monetárias e cambiais líquidas foram revertidas de uma perda de R\$ 359,8 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 1999, para um ganho de R\$ 34,1 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 2000, representando ganho cambial líquido.

Os ganhos relativos à variação cambial, que evoluíram de uma perda de R\$ 349,0 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 1999, para um ganho de R\$ 34,1 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 2000, devem-se principalmente à desvalorização do real em relação ao dólar ocorrida no primeiro trimestre de 1999 e à valorização da moeda nacional no mesmo período de 2000. Os ganhos relativos à variação monetária evoluíram de uma perda de R\$ 10,8 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 1999, para um ganho de R\$ 0,03 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. Esta evolução é decorrente da redução na diferença entre o índice de inflação contratual utilizado na correção de nossas dívidas e o IGP-M utilizado pela correção monetária.

- *Crédito (provisão) de imposto de renda e contribuição social.* Nossa provisão de imposto de renda e contribuição social aumentou de R\$ 10,7 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 1999, para R\$ 61,8 milhões, nos três meses encerrados em 31 de março de 2000, devido ao nosso maior resultado no primeiro trimestre de 2000 e também ao fato de que nossos créditos fiscais de imposto de renda e contribuição social foram integralmente reconhecidos até dezembro de 1999.
- *Lucro líquido.* Em virtude dos fatores descritos anteriormente, nosso lucro líquido evoluiu de um prejuízo de R\$ 153,3 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para um lucro de R\$ 85,9 milhões nos três meses encerrados em 31 de dezembro de 2000.

Comparação entre 1999 e 1998

- *Receita líquida.* A receita líquida aumentou em 92,9%, passando de R\$ 1.920,3 milhões em 1998 para R\$ 3.704,4 milhões em 1999, principalmente devido ao aumento de 104,2% registrado na receita líquida regional, de R\$ 1.504,3 milhões em 1998 para R\$ 3.072,1 milhões em 1999, e ao aumento de 107,4% nas receitas de outros negócios, de R\$ 199,5 milhões em 1998 para R\$ 413,7 milhões em 1999, além do pequeno crescimento de 1,0% na receita do segmento de defesa, de R\$ 216,5 milhões em 1998 para R\$ 218,6 milhões em 1999. A desvalorização do real foi responsável por um aumento de aproximadamente 41,9% na receita líquida, equivalente a R\$ 805,0 milhões.

O aumento de vendas no nosso segmento regional ocorreu principalmente em virtude do aumento de 33,3% nas entregas do ERJ 145, de 60 aeronaves em 1998 para 80 aeronaves em 1999. Este aumento foi complementado pelas entregas iniciais do ERJ 135, que passaram de nenhuma aeronave entregue em 1998 para 16 aeronaves entregues em 1999, e parcialmente compensado pela diminuição em 46,2% das entregas do EMB 120 Brasília, de 13 aeronaves em 1998 para 7 aeronaves em 1999. O maior preço médio unitário de venda do ERJ 145 e do ERJ 135, quando comparado com o preço médio unitário do EMB 120 Brasília, também contribuiu para o aumento da receita. O pequeno aumento das vendas de aeronaves de defesa deveu-se, principalmente, à conclusão dos estágios de desenvolvimento do EMB 145 AEW&C e do EMB 145 RS e à conseqüente contabilização de receitas relativas a esse desenvolvimento.

- *Custo de vendas.* O custo de vendas aumentou em 69,8% (em comparação a um aumento de 92,9% da receita líquida), passando de R\$ 1.427,4 milhões em 1998 para R\$ 2.423,8 milhões em 1999. A desvalorização do real foi responsável por um aumento de aproximadamente 33,9% no custo de vendas, o equivalente a R\$ 483,6 milhões. O restante do aumento no custo de vendas é atribuído ao aumento nas vendas de cada um dos nossos segmentos de negócios, conforme explicado abaixo.

O aumento no custo de vendas dos segmentos regionais, de defesa e de outros negócios é diretamente atribuído ao aumento nas vendas líquidas em cada segmento. Além disso, o custo de vendas do segmento de defesa aumentou em comparação com as receitas desse segmento devido a uma mudança na *mix* de produtos, de aviões com margens elevadas, tais como o AM-X, para aviões com margens menores, tais como o EMB AEW&C e o EMB 145 RS. Adicionalmente, apesar das nossas vendas no segmento de defesa serem realizadas principalmente em reais, a maioria dos nossos custos de vendas deste segmento são incorridos em dólares norte-americanos. Por este motivo, a desvalorização do real impactou negativamente a nossa margem no segmento de defesa. O custo de vendas como porcentagem da receita líquida diminuiu de 74,3% em 1998 para 65,4% em 1999. Esta redução deve-se, principalmente, à queda nos custos em reais relacionados às vendas do segmento regional em dólares, em virtude da recente desvalorização do real. Nosso lucro bruto aumentou pelo fato de 95,8% das nossas receitas serem denominadas em dólares norte-americanos enquanto que uma parcela dos nossos custos, principalmente relacionados a mão-de-obra e amortização, são denominados em real. Além do efeito positivo da desvalorização do real, nosso lucro bruto aumentou também pelo aumento na entrega de produtos regionais com grandes margens de lucro, tais como o ERJ 145 e o ERJ 135.

- *Despesas operacionais.* As despesas operacionais, incluindo o resultado de participação em subsidiárias não consolidadas e a participação dos empregados nos lucros, aumentaram 32,5%, passando de R\$ 276,8 milhões em 1998 para R\$ 366,8 milhões em 1999. Esse aumento é atribuído principalmente a um crescimento de 50,7% nas despesas com vendas, que passaram de R\$ 155,2 milhões em 1998 para R\$ 233,8 milhões em 1999, e a um crescimento de 45,3% nas despesas administrativas, que passaram de R\$ 64,7 milhões em 1998 para R\$ 94,0 milhões em 1999. Esse aumento foi parcialmente compensado por uma diminuição em outras despesas operacionais líquidas, que passaram de R\$ 36,7 milhões em 1998 para R\$ 0,5 milhão em 1999.

O aumento nas despesas com vendas é diretamente atribuído às atividades de vendas e esforços de marketing relativos à família de jatos regionais ERJ 145/135 e ERJ 170/190 e também às nossas aeronaves de defesa. Este aumento também é resultado da contratação de uma nova equipe de vendas e da formação de um departamento responsável pela nossa estratégia de marketing. Aumentamos nosso *backlog* em 54,8%, de US\$ 4,1 bilhões em 31 de dezembro de 1998 para US\$ 6,4 bilhões em 31 de dezembro de 1999. O aumento nas despesas administrativas deve-se principalmente à contratação de novos funcionários de forma a nos adaptarmos ao aumento da produção. A redução das outras despesas operacionais líquidas deve-se, principalmente, à redução na provisão para perdas em estoques, de R\$ 24,8 milhões em 1998 para zero em 1999, e ao ganho de R\$ 17,2 milhões em 1999 relacionado aos efeitos inflacionários sobre ativos e passivos não alocados. Estes dois efeitos foram parcialmente compensados pela despesa de R\$ 19,1 milhões em 1999 relativa aos estudos e análises preliminares para a família de jatos ERJ 170/190.

As despesas operacionais como porcentagem da receita líquida diminuíram, passando de 14,4% em 1998 para 9,9% em 1999. As principais razões para esta diminuição foram nossos esforços para manter as despesas administrativas e corporativas compatíveis com aumento na produção, e a redução nas outras despesas operacionais líquidas, conforme acima mencionado.

- *Receita (despesa) financeira líquida.* A despesa financeira aumentou em 53,6%, passando de R\$ 89,1 milhões em 1998 para R\$ 136,9 milhões em 1999. Este aumento está relacionado com o aumento do nosso endividamento causado em parte pela desvalorização do real. A receita financeira diminuiu em 48,6%, de R\$ 55,9 milhões em 1998 para R\$ 28,7 milhões em 1999, principalmente devido à queda nas taxas reais de juros.

Nossas perdas líquidas monetárias e cambiais sofreram um aumento de 380,1%, passando de R\$ 64,6 milhões em 1998 para R\$ 310,3 milhões em 1999. Desses R\$ 310,3 milhões em perdas monetárias e cambiais líquidas, R\$ 335,5 milhões correspondem à perda cambial líquida resultante do efeito da desvalorização em nossos passivos líquidos em dólares (ativos menos passivos).

A perda relativa à variação cambial, que aumentou de R\$ 46,4 milhões em 1998 para R\$ 335,5 milhões em 1999, deve-se principalmente à desvalorização do real em relação ao dólar em 1999. O aumento também deve-se ao fato de termos aumentado substancialmente nossos passivos líquidos em dólares durante 1999, consistindo principalmente de aumentos em empréstimos, adiantamentos de clientes, fornecedores e contas a pagar. A variação monetária líquida aumentou de uma perda de R\$ 18,2 milhões em 1998 para um ganho de R\$ 25,2 milhões em 1999. Este aumento foi resultado do elevação da inflação para efeitos da correção monetária, que cresceu de 1,8% em 1998 para 20,1% em 1999, conforme apurado pelo IGP-M. Este resultado foi parcialmente compensado pela indexação à inflação de certos passivos conforme definido em seus respectivos contratos.

- *Receita (despesa) não operacional líquida.* A despesa não operacional líquida aumentou de R\$ 4,7 milhões em 1998 para R\$ 53,8 milhões em 1999. Este aumento deve-se principalmente à baixa de R\$ 53,4 milhões em custos de pesquisa e desenvolvimento relativos ao EMB 120 Brasília. Durante 1999, opções de compra do EMB 120 Brasília venceram sem serem exercidas e nós não efetivamos nenhuma nova venda. Em virtude disso, em dezembro de 1999 procedemos a baixa dos referidos custos, deixando um saldo de R\$ 1,9 milhão remanescente no ativo diferido. Em 31 de março de 2000 tínhamos duas aeronaves EMB 120 Brasília em produção que ainda não tinham sido vendidas.
- *Crédito (provisão) de imposto de renda e contribuição social.* Nosso crédito (provisão) de imposto de renda e contribuição social aumentou, passando de uma provisão de R\$ 14,3 milhões em 1998 para um crédito de R\$ 23,2 milhões em 1999. Em 31 de dezembro de 1999, tínhamos prejuízo fiscal e base negativa de contribuição social nos valores de R\$ 1.056,4 milhões e R\$ 531,1 milhões, respectivamente, disponíveis para compensar receitas tributáveis futuras, representando créditos

tributários no valor de R\$ 311,9 milhões. Antes de 1998, apresentamos prejuízos e não pagamos imposto de renda e contribuição social, a não ser pequenos valores associados a receitas obtidas por nossas subsidiárias estrangeiras. Em 1997, contabilizamos créditos fiscais de R\$ 137,1 milhões, para imposto de renda e contribuição social, relativos aos nossos prejuízos a compensar para os anos de 1998, 1999 e 2000. Em 1999, contabilizamos mais R\$ 87,7 milhões relativos a projeções revisadas de resultados para 2000, assim como uma estimativa para o uso de prejuízos fiscais a compensar nos anos de 2001, 2002 e 2003.

- *Lucro líquido.* Em virtude dos fatores descritos anteriormente, nosso lucro líquido aumentou em 368,2%, passando de R\$ 99,3 milhões em 1998 para R\$ 464,7 milhões em 1999. O lucro líquido também aumentou de 5,2% da receita líquida em 1998 para 12,5% da receita líquida em 1999.

Comparação entre 1998 e 1997

- *Receita líquida.* A receita líquida aumentou em 85,6%, passando de R\$ 1.034,7 milhões em 1997 para R\$ 1.920,3 milhões em 1998, principalmente em virtude de um aumento de 92,9% na receita líquida do segmento regional, que passou de R\$ 779,9 milhões em 1997 para R\$ 1.504,3 milhões em 1998 e de um aumento de 98,8% na receita líquida do segmento de defesa, que passou de R\$ 108,9 milhões em 1997 para R\$ 216,5 milhões em 1998. Os outros negócios também aumentaram 36,7%, passando de R\$ 145,9 milhões em 1997 para R\$ 199,5 milhões em 1998.

O aumento nas receitas do segmento regional deve-se principalmente a um aumento de 87,5% nas entregas de aeronaves ERJ 145, que passaram de 32 aeronaves em 1997 para 60 aeronaves em 1998. Esse aumento foi complementado por um aumento de 30,0% nas entregas do EMB 120 Brasília, que passaram de 10 aeronaves em 1997 para 13 em 1998. O preço unitário médio de venda mais elevado do ERJ 145, quando comparado ao do EMB 120 Brasília, também contribuiu para o aumento da receita. O aumento da receita líquida de aeronaves de defesa deve-se principalmente a aumentos nas entregas de EMB 312 Tucano, que passaram de nenhuma entrega em 1997 para seis aeronaves entregues em 1998, o aumento nas entregas do EMB 120 Brasília, que passaram de nenhuma entrega em 1997 para uma aeronave em 1998, bem como à conclusão dos estágios de desenvolvimento do AM-X e à contabilização de receitas relativas a estas etapas do projeto.

- *Custo de vendas.* O custo de vendas aumentou em 82,3% (em comparação com um aumento de 85,6% na receita líquida), passando de R\$ 783,0 milhões em 1997 para R\$ 1.427,4 milhões em 1998. Esse aumento no custo de vendas deve-se principalmente a um aumento de 88,8% no custo de vendas do segmento regional (em comparação a um aumento de 92,9% na receita líquida do segmento regional), que passou de R\$ 610,4 milhões em 1997 para R\$ 1.152,3 milhões em 1998, especificamente em virtude do aumento nas entregas de aeronaves ERJ 145 e EMB 120 Brasília. O acréscimo no custo de vendas também é resultado de um aumento de 124,2% no custo de vendas do segmento de defesa (em

comparação a um aumento de 98,8% na receita líquida do segmento de defesa), que passou de R\$ 68,3 milhões em 1997 para R\$ 153,1 milhões em 1998, e de um aumento de 17,0% no custo de vendas de outros negócios, que passou de R\$ 104,3 milhões em 1997 para R\$ 122,0 milhões em 1998.

O aumento no custo de vendas dos segmentos regionais, de defesa e de outros negócios é atribuído diretamente ao aumento na receita líquida. O custo de vendas como porcentagem da receita líquida diminuiu de 75,7% em 1997 para 74,3% em 1998. A diminuição do custo de vendas como porcentagem da receita líquida deve-se principalmente aos preços unitários médios de venda do ERJ 145, mais elevados em comparação aos preços unitários médios de venda do EMB 120 Brasília, bem como aos aumentos de produtividade na fabricação do ERJ 145, pois nos beneficiamos de economias de escala nessa linha de produtos.

- *Despesas operacionais.* As despesas operacionais, incluindo o resultado de participação em subsidiárias não consolidadas e a participação dos empregados nos lucros, aumentaram 50,2%, passando de R\$ 184,3 milhões em 1997 para R\$ 276,8 milhões em 1998. Esse aumento é atribuído principalmente a um aumento de 94,5% nas despesas com vendas, que passaram de R\$ 79,8 milhões em 1997 para R\$ 155,2 milhões em 1998, a um aumento de 28,3% nas despesas administrativas, que passaram de R\$ 50,4 milhões em 1997 para R\$ 64,7 milhões em 1998, e a um aumento na participação dos empregados nos lucros, de R\$1,5 milhão em 1997 para R\$20,3 milhões em 1998. O aumento foi compensado por uma diminuição de 30,3% nas outras receitas (despesas) líquidas, que passaram de uma despesa de R\$ 52,6 milhões em 1997 para uma despesa de R\$ 36,6 milhões em 1998.

O aumento nas despesas com vendas é atribuído diretamente ao aumento das atividades de vendas e de esforços de marketing relacionados ao ERJ 145/135. Aumentamos nosso *backlog* em 36,6%, de US\$ 3,0 bilhões em 1997 para US\$ 4,1 bilhões em 1998. O aumento nas despesas administrativas deve-se principalmente à contratação de novos funcionários de forma a nos adaptarmos ao aumento da produção. A diminuição das outras despesas operacionais líquidas deve-se a uma diminuição dos custos sem alocação, a uma diminuição das reservas para contingências (devido à ausência de eventos novos em 1998 que demandassem reservas adicionais), a um custo não recorrente de reestruturação contabilizado em 1997 no valor de R\$ 8,9 milhões, e a ganhos não recorrentes sobre pré pagamentos de tributos financiados no valor de R\$ 5,7 milhões contabilizados em 1998. Essas diminuições foram parcialmente compensadas por um aumento nas perdas com estoques, na sua maior parte atribuídas a uma provisão para estoques obsoletos de peças sobressalentes, e uma provisão para realização de impostos sobre circulação de mercadorias recuperáveis no valor de R\$ 5,3 milhões, cuja recuperação foi negada pelas autoridades fiscais.

As despesas operacionais como porcentagem do faturamento líquido diminuíram de 17,8% em 1997 para 14,4% em 1998. As razões primordiais dessa diminuição foram a redução nas outras despesas operacionais líquidas, conforme mencionado acima, bem como os resultados dos nossos esforços para manter as despesas administrativas e corporativas compatíveis com o aumento na produção.

- *Receita (despesa) financeira líquida.* A despesa financeira diminuiu 22,6%, passando de R\$ 115,1 milhões em 1997 para R\$ 89,1 milhões em 1998. Essa diminuição deve-se, principalmente, à conversão de ações preferenciais Classe B em ações preferenciais Classe A e ordinárias, resultando na redução de pagamentos de prêmios sobre essas ações, de R\$ 24,3 milhões em 1997 para R\$ 3,2 milhões em 1998. Adicionalmente, nossa recompra de debêntures, que eliminou R\$ 10,9 milhões em pagamento de juros, também contribuiu para essa diminuição. Essa diminuição foi parcialmente compensada por um aumento nos juros e comissões sobre empréstimos para financiar o aumento da produção.

A receita financeira aumentou de R\$ 5,9 milhões em 1997 para R\$ 55,9 milhões em 1998. Esse aumento deve-se principalmente a um aumento em nosso saldo médio de caixa e disponibilidades de curto prazo.

Nossas perdas líquidas monetárias e cambiais aumentaram, passando de um ganho de R\$ 8,6 milhões em 1997 para uma perda de R\$ 64,6 milhões em 1998, refletindo um aumento de R\$ 40,8 milhões nas perdas decorrentes de variações monetárias e um aumento de R\$ 32,4 milhões nas perdas decorrentes de variações cambiais. O aumento de R\$ 40,8 milhões nas perdas decorrentes de variações monetárias deve-se principalmente à diminuição da inflação de 7,7% em 1997, de acordo com o IGP-M, e a nossa inflação assumida para 1998 de 0%. O aumento de R\$ 32,4 milhões nas perdas decorrentes de variações cambiais deve-se principalmente ao aumento de nossos passivos líquidos indexados ao dólar, que passaram de R\$ 758,8 milhões em 31 de dezembro de 1997 para R\$ 1.156,3 em 31 de dezembro de 1998.

- *Receita (despesa) não-operacional líquida.* A despesa não operacional líquida diminuiu em 95,9%, de uma despesa de R\$ 115,5 milhões em 1997 para uma despesa de R\$ 4,7 milhões em 1998. A diminuição na despesa não operacional líquida deve-se principalmente a uma baixa contábil em 1997 relacionada à amortização dos custos de desenvolvimento do EMB 120 Brasília. Reavaliamos nossa estimativa quanto ao número total originalmente planejado de aeronaves a serem vendidas baseados em uma redução da demanda de mercado por aeronaves a hélice em favor dos jatos regionais. Em virtude da redução das vendas potenciais dessa aeronave, nossa administração acreditou que não seria possível vender unidades suficientes do EMB 120 Brasília, com suficiente margem bruta, de maneira a amortizar totalmente o custo relativo à pesquisa e ao desenvolvimento do projeto. Por isso, efetuamos baixa de R\$ 121,1 milhões de encargos diferidos do EMB 120 Brasília em 1997 relativa à mencionada redução na demanda de mercado.

- *Crédito (provisão) de imposto de renda e contribuição social.* Nosso crédito (provisão) de imposto de renda e contribuição social diminuiu, passando de um crédito de R\$ 136,9 milhões em 1997 para uma provisão de R\$ 14,3 milhões em 1998. Em 31 de dezembro de 1998, tínhamos prejuízo fiscal e base negativa de contribuição social acumulados de R\$ 1.374,1 milhões e R\$ 692,6 milhões, respectivamente, disponíveis para compensar receitas tributáveis futuras, representando um potencial de créditos tributários no valor de R\$ 398,9 milhões. Antes de 1998, registramos prejuízos e não pagamos imposto de renda e contribuição social, a não ser valores pequenos associados a receitas obtidas por nossas subsidiárias estrangeiras. Em 1997, contabilizamos um crédito fiscal de R\$ 137,1 milhões de imposto de renda e contribuição social relativos aos nossos prejuízos a compensar para os anos de 1998, 1999 e 2000. Com base nos resultados positivos do segundo semestre de 1997, no nosso *backlog* de ordens para aeronaves e em estudos internos que previam a continuidade da tendência de obtenção de resultados positivos, decidimos contabilizar em 1997 nossa estimativa de créditos fiscais para os três exercícios fiscais subseqüentes. O aumento na provisão para imposto de renda e contribuição social ocorrido em 1998 reflete os tributos pagos menos os créditos fiscais adicionais, que refletiam a diferença entre o valor estimado em 1997 de créditos fiscais atribuíveis a 1998 e os créditos fiscais realmente utilizados em 1998.
- *Lucro líquido.* Em virtude dos fatores descritos acima, nosso prejuízo líquido foi de R\$ 11,9 milhões em 1997 em comparação a um lucro líquido de R\$ 99,3 milhões em 1998. O resultado líquido passou de um prejuízo de 1,1% da receita líquida de 1997 para um lucro de 5,2% da receita líquida em 1998.

Pesquisa e Desenvolvimento

Pesquisa e desenvolvimento de aeronaves e de componentes para aeronaves representam a maior parte de nossos investimentos. Também incorremos em gastos de pesquisa e desenvolvimento que não estão relacionados com o desenvolvimento de nenhuma aeronave em particular. Tais gastos incluem a implementação de medidas para a melhora da qualidade de nossos produtos e de nossa operação, bem como de estudos para determinar os últimos avanços em tecnologia e controle de qualidade. Em 31 de março de 2000, aproximadamente 11,2% dos nossos empregados estavam envolvidos em projetos de pesquisa e desenvolvimento.

Começamos a incorrer em gastos de pesquisa e desenvolvimento no início do projeto de uma aeronave. Amortizamos gastos de pesquisa e desenvolvimento com base no número esperado de entregas durante a vida da aeronave. Amortizamos a parcela da pesquisa e do desenvolvimento relacionados a uma aeronave na entrega de cada aeronave.

Fazemos investimentos substanciais no desenvolvimento de novos projetos. Os investimentos totais relacionados a pesquisa e desenvolvimento em 1999 foram de R\$ 131,1 milhões, consistindo em R\$ 32,9 milhões para pesquisa e desenvolvimento da família ERJ 145/140/135, R\$ 2,5 milhões para pesquisa e desenvolvimento da nova família de jatos ERJ 170/190 e R\$ 95,7 milhões para investimento em bens de produção, incluindo melhorias e expansão de nossas instalações para o desenvolvimento do ERJ 170/190. Os investimentos totais relacionados a pesquisa e desenvolvimento em 1998 foram de R\$ 64,7 milhões, consistindo em R\$ 51,1 milhões para desenvolvimento de produto (40,9% para o ERJ 145 e 45,4% para o ERJ 135) e R\$ 13,6 milhões para investimento em pesquisa e desenvolvimento e bens de produção. Os investimentos totais relacionados a pesquisa e desenvolvimento em 1997 foram de R\$ 67,7 milhões. Desde o início do desenvolvimento dos jatos regionais ERJ 145/140/135 até 31 de março de 2000, investimos R\$ 592,6 milhões na pesquisa e no desenvolvimento desta família. Estimamos que nossos investimentos para o ano 2000 serão de aproximadamente US\$ 212 milhões, consistindo em cerca de US\$ 29 milhões para pesquisa e desenvolvimento para os programas de jatos regionais já existentes, cerca de US\$ 60 milhões para pesquisa e desenvolvimento para a nova família de jatos regionais ERJ 170/190 e cerca de US\$ 123 milhões em bens de produção, incluindo a melhoria e aumento das instalações para o desenvolvimento da nova família de jatos regionais ERJ 170/190. Não estamos contabilizando como investimentos os gastos nos programas de defesa, já que são financiados pelo Governo Brasileiro e por outros clientes governamentais. A maior parte de nossas despesas com pesquisa e desenvolvimento estão associadas a um programa em particular, seja regional ou de defesa.

O Governo Brasileiro é uma fonte importante de financiamento para pesquisa e desenvolvimento dos nossos produtos. Por meio de financiamentos de longo prazo, o BNDES nos forneceu R\$ 132,6 milhões para pesquisa e desenvolvimento do ERJ 145 até 31 de março de 2000, e a FINEP nos forneceu R\$ 27,6 milhões para financiar a pesquisa e o desenvolvimento do AL-X. A fonte principal de financiamento de nossos investimentos para programas de defesa são adiantamentos do Governo Brasileiro. Não iniciamos o desenvolvimento de um novo projeto de defesa sem que as despesas de pesquisa e desenvolvimento do programa tenham sido incluídas no orçamento do Governo.

Liquidez e Necessidades de Capital

Nossas necessidades de capital provêm principalmente de pesquisa e desenvolvimento, aplicações em imobilizado, pagamentos do principal e dos juros de nossa dívida e necessidades de capital de giro. Durante os três meses encerrados em 31 de março de 2000 e os anos encerrados em 31 de dezembro de 1999, 1998 e 1997, contamos com recursos gerados pelas nossas operações, contribuição de recursos por parte dos nossos parceiros de risco, empréstimos através de nossas linhas de crédito, pagamentos adiantados do Governo Brasileiro e contribuições de capital de nossos acionistas para suprir essas necessidades.

O caixa líquido proveniente de atividades operacionais (conforme definição constante na nota explicativa (4) da Seção “INFORMAÇÕES FINANCEIRAS SELECIONADAS E OUTRAS INFORMAÇÕES”) aumentou de R\$ 94,8 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para R\$ 200,7 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 2000, apesar da queda no nosso lucro operacional antes das despesas financeiras. Este aumento foi devido à substancial redução nos estoques, compensada por acréscimos em adiantamentos de clientes e fornecedores, como efeito da desvalorização cambial em 1999, que por sua vez foi parcialmente compensado pelo aumento da produção em 2000. O caixa líquido proveniente de atividades operacionais aumentou de R\$ 23,7 milhões no ano findo em 31 de dezembro de 1998 para R\$ 394,2 milhões no ano findo em 31 de dezembro de 1999. Este aumento foi devido principalmente ao aumento no lucro operacional antes das despesas financeiras e aos adiantamentos de clientes, ambos resultado do aumento das entregas de aeronaves, do aumento do *backlog* e da desvalorização cambial em 1999. O aumento do caixa líquido proveniente de atividades operacionais foi parcialmente compensado pelo aumento de estoques e recebíveis. O caixa líquido proveniente de atividades operacionais diminuiu em 89,5%, de R\$ 227,1 milhões, no ano findo em 31 de dezembro de 1997, para R\$ 23,7 milhões, no ano findo em 31 de dezembro de 1998, principalmente em função do aumento de estoques e recebíveis, apesar do aumento do lucro operacional antes de despesas financeiras. Nos dois anos, estoques aumentaram devido ao aumento na produção, e em 1999, como resultado da desvalorização do real. A conta de recebíveis aumentou em função de atrasos de um de nossos clientes em obter financiamentos mais vantajosos, ocasionando alguns atrasos no pagamento de aeronaves. Em 1998, o aumento dos pagamentos diferidos aos fornecedores e de adiantamentos de clientes, devido ao aumento na produção e no *backlog*, compensou parcialmente o aumento dos estoques e dos recebíveis.

Nosso passivo circulante líquido (ativos circulantes menos passivos circulantes) diminuiu substancialmente de 31 de dezembro de 1997 a 31 de março de 2000. Tínhamos passivo circulante líquido de R\$ 65,2 milhões e R\$ 14,0 milhões em 31 de dezembro de 1997 e 1998, respectivamente, comparados a um excedente de capital de giro de R\$ 234,9 milhões e R\$ 256,3 milhões em 31 de dezembro de 1999 e 31 de março de 2000. Essas diminuições devem-se ao aumento da produção, resultando em um aumento dos estoques e das disponibilidades de curto prazo. A redução foi parcialmente compensada pela reclassificação, em dezembro de 1999, de R\$ 414,2 milhões em recebíveis de clientes de curto para longo prazo, como consequência do atraso no financiamento para um de nossos clientes, devido aos nossos esforços em obter condições de financiamento mais vantajosas para tal cliente. Por acreditarmos que este cliente é capaz de prontamente obter outro financiamento, não consideramos que este atraso represente um risco relevante.

Com relação aos nossos contratos comerciais, recebemos adiantamentos significativos de clientes, de até 15% do preço total de compra, nos 18 meses anteriores à entrega e à contabilização da receita correspondente. Não acrescemos juros sobre esses valores. Em 31 de março de 2000, os adiantamentos de clientes totalizavam R\$ 654,3 milhões, 67,7% dos quais representavam passivos circulantes. Em comparação, os adiantamentos de clientes totalizaram R\$ 606,1 milhões, R\$ 358,9 milhões e R\$ 308,8 milhões em 31 de dezembro de 1999, 1998 e 1997, sendo que 66,2%, 59,9% e 69,8% desses valores, respectivamente, representavam passivos circulantes.

Nossos parceiros de risco contribuem com recursos para financiarmos o desenvolvimento da aeronave regional para a qual eles estão fornecendo os componentes. Recebemos um total de recursos e de material dos nossos parceiros de risco no valor de R\$ 64,0 milhões para financiar os custos de pesquisa e desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 145/135. Também obtemos liquidez através de pagamento diferido em alguns de nossos contratos de fornecimento, principalmente daqueles com nossos parceiros de risco, que nos permite diferir o pagamento de materiais por um período que tipicamente corresponde ao prazo para a entrega da aeronave correspondente. Em 31 de março de 2000, os pagamentos a fornecedores diferidos totalizavam R\$ 439,2 milhões, em comparação com R\$ 364,5 milhões, R\$ 309,8 milhões e R\$ 241,9 milhões, em 31 de dezembro de 1999, 1998 e 1997, respectivamente.

Nosso caixa líquido usado em atividades de financiamento (conforme definição constante na nota explicativa (5) da Seção "INFORMAÇÕES FINANCEIRAS SELECIONADAS E OUTRAS INFORMAÇÕES") aumentou de R\$ 16,5 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 para R\$ 68,7 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. O aumento foi principalmente devido à maior distribuição de resultados para os acionistas em 2000 e à emissão de debêntures em 1999, efeitos estes compensados pela redução líquida no repagamento de dívidas, resultado em parte da desvalorização do real em 1999. Nosso caixa líquido proveniente de atividades de financiamento diminuiu de um caixa líquido proveniente de atividades de financiamento de R\$ 344,0 milhões no ano findo em 31 de dezembro de 1998 para um caixa líquido usado em atividades de financiamento de R\$ 91,0 milhões no ano findo em 31 de dezembro de 1999. A diminuição foi principalmente devido ao decréscimo da dívida líquida, na sua maioria composta de dívidas de curto prazo. Outros fatores que contribuíram para esta diminuição incluem o aumento de um depósito garantido relacionado a garantias prestadas para uma parte do financiamento de um de nossos clientes e um aumento nos dividendos pagos. A diminuição do caixa líquido proveniente de atividades de financiamento foi parcialmente compensada pela emissão de debêntures em 1999. Nosso caixa líquido proveniente de atividades de financiamento aumentou de R\$ (10,4) milhões no ano findo em 31 de dezembro de 1997 para R\$ 344,0 milhões no ano findo em 31 de dezembro de 1998. O aumento foi principalmente em função de um aumento de empréstimos através de nossas linhas de crédito para o financiamento de exportações e compras de materiais, compensados em parte por dividendos pagos e o pagamento de tributos refinanciados.

Em 31 de março de 2000, tínhamos uma dívida total de R\$ 1.023,1 milhões conforme nossas linhas de financiamento descritas abaixo, 86,6% dos quais consistiam em dívidas de curto prazo com taxas de juros médias de 16,4% para dívidas em reais e 7,3% para dívidas em moeda estrangeira, e 13,4% consistiam em dívidas de longo prazo com taxas de juros médias de 16,4% para dívidas em reais e 8,9% para dívidas em moeda estrangeira. Em comparação, tínhamos uma dívida total de R\$ 1.158,1 milhões em 31 de dezembro de 1999, R\$ 996,6 milhões em 31 de dezembro de 1998 e R\$ 467,5 milhões em 31 de dezembro de 1997, consistindo em 87,3%, 81,6% e 65,8% de dívidas de curto prazo, respectivamente. Aumentamos o nosso endividamento total ao incorrer em novas dívidas para financiar aumentos em nossa produção e em nossas vendas. A maior parte de nossa dívida é denominada em moedas estrangeiras, principalmente em dólares norte-americanos, de maneira que o aumento da dívida também reflète a desvalorização do real em relação a essas moedas estrangeiras.

Contamos com linhas de crédito do BNDES para o financiamento de investimentos, associados principalmente ao ERJ 145, inclusive pesquisa e desenvolvimento, dos quais devíamos R\$ 132,6 milhões em principal em 31 de março de 2000. Os empréstimos contraídos do BNDES são garantidos por certos equipamentos, máquinas e quatro aeronaves ERJ 145. A taxa de juros sobre os empréstimos contraídos do BNDES varia entre TJLP mais 3% e TJLP mais 5,5% ao ano. Além disso, contamos com um linha de crédito do FINEP para financiar uma parte do custo de desenvolvimento do AL-X, dos quais devíamos R\$ 27,6 milhões de principal em 31 de março de 2000 à uma taxa anual de juros que consistia na TJLP mais 3%. Nossa subsidiária norte-americana, Embraer Aircraft Corporation, também contraiu US\$ 11,4 milhões sob um contrato de empréstimo com o NationsBank N.A., para o arrendamento de nossas instalações nos Estados Unidos garantido por uma hipoteca dessas instalações e por certas contas a receber, estoques e direitos de arrendamento afins. A taxa de juros sobre o valor do empréstimo é a LIBOR (taxa interbancária do mercado de Londres) de 12 meses mais 2,5% ao ano. Este contrato de empréstimo inclui condições financeiras restritivas à Embraer Aircraft Corporation, com as quais a subsidiária está em conformidade.

Obtemos financiamento de curto prazo do BNDES e de outros bancos Brasileiros na forma de adiantamentos de contratos de câmbio que firmamos com o BNDES e com esses bancos relativos a pagamentos que temos o direito de receber no período de até 360 dias antes da entrega da aeronave. Os valores adiantados nos termos desses contratos de câmbio refletem descontos negociados nos pagamentos em dólares que temos o direito de receber contra a entrega de nossa aeronave. Em 31 de março de 2000, tínhamos R\$ 193,2 milhões de dívida a pagar nos termos desses contratos de adiantamento de câmbio.

Temos uma linha de crédito de US\$ 180,0 milhões, 90% garantida por uma companhia de seguros, com vários bancos para financiar a compra de materiais, inclusive as turbinas para nossa família de jatos regionais ERJ 145/135. Em 31 de março de 2000, utilizávamos a totalidade dos recursos desta linha de crédito, ou seja, US\$ 180,0 milhões. A taxa de juros para essa linha de crédito rotativa é a LIBOR de seis meses mais 0,75%. Essa linha de crédito rotativa inclui condições financeiras que limitam a proporção entre o EBITDA consolidado e as despesas de juros consolidadas da Embraer a um mínimo de 1,25 para 1, e limitam o endividamento total consolidado da Embraer a um máximo de 75% da sua capitalização total consolidada. Essa linha de crédito rotativa também limita a capacidade da Embraer de outorgar gravames nos seus ativos e de realizar fusões, consolidações ou venda de parcela substancial de suas propriedades essenciais para a condução dos seus negócios. Além disso, temos linhas de crédito rotativas de 360 dias no valor de US\$ 100,0 milhões, principalmente com o Banco Central Hispanoamericano S.A. e a PROBANCA, Servicios Financieros, S.A., para financiar a compra de outros materiais importados. Em 31 de março de 2000, utilizávamos o montante total de US\$ 100,0 milhões dessas linhas de crédito. A taxa de juros a pagar sobre o montante dessas linhas de crédito rotativas é a LIBOR de 12 meses mais 0,85% ao ano. Nossa linha de crédito com o Banco Central Hispanoamericano e a PROBANCA, Servicios Financieros limita nossa capacidade de pagar dividendos a 50% do nosso lucro líquido e contém obrigações que exigem que mantenhamos certos índices financeiros. Acreditamos que essas restrições não limitarão nossa capacidade de declarar dividendos no futuro.

De tempos em tempos, também mantemos linhas de crédito para financiamento das necessidades de capital de giro, principalmente com o Banco do Brasil S.A. e o Banespa - Banco do Estado de São Paulo S.A., ou Banespa. Os empréstimos contraídos através da linha de crédito do Banco do Brasil S.A. são garantidos por certos equipamentos e máquinas localizados em nossas instalações de São José dos Campos. A linha de crédito do Banespa financia necessidades de capital de giro de nossas subsidiárias, a uma taxa de juros equivalente à T.B.B. (*Taux de Base Bancaire*) mais 3,25%. Em 31 de março de 2000, tínhamos um montante total de principal a pagar de R\$ 0,6 milhões nessas linhas de crédito.

Também pode-se exigir nossa garantia, direta ou indiretamente, do valor residual mínimo de nossa aeronave, incluindo aeronaves que já foram entregues. Essas garantias podem beneficiar alguns de nossos clientes ou fornecedores de financiamento para nossos clientes. Não podemos, no momento, determinar os termos e o alcance de nossa exposição em relação a essas garantias. Entretanto, poder-se-ia exigir que fizéssemos pagamentos substanciais caso o valor residual real de nossas aeronaves caísse abaixo dos níveis garantidos.

Desde janeiro de 1996, temos recebido contribuições de capital no valor total de R\$ 413,6 milhões, que representam a emissão tanto de ações ordinárias quanto de preferenciais. Em fevereiro de 1999, emitimos 83.330 debêntures, com um principal de cerca de R\$ 150 milhões, que foram compradas principalmente pela BNDESPAR. Cada debênture foi emitida juntamente com 100 bônus de subscrição destacáveis. Cada bônus de subscrição dá a seu titular o direito de comprar 10 ações preferenciais ou, em algumas circunstâncias, 10 ações ordinárias. Em fevereiro de 2000, 833.500 bônus de subscrição foram exercidos, representando a emissão de 8.335.000 ações preferenciais ao preço de R\$ 2,1998 por ação. Após aquela data, o BNDESPAR tornou-se o único detentor dos bônus de subscrição. A Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção *Green Shoe*, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção *Green Shoe*. Se e quando os bônus de subscrição remanescentes forem convertidos, o preço de emissão das ações será de R\$ 1,80 por ação preferencial a ser ajustado segundo a TJLP desde 1 de julho de 1998. Em 11 de maio de 1999, resgatamos todas as nossas 3.275.365 ações preferenciais classe B, pagando aos portadores de tais ações um total de R\$ 22,4 milhões, sendo R\$ 14,0 milhões de principal e R\$ 8,4 milhões de prêmio.

Nosso caixa líquido usado em investimentos (conforme definição constante na nota explicativa (6) da Seção "INFORMAÇÕES FINANCEIRAS SELECIONADAS E OUTRAS INFORMAÇÕES") sofreu um pequeno aumento, passando de R\$ 26,9 milhões nos três primeiros meses de 1999 para R\$ 29,1 milhões nos três primeiros meses de 2000. Nosso caixa líquido usado em investimentos aumentou de R\$ 111,8 milhões em 1998 para R\$ 129,1 milhões em 1999. Em cada caso, o aumento foi devido principalmente à expansão de nossas instalações produtivas, parcialmente compensado pela diminuição dos gastos com pesquisa e desenvolvimento, resultado do término do desenvolvimento do ERJ 135 em 1999. Nosso caixa líquido usado em investimentos manteve-se relativamente constante de 1997 para 1998, totalizando R\$ 99,1 milhões no ano findo em 31 de dezembro de 1997 e R\$ 111,8 no ano findo em 31 de dezembro de 1998.

Contabilizamos investimentos, incluindo gastos de pesquisa e desenvolvimento, de R\$ 104,7 milhões em 1997, R\$ 107,1 milhões em 1998, R\$ 131,1 milhões em 1999, R\$ 26,7 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 e R\$ 29,2 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. Os gastos de pesquisa e desenvolvimento como porcentagem de nossos investimentos foram de 64,6% em 1997, 60,4% em 1998, 27,1% em 1999, 38,7% nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 e 25,3% nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. A diminuição dos gastos de pesquisa e desenvolvimento em 1999 e nos primeiros três meses de 2000 reflete a conclusão da fase de pesquisa e desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 145/135. Nossos investimentos no ativo imobilizado totalizaram R\$ 37,0 milhões em 1997, R\$ 42,4 milhões em 1998, R\$ 95,7 milhões em 1999, R\$ 16,4 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 1999 e R\$ 21,8 milhões nos três meses encerrados em 31 de março de 2000. Esse aumento reflete melhorias em nossas instalações, bem como modificações para a produção de novos modelos de aeronaves, tais como o ERJ 135.

Estimamos que nossos investimentos futuros crescerão em virtude de modificações e melhorias em nossas instalações de produção e de um aumento nos gastos de pesquisa e desenvolvimento, relacionados principalmente à família de jatos regionais ERJ 170/190. Estimamos que esses investimentos totalizarão aproximadamente US\$ 212 milhões em 2000, dos quais aproximadamente US\$ 60 milhões relacionados ao desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 170/190 e aproximadamente US\$ 123 milhões em bens de produção, incluindo a melhoria e aumento das instalações para o desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 170/190, bem como nossa nova fábrica no estado de São Paulo. Para maiores informações acerca dessa nova fábrica, ver Seção “NEGÓCIO - Produção”. O aumento nos gastos de pesquisa e desenvolvimento deve ser de alguma forma compensado em virtude do aumento da participação de parceiros de risco no desenvolvimento de nossas aeronaves. Estimamos que o montante total necessário para desenvolver a família de jatos regionais ERJ 170/190 será de aproximadamente US\$ 858 milhões. Desse montante, nossos investimentos serão de aproximadamente US\$ 568 milhões. Esperamos que nossos parceiros de risco contribuam em dinheiro com aproximadamente US\$ 256 milhões de nossos investimentos, além do custo de projeto e desenvolvimento dos sistemas pelos quais eles são responsáveis.

Acreditamos que os resultados das Ofertas Americana, Internacional e Brasileira, os recursos gerados por nossas operações, os adiantamentos de clientes, as contribuições de capital dos parceiros de risco e os pagamentos diferidos a fornecedores serão suficientes para desenvolver a família de jatos regionais ERJ 170/190 e financiar as nossas necessidades futuras de capital. Além disso, as contribuições em dinheiro dos parceiros de risco são reembolsáveis em certas circunstâncias limitadas, como no caso de não conseguirmos obter, das autoridades normativas pertinentes, a certificação da aeronave. Nosso direito às contribuições em dinheiro também depende da conclusão satisfatória de um certo número de etapas em nosso processo produtivo. Podemos precisar encontrar outras fontes de capital. Não podemos assegurar que esses outros recursos estarão disponíveis para nós em termos aceitáveis. Se não conseguirmos obter o capital adicional necessário, não poderemos desenvolver e comercializar nossa família de jatos regionais ERJ 170/190.

Revelação Quantitativa e Qualitativa do Risco de Mercado

Estamos expostos a vários riscos de mercado, principalmente relacionados a perdas potenciais geradas por mudanças adversas em taxas de juros e taxas de câmbio. De maneira geral, não possuímos instrumentos de derivativos para nos proteger desses riscos, além dos instrumentos descritos abaixo. Entretanto, talvez obtenhamos no futuro instrumentos de derivativos somente para fazer o *hedge* em relação a nossos riscos correspondentes a taxas de juros e ao câmbio, mas não com propósitos especulativos. As seções seguintes abordam os riscos de mercado significativos associados às nossas atividades financeiras.

Risco Associado às Taxas de Juros

Nossa exposição ao risco de mercado devido a flutuações de taxas de juros é evidenciada pelas nossas dívidas de longo e curto prazo a taxas variáveis, assim como de nossos investimentos de curto prazo. Essa exposição está relacionada, principalmente, a mudanças nas taxas de juros de mercado às quais nossos ativos e passivos em reais e em dólares estão sujeitos. Aumentos e diminuições nas taxas de juros predominantes traduzem-se geralmente em diminuições e aumentos nos pagamentos de juros da dívida e na receita de juros de ativos monetários. Além disso, os valores de mercado de instrumentos sensíveis aos juros podem ser afetados pelas condições gerais do mercado.

Ativos. Investimos primordialmente em ativos financeiros de curto prazo de baixo risco, tais como certificados de depósito bancário e fundos de renda fixa, todos em *reais*, que geralmente obtêm juros baseados na taxa de juros *overnight* de depósitos interbancários do Brasil, denominada CDI. Em 31 de março de 2000, nossos investimentos de curto prazo totalizavam R\$ 617,7 milhões. Esses investimentos em instrumentos remunerados pelo CDI não são realizados com propósitos de negociação. Nossos certificados de depósito e fundos de investimento financeiro garantem uma taxa mínima de retorno, normalmente 99% da variação do CDI. O CDI variou de 18,5% a 44,4% ao ano em 1999 e estava em 18,4% ao ano em 31 de março de 2000.

Realizamos contratos de *swap* relacionados aos nossos investimentos de curto prazo, para servir como *hedge* para vencimentos de financiamentos de importação denominados em dólares norte-americanos. Em 31 de março de 2000, o valor nominal destes contratos totalizava US\$ 50,7 milhões a uma taxa de juros fixa de 10,6% ao ano em média, representando 18% do total de financiamentos de importação. Os contratos de *swap* são contabilizados a valor de mercado no balanço patrimonial e os ganhos ou perdas não realizados são reconhecidos na demonstração de resultados.

Passivos. Nossa dívida em moedas estrangeiras em 31 de março de 2000 era denominada, principalmente, em dólares e tinha juros com taxas variáveis baseadas na LIBOR de seis ou doze meses. Toda nossa dívida em reais em 31 de março de 2000 tinha juros com taxa variável baseada na TJLP. A TJLP variou de 12,5% ao ano a 14,1% ao ano em 1999, e era de 12,0% ao ano em 31 de março de 2000. Nossos custos de financiamento, portanto, estão sujeitos às mudanças desses índices. Em 31 de março de 2000, tínhamos R\$ 894,9 milhões em dívidas em moedas estrangeiras e R\$ 128,2 milhões em dívidas em *reais*.

Atualmente temos um instrumento de *hedge* fixando nossa exposição às mudanças nas taxas LIBOR em 6,1% ao ano. Em 31 de março de 2000, o valor nominal deste instrumento era US\$ 180 milhões, representando 45% do total da nossa dívida sujeita às taxas LIBOR. Acreditamos que nosso risco potencial para o restante da dívida indexada às taxas LIBOR não é significativo, porque essas taxas têm sido historicamente mais baixas e mais estáveis que as taxas de juros brasileiras.

No momento não possuímos nenhum instrumento derivativo que limite nossa exposição às mudanças na TJLP porque acreditamos que nossos investimentos CDI de curto prazo nos proporcionam um *hedge* natural em relação a esse risco de mercado. Porém, o CDI tende, geralmente, a ser mais volátil do que a TJLP. Podemos perder esse *hedge*, pelo menos em parte, se o CDI cair substancialmente e se a TJLP não cair na mesma proporção. Nesse caso, nosso pagamento de juros não será compensado pelo retorno de nosso investimento.

A tabela abaixo fornece informações sobre nossos compromissos de curto e de longo prazo a partir de 31 de março de 2000 que são sensíveis a alterações nas taxas de juros e nas taxas de câmbio.

	Taxa de juros média	Montante Principal	Principal por ano de vencimento					Total
			2000	2001	2002	2003	Após	
<i>(em milhares, exceto as porcentagens)</i>								
Dívida de curto prazo								
Dólares (indexada pela LIBOR).....	8,5%	R\$ 6.926	R\$ 5.195	R\$ 1.731	—	—	—	6.926
Dólares (taxa fixa).....	7,3	812.181	735.428	76.753	—	—	—	812.181
Reais (indexada pela TJLP).....	16,4	22.214	16.661	5.553	—	—	—	22.214
Franco franceses (indexada pela LIBOR).....	7,6	26.516	18.753	7.763	—	—	—	26.516
Dívida total de curto prazo.....		<u>867.837</u>	<u>776.037</u>	<u>91.800</u>	==	==	==	<u>867.837</u>
Dívida de longo prazo								
Dólares (indexada pela LIBOR).....	8,9%	32.099	—	5.253	7.003	7.003	R\$ 12.840	32.099
Dólares (taxa fixa).....	7,0	77	—	77	—	—	—	77
Reais (indexada pela TJLP).....	16,4	105.440	—	18.310	24.401	24.401	38.320	105.440
Dívida total de longo prazo.....		<u>137.616</u>	==	<u>23.640</u>	<u>31.412</u>	<u>31.404</u>	<u>51.160</u>	<u>137.616</u>
Dívida total.....		<u>1.005.453</u>	<u>776.037</u>	<u>115.440</u>	<u>31.412</u>	<u>31.404</u>	<u>51.160</u>	<u>1.005.453</u>

Risco Associado às Moedas Estrangeiras

Aproximadamente 84,8% de nossa dívida era denominada em dólares em 31 de março de 2000. A posição total de nossa dívida (inclusive juros acumulados) aumentou 16,2%, passando de R\$ 996,6 milhões em 31 de dezembro de 1998 para R\$ 1.158,1 milhões em 31 de dezembro de 1999, em parte por causa da desvalorização do real. Porém, estamos natural e significativamente protegidos contra variações na taxa de câmbio entre o dólar e o real porque aproximadamente 98,1% de nossas receitas líquidas e aproximadamente 79,8% de nossos custos de vendas nos primeiros três meses de 2000 foram denominados em dólares. Além disso, aproximadamente 98,3% do nosso *backlog* em 31 de março de 2000 era denominado em dólares. Em virtude desse *hedge* natural, atualmente não protegemos nossos passivos em moedas estrangeiras com

instrumentos derivativos. Em 31 de março de 2000, possuíamos um único instrumento derivativo, no montante estimado de US\$ 136,1 milhões, exclusivamente para proteger o risco relacionado à variação cambial de um contrato de venda relacionado a 13 ordens firmes para a família de jatos regionais do ERJ 145/135, que inclui uma opção do comprador em nos pagar em Euros. Nossa exposição a flutuações cambiais era, em 31 de março de 2000, de R\$ 1,1 bilhão, valor de nossos passivos líquidos em dólares naquela época.

- De acordo com o GAAP Brasileiro, os ativos fixos podem ser reavaliados e o aumento líquido (menos tributos) pode ser creditado ao patrimônio líquido. O GAAP dos Estados Unidos não permite essa reavaliação. Portanto, conforme o GAAP dos Estados Unidos, esses valores seriam subtraídos do patrimônio e a despesa de depreciação diminuiria;
- Conforme o GAAP Brasileiro, os gastos com pesquisa e desenvolvimento podem ser diferidos. Conforme o GAAP dos Estados Unidos devem ser reconhecidos como despesas na demonstração de resultados;
- O valor dos custos de juros incorridos como parte da produção que pode ser capitalizado é diferente conforme se usem o GAAP Brasileiro ou o americano;
- Conforme o GAAP Brasileiro, não se contabilizam como despesas de remuneração as opções de compra de ações concedidas;
- Conforme o GAAP dos Estados Unidos, os investimentos em equipamento especializado são considerados ativos fixos, em vez de ativos diferidos; e,
- Os bônus de subscrição emitidos por nós e vendidos em fevereiro e março de 1999 juntamente com as debêntures, têm um efeito de diluição no GAAP dos Estados Unidos.

Veja a nota 30 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas para uma descrição de como essas diferenças se relacionam a nós, e para uma reconciliação com o GAAP dos Estados Unidos de nosso resultado líquido e do patrimônio líquido.

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

VISÃO GERAL DA INDÚSTRIA DE AERONAVES REGIONAIS

Antecedentes da Indústria

O principal fator que leva ao crescimento do mercado de aeronaves regionais é o aumento do número de passageiros das linhas regionais, que, historicamente, se concentraram nas rotas inferiores a 1.000 km (540 milhas náuticas), com cerca de uma hora de duração média de viagem. No passado, as companhias aéreas regionais operavam, via de regra, com aviões turboélices, fornecendo serviços aéreos para cidades ou locais não atendidos por companhias aéreas de grande porte, ou então oferecendo serviços fora do horário de pico em rotas atendidas por jatos maiores.

Em meados dos anos 80, foi lançado um grupo de novas aeronaves turboélices maiores e mais rápidas do que as da primeira geração, possibilitando a expansão no atendimento das companhias aéreas regionais. Quando as companhias aéreas de grande porte reorganizaram suas operações, seguindo a política de desregulamentação nos Estados Unidos, diversas rotas regionais que não eram lucrativas para aeronaves maiores devido ao alto custo operacional foram assumidas por companhias aéreas regionais. As companhias aéreas regionais usavam aeronaves menores com menor capacidade de lugares, com preços e custos operacionais mais baixos. No início dos anos 90, a Crise do Golfo e a queda na atividade econômica fizeram com que as companhias aéreas de grande porte sofressem perdas significativas, de maneira que um certo número de companhias aéreas estabeleceu suas próprias operadoras regionais para suas rotas regionais remanescentes. Uma reorganização semelhante também ocorreu na Europa, acompanhando o início da política de desregulamentação do setor em 1985.

Crescimento das Companhias Aéreas Regionais

As companhias aéreas regionais cresceram de modo significativo no decorrer dos últimos 10 anos. O crescimento nos Estados Unidos e na Europa teve impacto mais significativo sobre a indústria. Segundo a FAA, de 1990 a 1999, as companhias aéreas regionais dos Estados Unidos tiveram um crescimento médio anual em termos de receitas por milhas voadas por passageiro de 13,6% em comparação com 3,9% de crescimento das companhias aéreas de grande porte. Durante o mesmo período, o número de passageiros que viajaram através de companhias aéreas regionais aumentou, em média, 8,5% por ano, comparado a 3,4% de crescimento das principais companhias aéreas. Segundo a RAA, no segundo trimestre de 1999, os resultados nos Estados Unidos para linhas aéreas regionais, comparativamente ao segundo trimestre de 1998, refletem um aumento de aproximadamente 23% nas receitas por milhas voadas por passageiro, sendo 19,9 milhões o número de passageiros que fizeram viagens aéreas, o que representa um aumento de 14%. Segundo a ERAA, as receitas por milhas voadas por passageiro na Europa aumentaram a uma taxa de crescimento anual composta de cerca de 21% de 1993 a 1998.

De acordo com um relatório elaborado pela Stanford Transportation Group LLC e pela AvStat Associates, publicado em 9 de junho de 1999 no jornal *Commuter/Regional Airline News*, o Relatório Stanford/AvStat, a expectativa é de encomendas mundiais totais de 1.120 aeronaves turboélices regionais e 3.750 jatos regionais de 16-110 lugares entre os anos de 1999 e 2008. Durante esse mesmo período, espera-se que o número de lugares no segmento de aeronaves regionais de 16-80 lugares aumente de 244.000 para 359.000, com um total de 173.000 lugares a serem entregues, levando em conta as aeronaves retiradas de uso. A FAA prevê um aumento nas receitas por milhas voadas por passageiro a uma taxa média anual de 7,4% durante o período de 12 anos até 2011, partindo de 18,8 bilhões em 1999 para 44,6 bilhões em 2011, ao passo que o número de passageiros transportados deverá crescer a uma taxa média anual de 5,5% durante o período de 12 anos até 2011, perfazendo um total de 137,5 milhões de passageiros em 2011.

Com a finalidade de fornecer serviços que possam atender a essa demanda crescente, as linhas aéreas regionais terão que aumentar sua capacidade. Devido a uma limitação na infra-estrutura do transporte aéreo para acomodar o aumento de frequência em algumas rotas causadas pelo congestionamento de aeroportos e aerovias, as companhias aéreas regionais irão necessitar de aeronaves maiores e mais rápidas. Em decorrência disto, o Relatório Stanford/AvStat prevê que as categorias de aeronaves que acomodam entre 50 e 100 passageiros constituirão a maior fatia do mercado.

Fatores que Impulsionam a Demanda por Jatos Regionais

Acreditamos que o substancial crescimento mundial no mercado de companhias aéreas regionais durante a próxima década, especialmente nos Estados Unidos e na Europa, combinado com a forte preferência dos passageiros pelas aeronaves a jato nos vôos regionais, resultará em um aumento significativo na demanda das companhias aéreas regionais por jatos regionais de baixo custo e alto desempenho. Segundo o Relatório Stanford/AvStat, os jatos representaram 47% das aeronaves regionais entregues em 1998 e a previsão é de que os mesmos venham a corresponder a 77% das entregas de aeronaves regionais entre 1999 e 2008. Acreditamos que este aumento na procura por jatos regionais está sendo causada por diversos fatores, dentre os quais se destacam:

- *Custo de aquisição de aeronaves e substituição dos jatos maiores e menos eficientes.* Os jatos regionais têm custos de aquisição e manutenção mais baixos em comparação aos jatos maiores. Em decorrência disso, as rotas existentes com baixo tráfego de passageiros podem ser atendidas de modo mais econômico pelas companhias aéreas regionais do que pelas companhias aéreas tradicionais, que utilizam aeronaves maiores. Além disso, os jatos regionais permitem que as empresas regionais ofereçam serviços diretos em suas novas rotas, que não seriam lucrativas caso fossem atendidas por jatos maiores. Os jatos regionais também têm sido utilizados para aumentar as frequências nas rotas que são regularmente atendidas por jatos maiores, possibilitando às empresas regionais uma complementação da programação de vôos dos seus parceiros de grande porte, mediante o atendimento fora dos horários de pico.

- *Maior autonomia e maior penetração no mercado.* Um jato com autonomia e velocidade maiores pode atrair mais passageiros para um determinado aeroporto central, aumentando as “ramificações” ou as cidades que são atendidas por cada aeroporto central. Ao aumentar as ramificações e a frequência dos serviços tradicionalmente oferecidos por aeronaves turboélices, os jatos regionais permitem que uma companhia aérea de grande porte possa acrescentar grupos adicionais de vôos de conexão e voar de/para outros mercados mais distantes do aeroporto central.
- *Crescimento através da supressão de aeroportos centrais “hub bypassing”.* Os jatos regionais também estão sendo utilizados para desvio dos aeroportos centrais. Acreditamos que, a longo prazo, as estratégias de desvio dos aeroportos centrais por parte das companhias aéreas regionais poderá reduzir potencialmente a necessidade de aeronaves maiores e mais caras nestes mercados.
- *Preferência maior dos passageiros por jatos ao invés de turboélices.* A preferência mundial dos clientes por aparelhos de propulsão a jato em lugar de aeronaves turboélices tem aumentado de maneira substancial. A preferência por jatos se deve à maior velocidade, autonomia e versatilidade dos mesmos. Além disso, os jatos fazem menos ruído e vibram menos em comparação a aeronaves turboélices, aumentando o conforto do passageiro.

Segmentação do Mercado de Companhias Aéreas Regionais

Os analistas da indústria geralmente dividem o mercado de companhias aéreas regionais em cinco segmentos gerais para fins de projeção: 16-19 lugares, 20-39 lugares, 40-59 lugares, 60-80 lugares e 81-110 lugares. Esses segmentos possuem as seguintes características:

Segmento de Mercado	Projeção de Entrega para os próximos 10 Anos (1999-2008)			% do Mercado
	Jatos	Turboélices	Total	
16-19 lugares	—	330	330	7%
20-39 lugares	600	230	830	17%
40-59 lugares	980	280	1.260	26%
60-80 lugares	820	280	1.100	22%
81-110 lugares	<u>1.350</u>	—	<u>1.350</u>	28%
Total	<u>3.750</u>	<u>1.120</u>	<u>4.870</u>	100%

20 a 39 lugares: As primeiras entregas de um jato regional neste segmento de mercado ocorreram em junho de 1999 com o lançamento do ERJ 135. O Relatório Stanford/AvStat, sobre as perspectivas para os próximos 10 anos para o mercado de jatos de 20-39 lugares, estima uma demanda de cerca de 600 jatos e 230 turboélices, o que representa uma fatia de 17% do mercado. Mais de 400 pedidos firmes em *backlog* e opções já foram feitos para aeronaves nesse segmento. Embora as aeronaves turboélices atualmente dominem este mercado, acreditamos que os custos operacionais mais baixos associados aos jatos regionais farão com que eles se tornem uma opção mais atraente para as companhias aéreas regionais.

40 a 59 lugares: O jato de 50 lugares fornece às companhias aéreas regionais aeronaves rápidas, confortáveis, econômicas e que, em muitos casos, evitam as limitações das *scope clauses* (explicadas no parágrafo abaixo). Segundo o relatório da Stanford/AvStat, espera-se que a demanda por aeronaves desse segmento venha a experimentar um crescimento substancial durante os próximos 10 anos, com uma demanda de 980 jatos e 280 aeronaves turboélices, representando uma fatia de 26% do mercado. Estima-se que o total de pedidos confirmados em *backlog* e opções supere 1.000 aeronaves.

60 a 80 lugares e 81-110 lugares: A projeção do Relatório Stanford/AvStat, para os próximos 10 anos, é de 1.100 novos aviões no mercado de 60-80 lugares, representando uma fatia de 22% do mercado e 1.350 aviões no mercado de 81-110 lugares, representando fatia de 28% do mercado. Acreditamos que as rápidas mudanças nas operações das companhias aéreas regionais e os acordos comerciais com as principais companhias aéreas irão resultar em um aumento no uso de jatos regionais de 70-100 passageiros por parte das companhias aéreas de grande porte, em rotas que antes eram servidas por aeronaves DC-9, 737 e 727. Contudo, o potencial de mercado para essa classe nos Estados Unidos é restrito em função da *scope clause* nos contratos com os pilotos das principais companhias aéreas. Essas cláusulas, que fazem parte dos acordos entre as companhias aéreas e os sindicatos de pilotos, limitam o tamanho e o peso máximos de aeronaves que as companhias regionais podem operar. Ver Seção “FATORES DE RISCO – Riscos Relacionados à Indústria de Aeronaves Regionais”. Consequentemente, acreditamos que a maior procura nos Estados Unidos por aeronaves regionais será atendida por jatos e turboélices que acomodam até 59 passageiros. O crescimento maior nos segmentos de 60-110 lugares deverá ocorrer na Europa, cujos mercados, atualmente, não estão sujeitos a restrições das *scope clauses*.

NEGÓCIO

Somos o quarto maior fabricante mundial de aeronaves comerciais, tomando-se por base as receitas líquidas de vendas de aeronaves comerciais em 1998. Nosso principal foco de atuação é a fabricação de aeronaves regionais. Também somos o maior fornecedor de aeronaves de defesa para a Força Aérea Brasileira, com base no número de aeronaves vendidas.

Pontos Fortes da Companhia

Acreditamos que nossos pontos fortes são os seguintes:

Liderança na fabricação de jatos regionais, com uma base global de clientes. Somos líderes na fabricação de jatos regionais e temos uma significativa base global de clientes. Incluindo as aeronaves entregues e os pedidos em *backlog*, em 31 março de 2000, tínhamos, aproximadamente, 44% do mercado mundial de jatos regionais de 20 a 59 lugares. Já vendemos nossos jatos regionais para 23 clientes de 15 países. Entre nossos clientes estão algumas das mais importantes companhias aéreas regionais do mundo, como Continental Express, Crossair, American Eagle, Rio Sul, uma subsidiária da Varig, e British Regional.

Projeto da aeronave; viabilidade de custos e eficiência operacional. Oferecemos nossas aeronaves a preços competitivos e produzimos as mesmas com custos operacionais reduzidos devido à semelhança dos projetos dos modelos ERJ 145 e ERJ 135 e à comunalidade de suas peças em aproximadamente 96%. Tal semelhança tem nos permitido reduzir significativamente os custos do projeto, do desenvolvimento e da produção, que se refletem nos nossos preços de venda aos clientes. As semelhanças também ocasionam uma redução no tempo de desenvolvimento de nossa aeronave. Além disso, nosso intuito é projetar aeronaves altamente confiáveis e que permitam um acesso fácil às suas peças e componentes, diminuindo, assim, os custos de manutenção e, ao mesmo tempo, aumentando a eficiência operacional para nossos clientes. Além disso, os pilotos somente precisam ser treinados em uma das aeronaves, ERJ 145 ou ERJ 135, e estarão aptos a pilotar ambas. Acreditamos que esses fatores levarão nossos clientes a comprar ambas as aeronaves da família de jatos regionais ERJ 145/135. Estamos adotando uma estratégia similar com a família de jatos regionais ERJ 170/190 e acreditamos poder obter resultados semelhantes.

Parceiros para compartilhar os riscos estratégicos. Com a família de jatos regionais ERJ 145/135, desenvolvemos relações estratégicas com quatro importantes parceiros de risco. Tais parceiros desenvolveram e fabricaram partes fundamentais da aeronave, incluindo asas, cauda, interior e partes da fuselagem. Os parceiros contribuíram com recursos próprios na pesquisa e desenvolvimento dos componentes utilizados em nossas aeronaves a jato regional, reduzindo, portanto, nossos custos com desenvolvimento. Esses parceiros de risco também financiaram uma parte de nossos custos de desenvolvimento através de contribuições diretas em

dinheiro ou material. Estamos aplicando uma estratégia semelhante de compartilhamento de riscos no projeto da família de jatos regionais ERJ 170/190, porém não com os mesmos parceiros. No desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 170/190, nosso benefício não será somente a contribuição dos parceiros de risco para a redução de nossos custos de desenvolvimento, mas também sua responsabilidade pelo desenvolvimento, produção e entrega de sistemas inteiros e de componentes relevantes. Acreditamos que relações estratégicas como essa nos permitem reduzir os custos e os riscos do desenvolvimento, aumentar nossa eficiência operacional, melhorar a qualidade de nossos produtos e reduzir nosso número de fornecedores.

Administração eficaz. Desde a privatização da empresa, em 1994, a nova administração concentrou seus esforços no desenvolvimento de novos produtos, na comercialização agressiva de nossos produtos no mercado internacional, no aperfeiçoamento dos serviços aos clientes, com suporte na base operacional dos nossos clientes, distribuição regional do estoque e no aumento da eficiência operacional. Sob a nova direção, aumentamos as vendas líquidas de R\$ 364,9 milhões, em 1994, para R\$ 3,7 bilhões, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999 e R\$ 1.040,3 milhões nos primeiros 3 meses de 2000. Nosso *backlog* aumentou de aproximadamente US\$ 729 milhões em 1994 para US\$ 7,6 bilhões em 31 de março de 2000. Também superamos oito anos consecutivos de prejuízos operacionais líquidos ao registrar lucros operacionais em 1996 e 1997 e lucros operacionais líquidos em 1999 e em cada trimestre subsequente. Sob a administração atual, melhoramos significativamente nossa produtividade, aumentando as vendas líquidas por funcionário de R\$ 59.593 em 1994 para R\$ 493.700, em 1999 e também no trimestre findo em 31 de março de 2000.

Benefícios do desenvolvimento financiado da tecnologia de defesa. Os custos com pesquisa e desenvolvimento relativos a aeronaves de defesa têm sido, historicamente, financiados, em grande parte, pelo Governo Brasileiro. Aplicamos as tecnologias provenientes do desenvolvimento das nossas aeronaves de defesa nos nossos negócios de aeronaves comerciais. Desenvolvemos, por exemplo, nossa família de jatos regionais com base na tecnologia de jato desenvolvida para o programa AM-X da Força Aérea Brasileira. Além disso, vendemos produtos de eficiência comprovada desenvolvidos para a FAB e para outras forças armadas.

Estratégias de Negócios

Desenvolvimento da família de jatos regionais de 70 a 108 lugares. Para atender à crescente demanda por jatos regionais maiores, começamos a desenvolver uma plataforma para 70 a 108 lugares: a família de jatos regionais ERJ 170/190. Essa família de jatos regionais atenderá rotas de maior tráfego, melhorando nossa já forte posição no mercado de jatos regionais. Estamos desenvolvendo a nova família de jatos regionais ERJ 170/190 sob os mesmos princípios empregados na família de jatos regionais ERJ 145/135, utilizando parceiros de risco, projetando a nova família de aeronaves visando à comunalidade entre suas peças e mantendo a alta qualidade e baixos custos de desenvolvimento e de operação. Além disso, acreditamos que

nossa nova família de jatos regionais de 70 a 108 lugares poderá nos proporcionar oportunidades significativas para aumentar nossa competitividade, oferecendo aos nossos clientes uma grande variedade de aeronaves regionais. Planejamos começar a entregar o ERJ 170 no final de 2002 e o ERJ 190 em meados de 2004.

Desenvolvimento de nossa aliança estratégica com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês. Acreditamos que nossa recente aliança estratégica com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês desenvolverá nossos negócios nas áreas de aviação regional e de defesa.

- *Mercado de defesa.* Acreditamos poder melhorar nossos recursos tecnológicos e aumentar nossa produção e comercialização de novos produtos de defesa.
- *Mercado regional.* Acreditamos poder aumentar nossa base global de clientes e aproveitar a sinergia entre nossas respectivas equipes de vendas e de serviço, especialmente na Europa e na Ásia, onde o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês já tem presença consolidada. Essa aliança estratégica permitirá uma ampliação do nosso alcance de vendas e uma melhora do nosso serviço global de suporte ao cliente. Acreditamos que a aliança estratégica fortalecerá, ainda mais, a oportunidade potencial de penetrar o mercado de jatos corporativos, com base nas modificações em nossas aeronaves regionais a jato existentes.

Concentração de esforços no suporte ao cliente. O suporte e atendimento pós-vendas é fundamental para mantermos relacionamentos estáveis e duradouros com nossos clientes. À medida em que cresce o número de nossas aeronaves em operação, aumentamos nosso compromisso de fornecer aos nossos clientes níveis adequados de suporte pós-venda, incluindo assistência técnica, treinamento de pilotos e de pessoal de manutenção e substituição de peças. Estabelecemos quatro centros de suporte no mundo inteiro e temos planos de outro centro de distribuição nos Estados Unidos . Recentemente estabelecemos um acordo de terceirização para prestação de serviços em Way Bridge, no Reino Unido. Recentemente, também estabelecemos equipes nos Estados Unidos, Europa e Brasil exclusivamente dedicadas ao aperfeiçoamento do atendimento e suporte pós-venda ao cliente. Além disso, visando melhorar o relacionamento com nossos principais clientes, designamos, para cada um deles, um gerente de relacionamento responsável pelo aperfeiçoamento do atendimento a tais clientes.

Aumento da eficiência operacional e da capacidade de produção. Aumentamos, significativamente, nossas vendas líquidas por funcionário e reduzimos o tempo de produção do ERJ 145, que era de oito meses em 1996, para 5,5 meses em 1999. Pretendemos aumentar a quantidade mensal de jatos regionais produzidas, que, em 31 de dezembro de 1999 era de 12 aeronaves por mês, para 16 jatos regionais, até fim do ano 2000. Além disso, acreditamos poder aumentar nossa eficiência operacional e a capacidade de produção através de avanços tecnológicos e de um aumento de capacidade da nossa linha de produção e da expansão de nossas instalações.

Expansão dos acordos de compartilhamento de riscos. Expandimos o papel dos acordos de compartilhamento de riscos no processo de produção da família de jatos regionais ERJ 170/190, visando reduzir os custos de produção e dinamizar a administração de nossos fornecedores. Nossos parceiros de risco se comprometeram a nos fornecer sistemas completos para essas aeronaves, em lugar de componentes individuais, reduzindo nosso número de fornecedores. Com isso, podemos minimizar nossos custos de produção enquanto alocamos parte dos riscos da produção de sistemas integrados aos nossos parceiros de riscos.

Aumento da participação no negócio de defesa. Planejamos desenvolver e colocar no mercado outros produtos de defesa e aumentar, assim, as vendas neste segmento de negócios. Também pretendemos melhorar nossa participação no mercado de defesa internacional através de um marketing agressivo dos nossos produtos já existentes, e desenvolvidos inicialmente para a Força Aérea Brasileira.

Aliança Estratégica com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês

Venda de Ações

Em 5 de novembro de 1999, o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês adquiriu dos nossos acionistas, em grande parte, dos nossos acionistas controladores, 20% da totalidade de ações ordinárias em circulação da Embraer, aquisição foi realizada em duas etapas. Na primeira etapa, houve uma oferta pública de compra de ações, realizada pela Bozano, Simonsen S.A. – Corretora de Câmbio e Valores Mobiliários, uma empresa afiliada da Cia. Bozano, Simonsen Ltd., de 36.000.000 de ações ordinárias da Embraer. O preço de compra por ação foi, em reais, o equivalente a US\$4.30. Todos os titulares de ações ordinárias da Embraer foram convidados a participar da oferta. As ações ofertadas foram adquiridas pelo Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês pelo valor de US\$154.8 milhões. Imediatamente após o encerramento da oferta pública de compra, a Bozano, Simonsen Financial Holdings Ltd. celebrou um acordo com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês para a venda adicional de 12.508.890 ações ordinárias da Embraer por um montante superior a US\$4.30 por ação.

Acreditamos que a aliança estratégica nos ajudará a atingir três metas principais:

- Permitir a introdução de novos produtos de defesa, em particular aqueles que podem ser solicitados pela Forças Armadas Brasileiras (e não exclusivamente pela Força Aérea Brasileira), através da transferência de novas tecnologias para a Embraer;
- Aumentar a penetração no mercado dos nossos negócios regionais e de defesa, através da presença mundial do Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês, especialmente na Ásia; e
- Aumentar nossas vendas e suporte a clientes através da união de nossas forças e instalações e desenvolvimento de um negócio comum de administração de ativos.

O Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês não será parte do Acordo de Acionistas celebrado entre nossos acionistas controladores. Consequentemente, o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês não fará parte do nosso grupo de acionistas controladores, que continuará sendo composto pela PREVI, SISTEL e Cia. Bozano, Simonsen. A venda das ações para o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês não está relacionada à implementação de qualquer programa ou projeto específico pela Embraer. O Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês pretende cooperar conosco com relação ao desenvolvimento de novas tecnologias, novos produtos e mercados, atuando como um parceiro estratégico. Além disso, quando forem desenvolvidos novos projetos de defesa, estes serão submetidos à aprovação do Governo Brasileiro, na condição de titular da *Golden Share*.

Apresentamos abaixo uma descrição de cada membro do Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês:

- ***Aerospatiale Matra.*** Através de sua participação no capital social da Airbus, Dassault Aviation e Eurocopter, a Aerospatiale Matra tem importância fundamental no projeto e na produção de muitas das aeronaves para transporte de passageiros, jatos executivos, aeronaves de combate e helicópteros civis e militares reconhecidos mundialmente. A Aerospatiale Matra tem participação no consórcio Airbus, o segundo maior fabricante mundial de aeronaves civis. Além disso, é parceira da empresa italiana Alenia Aerospaziale no ATR G.I.E., líder mundial do mercado de aeronaves regionais turboélice de 40 a 70 lugares. A Aerospatiale Matra também tem participação na indústria espacial e desenvolve sistemas de mísseis e sistemas de telecomunicações e informação.
- ***Dassault Aviation.*** A Dassault Aviation é uma grande fabricante de jatos executivos e aeronaves de combate, incluindo o jato executivo Falcon e os caças supersônicos de combate Mirage 2000 e Rafale.
- ***Thomson—CSF.*** Thomson—CSF é a líder mundial no segmento de equipamentos eletrônicos profissionais voltados para os mercados comerciais e de defesa. A Thomson—CSF desenvolve e oferece suporte para equipamentos e sistemas eletrônicos avançados, para que estes atendam aos requisitos mundiais de segurança, informação e comunicação. Suas atividades incluem desde componentes até sistemas de grande porte para todos os setores que dependam de tecnologia de ponta.
- ***Société Nationale d'Étude et de Construction de Moteurs D'Aviation – SNECMA.*** A SNECMA, fabricante francês de motores para aeronaves, está envolvida em um amplo conjunto de atividades, incluindo a fabricação de componentes para motores de aeronaves civis e militares e equipamentos para aeronaves, tais como trens-de-pouso, freios, reversores e naceles, estabilizadores, sistemas de transmissão e regulação, além da prestação de serviços de manutenção em motores e sistemas de freio. O motor CFM56 foi projetado, construído e disponibilizado no mercado pela SNECMA e pela General Electric, através da subsidiária formada pelas duas empresas, a CFM International. Os produtos voltados ao negócio de defesa incluem motores que equipam as aeronaves de caça Mirage 2000 e Rafale.

Reação do Governo Brasileiro; Análise dos Aspectos Antitruste

A Força Aérea Brasileira e o Ministério Brasileiro de Defesa inicialmente se opuseram à venda de 20% das nossas ações ordinárias para o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês, alegando que com a referida venda os interesses militares nacionais ficariam subordinados aos interesses da indústria francesa aeroespacial. Além disso, o representante da Força Aérea Brasileira no nosso Conselho de Administração tentou, sem sucesso, exercer o poder de veto do Governo Brasileiro com o propósito de paralisar a venda. Desde então, o novo comandante da Força Aérea Brasileira vem manifestando publicamente seu apoio à vendas das ações. Em janeiro de 2000, a Advocacia Geral da União emitiu parecer favorável à venda das ações.

Nos termos da legislação brasileira, qualquer operação que envolva empresas com faturamento bruto anual equivalente ou superior a R\$ 400 milhões deve ser submetida à apreciação do CADE. Em 29 de novembro de 1999, nós submetemos ao CADE os documentos necessários para dar início à análise da operação, mediante processo de consulta. Em seu processo de exame da venda das ações, o CADE consultou formalmente a Secretaria de Acompanhamento Econômico, órgão vinculado ao Ministério da Fazenda e também a Secretaria de Direito Econômico – SDE solicitando uma manifestação formal de suas opiniões quanto aos aspectos econômicos e legais da venda das ações. Em 12 de abril de 2000, a SDE emitiu parecer favorável à aprovação da venda das ações. A manifestação formal da SDE, por sua vez, é aguardada para o 2º semestre de 2000. A apresentação do nosso pedido de análise ocorreu em seguida ao pedido de exame da venda feito pelo Ministro da Defesa ao CADE.

O CADE verificará se os membros do Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês são potenciais concorrentes da Embraer e se a venda das ações teve impacto negativo no mercado Brasileiro. Caso o CADE conclua que tal impacto negativo tenha ocorrido, este poderá impor condições ou anular a venda das ações. Vide seção “FATORES DE RISCO Riscos Relativos à Embraer – A oposição da Força Aérea Brasileira e, mais recentemente do Ministro da Defesa, à aliança estratégica com a Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês pode colocar tal aliança em risco”.

Histórico

Fomos constituídos em 1969 pelo Governo Brasileiro, crescemos como uma companhia controlada pelo Governo, criada para desenvolver e produzir aeronaves para a Força Aérea Brasileira, e nos transformamos em uma empresa que produz jatos e aeronaves turboélice para fins comerciais e de defesa. Ao longo de nossa evolução, obtivemos, desenvolvemos e aprimoramos nossos recursos de engenharia e tecnológico. Isto foi conseguido por meio de nosso próprio desenvolvimento de produtos para a Força Aérea Brasileira e através do desenvolvimento de produtos em parceria com companhias estrangeiras em projetos específicos. Aplicamos os recursos adquiridos em nosso negócio na área de defesa para desenvolver nosso negócio de aeronaves regionais.

Nossa primeira aeronave regional foi o Bandeirante, uma aeronave bimotor despressurizada, com capacidade para 19 passageiros, inicialmente projetada para atender às necessidades de transporte da Força Aérea Brasileira. O Bandeirante foi seguido pelo desenvolvimento do EMB 120 Brasília, uma aeronave comercial turboélice e pressurizada de alto desempenho, com capacidade para até 30 passageiros, e projetada para atender às rotas mais longas e de maior tráfego de passageiros do crescente mercado regional. A partir do projeto da aeronave EMB 120 Brasília e da tecnologia de jato adquirida em nosso desenvolvimento do AM-X, uma aeronave de defesa para a Força Aérea Brasileira, desenvolvemos a família de jatos regionais ERJ 145/135, nossa primeira aeronave a jato destinada ao uso comercial. Pretendemos ampliar nosso negócio envolvendo jatos regionais por meio do desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 170/190, projetada para atender a demanda deste mercado por aeronaves maiores e de maior autonomia.

Constituída originalmente em 1969 pelo Governo Brasileiro, nossa empresa foi privatizada em 1994. Atualmente, nossos principais acionistas são a Cia. Bozano, Simonsen. e dois grandes fundos de pensão Brasileiros: a Fundação Sistel de Seguridade Social – SISTEL e Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil – PREVI. O Governo Brasileiro permanece como um acionista minoritário, sendo titular de uma *Golden Share*, através da qual exerce controle sobre a tecnologia de defesa desenvolvida por nós, possuindo poder de veto sobre certas matérias referentes à companhia. Ver Seção “DESCRIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL”.

Mercados

O quadro abaixo apresenta nossas vendas líquidas por linha de negócio e região geográfica dos usuários finais de nossas aeronaves para os períodos indicados.

	Ano Encerrado em 31 de Dezembro de			Três Meses encerrados em 31 de março de	
	1997	1998	1999	1999	2000
	<i>Em milhões de reais</i>				
Aeronave Regional:					
Américas (excluindo Brasil)	326.5	1,112.7	2,189.5	381.3	422.6
Europa	233.1	276.6	778.0	174.9	490.7
Brasil	220.3	115.0	104.6	34.9	—
Total	779.9	1,504.3	3,072.1	591.1	913.3
Aeronave de Defesa (principalmente Brasil)	<u>108.9</u>	<u>216.5</u>	<u>218.6</u>	<u>51.5</u>	<u>58.8</u>
Outros Negócios Relacionados	<u>145.9</u>	<u>199.5</u>	<u>413.7</u>	<u>64.4</u>	<u>68.2</u>

Negócios envolvendo Aeronaves Regionais

Projetamos, desenvolvemos e fabricamos uma variedade de aeronaves regionais. Nosso negócio de aeronaves regionais constitui a nossa atividade principal, tendo respondido por 82,9% das nossas receitas líquidas referentes ao exercício social findo em 31 de dezembro de 1999 e aos primeiros 3 meses encerrados em 31 de março de 2000.

Produtos

Desenvolvemos o ERJ 145, um jato regional biturboélice com capacidade para 50 passageiros, introduzido em 1996 para a demanda crescente das companhias aéreas regionais por aeronaves a jato de média autonomia. Após menos de dois anos de desenvolvimento, o ERJ 135, um jato regional com capacidade para 37 passageiros cuja plataforma tem por base ERJ 145, foi lançado em julho de 1999. Acreditamos que a família de jatos regionais ERJ 145/135 oferece conforto, autonomia e velocidade de jato a custos comparáveis a uma aeronave turboélice. Em 31 de março de 2000, tínhamos recebido 602 pedidos de 23 clientes para essa família de jatos regionais, dos quais 225 aeronaves já foram entregues, restando ainda 377 pedidos de aeronaves em *backlog*, incluindo compromissos firmados com Continental Express e a American Eagle.

Atualmente, estamos desenvolvendo uma nova plataforma de 70 a 108 lugares, a família de jatos regionais ERJ 170/190, para atender à tendência do mercado de aeronaves regionais, de se tornarem maiores, mais rápidas e com maior autonomia e para diversificar ainda mais nosso posicionamento competitivo neste mercado. Além disso, anunciamos, recentemente, o lançamento de um novo jato regional na família de jatos regionais ERJ 145/135, o ERJ 140 de 44 lugares, cujas primeiras entregas ao mercado são previstas para ocorrerem em 2001. Continuamos analisando a nova demanda de aeronaves no mercado regional para determinar modificações que possam ser potencialmente bem sucedidas nas aeronaves que já produzimos.

ERJ 145

O ERJ 145 é um jato regional bimotor, que acomoda até 50 passageiros. Este jato foi desenvolvido em resposta à demanda crescente das companhias aéreas regionais por uma aeronave que oferecesse maior velocidade, conforto e capacidade do que um turboélice. O ERJ 145 foi certificado pelo CTA em novembro de 1996, pela FAA em dezembro de 1996 e pela JAA em maio de 1997. Começamos a entregar o ERJ 145 em dezembro de 1996 e, em 31 de março de 2000, já havíamos entregue 200 aeronaves. Desde o lançamento do ERJ 145, conquistamos 41% do mercado mundial de jatos regionais de 40 a 59 lugares, incluindo aeronaves entregues e pedidos confirmados em *backlog*.

O ERJ 145 tem velocidade máxima de cruzeiro de Mach 0,78, ou 450 nós, e uma autonomia máxima com carga completa de 1.020 milhas náuticas em sua versão padrão. O ERJ 145 é equipado com motores projetados pela Rolls-Royce Allison. Estes motores são projetados para operar 10.000 horas de voo entre as principais revisões e, devido à sua eficiência em termos de consumo de combustível, opera a um custo mais baixo que os motores de aeronaves a jato semelhantes. Além disso, o ERJ 145 é equipado com instrumentos de voo de tecnologia de ponta, tais como instrumentos de indicação do motor, sistemas de alerta de tripulação e sistemas de controle de voo digitais produzidos pela Honeywell.

O desenvolvimento do jato regional ERJ 145 foi parcialmente baseado no EMB 120 Brasília apresentando comunalidade de 30% em relação a peças e componentes do EMB 120, inclusive a seção de nariz e cabine. Para desenvolver e fabricar o ERJ 145, celebramos acordo com quatro parceiros de riscos. Os custos totais de pesquisa e desenvolvimento para a família de jatos regionais ERJ 145/135, em 31 de março de 2000, foram de R\$ 592,7 milhões, dos quais R\$ 64,0 milhões foram recebidos dos quatro parceiros de risco e de outros fornecedores principais. Também nos beneficiamos do projeto e desenvolvimento dos sistemas, pelos quais estes parceiros foram responsáveis. Nossos relacionamentos de parceria e acordos com fornecedores nos permitiram reduzir de maneira considerável os nossos custos de desenvolvimento e de produção. Ver Seção abaixo "Fornecedores e Componentes; Acordos de Compartilhamento de Riscos".

Atendendo a pedidos de clientes, desenvolvemos uma nova versão de aeronave de grande autonomia, o ERJ 145 LR (*Long Range* - Longa Autonomia), que possui um tanque de combustível maior, motores mais potentes e uma maior autonomia do que a sua correspondente versão padrão. A versão de maior autonomia, foi certificada pelo CTA, pela FAA e pela JAA em 1998, utiliza motores que fornecem uma impulsão 15% maior, permitindo à aeronave operar em rotas de até 1.500 milhas náuticas.

ERJ 135

O ERJ 135 é um jato regional de 37 lugares cuja plataforma é a mesma do ERJ 145. Tanto o ERJ 145 quanto o ERJ 135 são fabricados na mesma linha de produção.

O ERJ 135 apresenta comunalidade de aproximadamente 96% em relação a peças e componentes do ERJ 145, o que resulta em uma menor necessidade de peças sobressalentes, permitindo a utilização do mesmo equipamento de apoio ao solo para clientes que usam ambas aeronaves. A família de jatos regionais ERJ 145/135 também permite procedimentos de certificação de piloto e de manutenção padronizados. O ERJ 135 foi certificado pelo CTA em junho de 1999 e pela FAA em julho de 1999. Nós recebemos a certificação da autoridade de aviação européia em outubro de 1999. Iniciamos as entregas do ERJ 135 em julho de 1999 e, em 31 de março de 2000 havíamos entregue 25 unidades desta aeronave. Desde o lançamento do ERJ 135, conquistamos 53% do mercado mundial de jatos regionais de 20 a 39 lugares, incluindo aeronaves entregues e pedidos confirmados em *backlog*.

O ERJ 135 tem uma velocidade de operação máxima de Mach 0,78, ou 450 nós, e uma autonomia máxima com carga completa de 1.190 milhas náuticas em sua versão padrão. O ERJ 135 usa os mesmos motores, instrumentos de voo de última geração, e sistemas de controle de voo digitais do ERJ 145. A fuselagem do ERJ 135 é 11,6 pés menor que a do ERJ 145.

O ERJ 135 também está disponível numa versão de longa autonomia, ou LR, que possui um tanque de combustível maior, motores mais potentes e uma autonomia significativamente maior (1.580 milhas náuticas) que a versão padrão. A versão de LR recebeu certificação simultaneamente à versão padrão.

ERJ 140

Em 30 de setembro de 1999, anunciamos o lançamento de um novo jato regional para 44 passageiros, o ERJ 140, oferecendo aos nossos clientes maior flexibilidade na sua escolha de aeronave. Desenvolvido a partir do projeto do ERJ 135, o novo ERJ 140 será parte da família de jatos regionais ERJ 145/135 apresentando índice de comunalidade de, aproximadamente, 96% das peças e componentes utilizados na família de jatos regionais ERJ 145/135, proporcionando aos nossos clientes significativos benefícios operacionais e de manutenção. Esperamos começar as primeiras entregas do ERJ 140 em 2001.

EMB 120 Brasília

O EMB 120 Brasília é uma aeronave turboélice pressurizada que acomoda até 30 passageiros. O EMB 120 Brasília foi desenvolvido em resposta à demanda da indústria de aviação regional para aeronaves de 30 lugares com alta velocidade e eficiência no consumo de combustível. O EMB 120 Brasília obteve certificado da FAA em maio de 1985 e das Autoridades Brasileiras de Aviação em julho de 1985. Desde seu lançamento em 1985 e até 31 de março de 2000, entregamos 345 EMB 120 Brasília ao mercado regional e cinco EMB 120 Brasília ao mercado de defesa, tendo conquistado 25% do mercado mundial das aeronaves turboélices na faixa de 20 a 39 lugares, abrangendo as aeronaves entregues e os pedidos confirmados em *backlog*.

ERJ 170/190

O ERJ 170 será um jato regional para 70 passageiros. A série ERJ 190 incluirá dois jatos regionais, o ERJ 190-100 (para 98 passageiros) e o ERJ 190-200 (para 108 passageiros). Em 31 de março de 2000, tínhamos 60 pedidos firmes pela Crossair para essa nova família de jatos regionais, nosso primeiro cliente e maior empresa aérea regional da Europa, bem como 10 pedidos firmes da Companhia aérea Regional da França. Estamos desenvolvendo a família de jatos regionais ERJ 170/190 juntamente com nossos parceiros de risco, incluindo a General Electric e a Honeywell, as quais fornecerão os sistemas-chave para essas aeronaves. Estimamos que os nossos parceiros de risco para a família de jatos regionais ERJ 170/190 contribuirão para o desenvolvimento destas aeronaves com recursos no montante de, aproximadamente, US\$ 256 milhões, em dinheiro, além do projeto e desenvolvimento de sistemas pelos quais são responsáveis.

Em março de 2000, nossos engenheiro e técnicos, em conjunto com os engenheiros e técnicos de todos os nossos parceiros de risco, concluíram, no escopo de trabalho do processo de desenvolvimento da nossa família de jatos regionais, a fase de definição da estrutura dos jatos ERJ 190-200 em julho de 2004 e do ERJ 190-100 em 2005. Esta nova família de jatos regionais, diferentemente da família de jatos regionais ERJ 145/135, apresentará os motores fixados sob as asas. Este novo *design* conferirá aos jatos regionais da família ERJ 170/190, maior potência, melhor consumo de combustível, além da racionalização e minimização da necessidade de manutenção.

Em função da nova família de jatos regionais ERJ 170/190 estar ainda em sua fase inicial de desenvolvimento, não podemos assegurar que o programa será concluído com sucesso, nem mesmo que, sendo completado, seja rentável.

Estamos projetando a família de jatos regionais ERJ 170/190 visando maximizar os benefícios do uso de elementos comuns, compartilhando 80% dos componentes dentre as aeronaves da família. Nossa previsão é de que o nível elevado do uso de elementos comuns na nova família de jatos regionais resultará em custos de desenvolvimento mais baixos, prazos mais curtos de desenvolvimento e economia significativa para os nossos clientes através de treinamento mais fácil, peças menos caras e custos mais baixos de manutenção e operação. Devido às diferenças de tamanho e peso, a família dos jatos regionais ERJ 170/190 não compartilhará elementos comuns no desenho da asa. Ambos os modelos de aeronaves terão motores fabricados pela General Electric, com os mais modernos sistemas eletrônicos de aviação fornecidos pela Honeywell.

As principais características da família de jatos regionais ERJ 170/190 são as seguintes:

- *Desempenho.* Todos os três jatos da família de jatos regionais ERJ 170/190 terão velocidade de cruzeiro máxima de Mach 0,8 ou 470 nós. Antecipamos que o ERJ 170 terá autonomia máxima de 1.500 milhas náuticas com carga total e estará disponível na versão de longo alcance ou LR, com uma autonomia máxima de 2.200 milhas náuticas com carga total. Antecipamos também que a série ERJ 190 terá igualmente uma autonomia máxima de 1.600 milhas náuticas com carga total e estará disponível na versão LR com autonomia de 2.300 milhas náuticas com carga total.
- *Manutenção no Solo.* O desenho da parte inferior da asa leva em consideração a acessibilidade e eficiência dos serviços de manutenção no solo.
- *Espaço para Cabine e Carga.* Iremos aprimorar a segurança e conforto dos passageiros na família dos jatos regionais ERJ 170/190. O desenho de “bolha dupla” possibilitará uma cabine de quatro larguras, um amplo corredor, maior espaço interior e altura livre, bem como um maior compartimento de bagagem no assoalho em relação aos jatos regionais para 70 a 110 lugares projetados pelos nossos concorrentes.

Clientes

Concentramos nossos esforços nos mercados da Europa e dos Estados Unidos, os quais consideramos apresentar as mais significativas oportunidades de crescimento, também conquistamos diversificada carteira de clientes globais para as nossas aeronaves, principalmente no mercado de jatos regionais. A tabela a seguir apresenta a nossa base de clientes para as nossas principais aeronaves regionais, em 31 de março de 2000:

Localização Geográfica / Tipo de Aeronave	Quantidade de Aeronaves entregues e Pedidos Confirmados em <i>backlog</i>	Número de Clientes
Estados Unidos		
ERJ 145	296	5
ERJ 135	145	2
EMB 120 Brasília	263	9
Europa		
ERJ 145	121	15
ERJ 135	19	3
EMB 120 Brasília	47	8
Brasil		
ERJ 145	15	1
EMB 120 Brasília	24	8
Outros		
ERJ 145	6	1
EMB 120 Brasília	11	5

Nossos principais clientes de aeronaves regionais compreendem algumas das maiores companhias aéreas regionais mundiais, tais como a Continental Express, Crossair, American Eagle, Mesa Airlines, Rio Sul, uma subsidiária da Varig, e a British Regional. Nossos maiores clientes são a Continental Express e a American Eagle que, juntas, representam 48% do faturamento líquido relativo a jatos regionais para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999, e 32% do faturamento líquido para os 3 primeiros meses encerrados em 31 de março de 2000. Em 31 de março de 2000, 38,2% dos nossos pedidos confirmados em *backlog* e 22,6% das opções para o ERJ 145 eram atribuídos à Continental Express e à American Eagle. Da mesma forma, em 31 de março de 2000, 89,2% dos nossos pedidos confirmados em *backlog* e 89,2% das opções para os ERJ-135, eram ou da Continental Express ou da American Eagle. Além disso, em junho de 1999, anunciamos um pedido de compra da Companhia Aérea Regional Suíça, Crossair, atualmente a maior empresa aérea regional da Europa. Como primeiro cliente da família de jatos regionais ERJ 170/190, a Crossair fez pedidos firmes de compra para adquirir 30 aeronaves ERJ 170 e 30 ERJ 190, além de 100 opções para esta família de jatos regionais. A companhia aérea francesa Regional Airlines também fez pedidos firmes de compra para adquirir 10 ERJ 170, além de cinco opções adicionais para esta aeronave. A Crossair atualmente é o único cliente para os ERJ 190 e representa 75,0% dos nossos pedidos confirmados em *backlog*, com 90,9% das nossas opções para o ERJ 170.

Em geral, vendemos nossas aeronaves regionais através de contratos com nossos clientes com base em preço fixo, escalonado por uma fórmula que reflete, em parte, a inflação dos Estados Unidos. Esses contratos geralmente incluem, para nossos clientes, uma opção de compra adicional de aeronaves a um preço fixo, sujeito a escalonamento com base na aplicação da mesma fórmula. Além disso, nossos contratos abrangem fornecimento de peças de reposição pós-venda, bem como garantias sobre nossas aeronaves e peças de reposição. Negociamos com nossos clientes outras disposições específicas sobre o desempenho e requisitos de projeto para aeronaves. Por fim, alguns dos nossos contratos contêm disposições sobre cancelamento, opções de recompra e de troca (*trade-in*) e garantias de valor residual em favor dos nossos clientes, que podem afetar adversamente nosso fluxo de caixa. Para maiores detalhes das discussões, ver Seção “FATORES DE RISCO - Riscos Relacionados à Embraer - Nossas vendas de aeronaves regionais estão sujeitas a provisões para cancelamento, opções de recompra e de troca (*trade-in*) e garantias de valor residual em favor de nossos clientes, que podem reduzir nosso fluxo de caixa ou nos obrigar a fazer desembolsos de capital significativos no futuro”.

Vendas e Comercialização

Nossa estratégia de comercialização atual baseia-se na nossa avaliação do mercado mundial de aeronaves regionais e na nossa avaliação das necessidades atuais e futuras de nossos clientes. Através dos nossos escritórios localizados nos Estados Unidos, Europa e Ásia comercializamos nossos produtos de maneira ativa junto às companhias aéreas regionais e companhias aéreas regionais afiliadas das principais companhias aéreas mundiais. Nosso sucesso depende, largamente, da nossa capacidade de discernir os requisitos da nossa clientela, inclusive as necessidades de atendimento ao cliente e suporte ao produto, bem como preencher estas necessidades de maneira eficiente e dentro do tempo adequado, mantendo a alta qualidade dos nossos produtos e serviços. Nossos analistas de mercado dão ênfase à visão de longo prazo do mercado, análise da concorrência, planejamento para aperfeiçoar os produtos e análises sobre as companhias aéreas. No que tange à comercialização direta junto aos clientes, contamos com os recursos da mídia, participação em feiras aeronáuticas e outros eventos economicamente vantajosos. Possuímos escritórios regionais de venda em Le Bougert (França), Melbourne (Austrália), Fort Lauderdale (EUA) e Beijing (China).

Pedidos em Backlog, Opções e Novos Pedidos

Em 31 de março de 2000, tínhamos um volume de pedidos confirmados em *backlog* da ordem de US\$7,6 bilhões, incluindo 447 aeronaves regionais. Além disso, na mesma data, tínhamos opções para 558 aeronaves regionais, representando, aproximadamente, US\$ 10,6 bilhões. Esperamos entregar US\$ 1,8 bilhões desses pedidos confirmados em *backlog* até o final do ano 2000.

Antes de iniciar a produção ou o desenvolvimento de um novo projeto, assinamos cartas de intenção representando pedidos futuros para um número significativo de aeronaves. Iniciamos pela aceitação de pedidos, acumulando pedidos confirmados em *backlog*, dois anos antes de começarmos a produzir um novo

modelo de aeronave, visando receber um número significativo de pedidos antes de entregar a nossa primeira aeronave dentro de um programa. Uma vez aceito o pedido, reservamos um lugar para aquele pedido na linha de produção, de forma a assegurar a manutenção de ritmo suficiente para atender à demanda. Tendo sido reservado um lugar na linha de produção, temos condições de informar aos clientes as datas de entrega dos seus pedidos.

Incluimos um pedido em *backlog* assim que recebemos um compromisso de confirmação do pedido e o pagamento de uma entrada por parte de nosso cliente. Nosso *backlog* exclui opções e protocolos de intenção para os quais nenhum contrato definitivo tenha sido assinado. Recebemos pagamentos progressivos para cada pedido confirmado. Em relação às vendas das nossas aeronaves regionais, costumamos receber um depósito no ato da assinatura do contrato de compra e pagamentos progressivos de 5% do preço de venda das aeronaves 18 meses antes da data programada para a entrega, outros 5% doze meses antes da data programada para a entrega e mais outros 5% seis meses antes da data programada para a entrega. Recebemos o saldo de 85% do preço de venda no ato da entrega das aeronaves. Os depósitos e pagamentos progressivos, em geral, não são reembolsáveis. Acompanhamos a situação dos pedidos em *backlog* e, com base no perfil de nosso cliente e nossa experiência, acreditamos que não haverá um número significativo de cancelamentos. Não podemos assegurar que o nosso *backlog* atual necessariamente tornar-se-á vendas futuras.

Em relação às opções de compra das nossas aeronaves, costumamos receber US\$ 100.000,00 para cada modelo ERJ 145/135, US\$ 50.000,00 para cada EMB 120 Brasília e esperamos receber US\$ 200.000,00 para cada ERJ 170/190. Em geral, concedemos aos nossos clientes 18 meses de prazo para exercer suas opções. Assim que o cliente decide exercer uma opção, contabilizamos esta opção como pedido confirmado. Até o momento, a maioria das opções de compra de nossas aeronaves regionais foi exercida. Não podemos assegurar que nossas opções serão exercidas ou que tais opções tornar-se-ão vendas futuras.

A tabela a seguir traz um sumário de nossa carteira de pedidos, em 31 de março de 2000, para cada ERJ 145, ERJ 135, ERJ 170 e ERJ 190.

ERJ 145

Cliente	País	Pedidos Confirmados	Opções	Total	Entregues	Backlogs Confirmados
Continental Express .	EUA	150	50	200	59	91
Mesa Airlines .	EUA	36	64	100	—	36
Wexford .	EUA	45	45	90	7	38
American Eagle .	EUA	50	17	67	50	—
Crossair .	Suíça	15	25	40	2	13
Rio-Sul .	Brasil	15	15	30	15	—
Manx .	Reino Unido	23	2	25	15	8
Alitalia Express .	Itália	6	15	21	—	6
Brymon Airways .	Reino Unido	7	14	21	2	5
Transtates .	EUA	15	6	21	9	6
British Midland .	Reino Unido	10	10	20	4	6
Regional .	França	15	—	15	9	6
Skyways .	Suécia	4	11	15	4	—
Inter-Canadian .	Canadá	6	6	12	—	6
LOT .	Polónia	6	6	12	3	3
Luxair .	Luxemburgo	9	2	11	6	3
Proteus Airlines .	França	10	—	10	2	8
Rheintalflug .	Áustria	2	6	8	1	1
Portugalia .	Portugal	8	—	8	8	—
KLM Exel .	Holanda	3	2	5	1	2
Era .	Espanha	2	—	2	2	—
Cirrus .	Alemanha	1	—	1	1	—
Total .		438	296	734	200	238

ERJ 135

Cliente	País	Pedidos Confirmados	Opções	Total	Entregues	Backlogs Confirmados
American Eagle .	EUA	95	115	210	12	83
Continental Express .	EUA	50	25	75	9	41
Proteus Airlines .	França	13	15	28	—	13
Regional .	França	5	—	5	3	2
City Airline AB .	Suécia	1	2	3	1	—
Total .		164	157	321	25	139

ERJ 170

Cliente	País	Pedidos Confirmados	Opções	Total	Entregues	Backlogs Confirmados
Crossair .	Suíça	30	50(1)	80	—	30
Regional .	França	10	5	15	—	10
Total .		40	55	95	—	40

ERJ 190

Cliente	País	Pedidos Confirmados	Opções	Total	Entregues	Backlogs Confirmados
Crossair	Suíça	30	50(1)	80	—	30

(1) = Opções por 100 aeronaves podem ser exercidas para o ERJ 170 ou para o ERJ 190.

Concorrência

De modo geral, enfrentamos a concorrência dos principais fabricantes no mercado internacional de aviões regionais. Cada categoria dos nossos produtos depara-se com uma concorrência de natureza diversa e de empresas diferentes. Alguns dos nossos concorrentes dispõem, entre outros, de maiores recursos financeiros e mercadológicos do que nós. Ver Seção “FATORES DE RISCO – Riscos Relacionados à Embraer – Enfrentamos uma significativa competição internacional que pode afetar adversamente nossa participação no mercado”. Na categoria de 20 a 39 lugares, nossos principais concorrente para as aeronaves ERJ 135 e EMB 120 Brasília são o Fairchild Dornier 328JET, o De Havilland DHC-8-200 e o Fairchild Dornier 328. Desses, somente o Fairchild Dornier 328JET é uma aeronave a jato. Na categoria de 40 a 59 lugares, os principais concorrentes para os modelos ERJ 145 e ERJ 140 são os CRJ 100/200, fabricados pela Bombardier, o 428JET fabricado pela Fairchild Dornier, cujo início de operação está previsto para 2002, o ATR-42, fabricado pela ATR G.I.E., que faz parte de um projeto conjunto da italiana Alenia Aerospaziale com a francesa Aerospaziale Matra, e os DHC-8-300 da De Havilland. Dentre estas aeronaves concorrentes, somente o CRJ 100/200 da Bombardier e o 428JET fabricado pela Fairchild Dornier são aeronaves a jato.

Nossa maior concorrência ocorre nas categorias de aeronaves com 60 a 80 lugares e com 81 a 110 lugares. Atualmente, existem somente três aeronaves neste segmento, os modelos Avro RJ85 e RJ100, da British Aerospace Plc, e o modelo DHC-8-400, um turboélice de 72 lugares da De Havilland. Entretanto, a Bombardier está desenvolvendo o CRJ 700, um jato regional de 70 lugares, cuja expectativa é de que passe a operar no início do ano 2001, antes do lançamento do ERJ 170. A Bombardier também anunciou que planeja lançar um programa mais amplo; a série dos aviões BRJ-X, que acomodariam 88 e 108 passageiros e que poderá ser lançado no ano 2000, para entrar em operação no ano 2003, antes da entrega da nossa série ERJ 190. A Fairchild Dornier está desenvolvendo jatos regionais de 70 e 90 lugares, o 728JET e o 928JET, que poderão entrar no mercado em 2002, o ano previsto para o lançamento do ERJ 170. Ainda, no limite superior da categoria, a Boeing lançou o 717-200, um jato de 106 a 112 lugares, dos quais, em 31 de dezembro de 2000, já haviam sido entregues 15 unidades. Além disso, a Airbus está desenvolvendo um jato de 100 ou mais lugares, o modelo A318, que deve entrar em operação no ano 2002. Por fim, há dois turboélices de 72 lugares atualmente disponíveis, o DHC-8-400, fabricado pela De Havilland, e o ATR-72, fabricado pela ATR.

Os fatores competitivos-chave nos mercados em que participamos compreendem o *design*, o desenvolvimento tecnológico, os custos operacionais das aeronaves, os preços de venda destas, o atendimento e o suporte pós-venda ao cliente e a eficiência de fabricação. Acreditamos poder competir favoravelmente frente à concorrência com base na nossa carteira global de clientes, desempenho das nossas aeronaves, baixos custos operacionais, experiência em desenvolvimento de produtos, aceitação mercadológica, projeto de cabine e preço das aeronaves.

Embora o ERJ 145 e o ERJ 140 atualmente enfrentem a concorrência de dois fabricantes de jatos, o ERJ 135 tem apenas um concorrente. Em razão do sucesso da nossa família de jatos regionais e das barreiras significativas para penetrar no mercado, devido principalmente aos altos custos e ao o ciclo extenso de tempo, necessários para o desenvolvimento de um novo jato, acreditamos que estamos bem posicionados no sentido de aumentar nossa fatia no mercado em relação à família de aeronaves ERJ 145/135.

O Negócio de Produtos de Defesa

Projetamos, desenvolvemos, integramos e fabricamos uma ampla variedade de produtos de defesa, principalmente aeronaves de transporte, treinamento, ataque leve e vigilância. Somos o principal fornecedor de aeronaves de defesa para a Força Aérea Brasileira, com base no número de aeronaves vendidas. Também vendemos aeronaves de defesa para as forças militares de 16 outros países na Europa e América Latina, inclusive para o Reino Unido e a França. Em 31 de março de 2000, tínhamos vendido 513 aeronaves de defesa ao Governo Brasileiro e 520 aeronaves de defesa para outras forças militares. Para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999 e para os primeiros 3 meses encerrados em 31 de março de 2000, nossos negócios na área de defesa representaram, respectivamente, 5,9% e 5,7% das nossas receitas líquidas.

Produtos

Família Tucano; AL-X

O Tucano é uma aeronave monomotor turboélice usada para treinamento de pilotos e missões de reconhecimento armado. Embora não seja mais fabricada, mais de 650 Tucanos EMB 312 estão em operação em 15 forças aéreas do mundo, inclusive as do Brasil, Reino Unido, França, Argentina, Egito, Colômbia, Paraguai, Peru e Venezuela. Em seguida, desenvolvemos o Super Tucano e estamos desenvolvendo o AL-X (Aeronave de Ataque Leve). O Super Tucano oferece um motor que possui o dobro de potência do motor padrão do Tucano, eletrônica de aviação de combate, poltronas ejetáveis, um sistema gerador de oxigênio de bordo, bem como autonomia estendida e capacidade para cargas externas. Atualmente, estamos comercializando o Super Tucano e ainda não recebemos quaisquer pedidos confirmados para esta aeronave. O AL-X é um turboélice dotado de um motor com o dobro da potência do motor padrão Tucano, sistemas de navegação e de ataque sofisticados, bem como capacidade para operações noturnas, podendo operar sob

condições adversas de tempo. O AL-X está sendo desenvolvido mediante um contrato com a Força Aérea Brasileira, e R\$26,9 milhões relativos a custos de pesquisa e desenvolvimento são financiados pela FINEP. Esperamos entregar 100 destes aparelhos à Força Aérea Brasileira. Dois protótipos do AL-X estão voando desde 1995, sendo que o primeiro voo da primeira aeronave na fase de pré-produção ocorreu em maio de 1999. Esperamos fazer a primeira entrega no ano 2001. Espera-se que essas aeronaves sejam utilizadas para o treinamento avançado de pilotos e para operações de defesa na Região Amazônica no Brasil, no contexto do projeto Sivam (Sistema de Vigilância da Amazônia) do Governo Brasileiro.

EMB 145 AEW&C; EMB 145 RS

Para desenvolvermos o EMB 145 AEW&C e o EMB 145 RS, configuramos uma versão especial do ERJ 145 com um sistema avançado de controle e alarme antecipado e com uma capacidade sensora remota. O avançado sistema de missão e radar do EMB 145 AEW&C, desenvolvido pela Ericsson, tem capacidade para conduzir patrulhamento e fornecer controle de tráfego aéreo para suporte às autoridades aeronáuticas. O EMB 145 RS foi projetado para usar o radar avançado de abertura sintética e sensores multiespectrais, desenvolvidos por empresas subcontratadas nos Estados Unidos. Nós e a Ericsson estamos comercializando essas aeronaves conjuntamente, em âmbito mundial. Em 31 de março de 2000, o Governo Brasileiro encomendou cinco aeronaves EMB 145 AEW&C e três EMB 145 RS para patrulhar e monitorar as atividades na região amazônica.

Em outubro de 1999, o Governo grego, representado pela Força Aérea Grega, assinou um contrato para aquisição de 4 aeronaves modelo EMB 145 AEW&C, as quais serão utilizadas no processo de monitoramento e controle de seu espaço aéreo. Neste mesmo contrato, o Governo grego adquiriu uma aeronave ERJ 135 que será utilizada em situações de necessidade de transporte especial. Adicionalmente em janeiro de 2000, o Governo mexicano selecionou a Embraer como fornecedora de três aeronaves EMB 145 AEW&C, das quais duas unidades serão utilizadas para monitoramento e patrulha de atividades marítimas.

AM-X/AMX-T

O AM-X é uma aeronave subsônica de ataque a alvos terrestres e apoio aéreo aproximado, desenvolvida sob o acordo de cooperação internacional com a Alenia Un Azienda Finmeccanica S.p.A. ("Alenia") e a Aermacchi Aeronautica Macchi S.p.A. ("Aermacchi") patrocinado pelos Governos do Brasil e da Itália. Nos termos do acordo, cada parte é responsável por sistemas-chave das aeronaves. O AM-X é produzido tanto no Brasil quanto na Itália. Cada fabricante irá suprir ao outro os diferentes sistemas chaves da aeronave. A Embraer e os parceiros italianos estão livres para negociar a aeronave no mercado de forma independente e receber 100% do valor das vendas. Atualmente, há aproximadamente 190 aeronaves AM-X em operação nas forças aéreas brasileira e italiana.

Também desenvolvemos, com a participação da Alenia e Aermacchi, o AMX-T, uma versão aprimorada do AM-X, o qual, atualmente, está sendo oferecido internacionalmente. O programa AMX-T opera de acordo com os mesmos princípios do programa AMX, com exceção de que a participação da Alenia é maior do que a da Aermacchi a qual participa somente na condição de contratada. Em setembro de 1999, vencemos uma licitação para um contrato de compra e venda de aeronaves AMX-T para o Governo venezuelano, no valor de US\$ 150,0 milhões que será integralmente revertido à Embraer.

Outros Projetos e Atividades

Estamos negociando um contrato com o Governo Brasileiro para promover a atualização estrutural e eletrônica das aeronaves F-5 da Força Aérea Brasileira. Como primeira contratada, nossa tarefa seria inserir a bordo das aeronaves existentes um radar multimodal, sistemas de navegação avançados e de ataque, bem como sistemas aperfeiçoados de auto-proteção, sob um programa conhecido como "F-5BR".

Concorrência

Nossos produtos de defesa enfrentam a concorrência de diversos fabricantes, que dispõem, entre outros, de maiores recursos financeiros e mercadológicos do que nós. O Super Tucano e o AL-X concorrem com Pilatus PC-9M e o Raytheon T-6A Texan II. O EMB 145 AEW&C concorre com o Northrop-Grumman E-2C II Hawkeye 2000 e com o Lockheed-Martin C-130J AEW&C. O AM-X/AMX-T concorre com o British Aerospace Hawk-100, o Aermacchi MB-339FD e o Aero Vodochody L-159.

O Negócio de Jatos Corporativos

Estamos desenvolvendo uma nova linha de jatos corporativos, as aeronaves ECJ 135 e o ECJ 170, cujas plataformas tem por base, respectivamente, as aeronaves ERJ 135 e ERJ 170. Nossos jatos corporativos estarão disponíveis em três versões: *executiva*, *corporate* e *shuttle*. Estudos das viabilidades econômico-financeira e comercial de ambos produtos e análise do mercado para estes produtos já foram concluídos.

Pretendemos comercializar a nova linha de jatos corporativos ECJ 135/170 para, dentre outros, grandes corporações, sociedades e outras entidades, incluindo companhias que poderão compartilhar e consorciar a propriedade e o uso das aeronaves.

De acordo com um relatório elaborado pela Teal Group Corporation, publicado em julho de 1999, estima-se, entre 1999 e 2008, uma demanda mundial da ordem de 1.430 unidades de aeronaves voltadas ao segmento de mercado de jatos corporativos; segmento para o qual a nova linha de jatos corporativos ECJ 135/170 estão sendo desenvolvidos.

Pretendemos explorar o mercado de jatos corporativos mediante a utilização de nossa extensa experiência no *design* e na produção de aeronaves a jato voltadas ao mercado de aviação regional.

Por exemplo, com exceção do interior das aeronaves, o ECJ 135 e ECJ 170 apresentarão os mesmos componentes do ERJ 135 e do ERJ 170, respectivamente. Adicionalmente, tanto o ECJ 135 quanto o ECJ 170 serão fabricados nas mesmas linhas de produção do ERJ 135 e do ERJ 170, respectivamente. Além disso, com exceção da versão executiva, não serão demandadas quaisquer aprovações excepcionais tanto pela FAA, quanto pelas autoridades européia e brasileira para o ECJ 135, tampouco para o ECJ 170.

Em nosso negócio de jatos corporativos, enfrentaremos concorrência de vários outros produtores de aeronaves destinadas a este segmento de mercado, muitos dos quais tem melhores condições financeiras e mercadológicas, incluindo neste grupo a Dassault Aviation, a Cessna Aircraft Co., Bombardier Inc., a Israel Aircraft Industries, a General Dynamics, a Raytheon e a Fairchild Dornier.

Pretendemos realizar as primeiras entregas do ECJ 135 até o final de 2000 e do ECJ 170, até meados de 2003.

Outros Negócios Relacionados

Também fornecemos serviços de suporte pós-venda para nossos clientes e fabricamos e comercializamos peças de reposição para as aeronaves que produzimos. As atividades nesse seguimento compreendem venda de peças de reposição, manutenção e reparo, treinamento e outros serviços de suporte ao produto. Além disso, fornecemos peças estruturais, bem como sistemas mecânicos e hidráulicos para a Sikorsky Corporation para a produção de helicópteros. Também fabricamos, de forma limitada e sob encomenda, aeronaves leves turboélices para a aviação em geral, tais como aeronaves executivas e aeronaves utilizadas na pulverização de plantações. Durante o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999, e nos primeiros 3 meses encerrados em 31 de março de 2000, os nossos negócios relacionados responderam por 11,2% e 6,6% das nossas receitas líquidas, respectivamente.

Recentemente celebramos uma *joint venture* com a Liebherr International AG segundo o qual iremos, em conjunto, desenvolver e produzir trens de pouso e equipamentos hidráulicos de alta precisão para a Embraer e demais clientes no mundo. Em 26 de novembro de 1999, constituímos, uma nova subsidiária, a Embraer Liebherr Equipamentos do Brasil S.A., também referida com ELEB, para a qual transferimos em 01 de dezembro de 1999, todas as nossas atividades de produção de trens de pouso, além de nossos funcionários relacionados a estas atividades e as obrigações legais respectivas.

A despeito das informações acima, algumas das obrigações legais relacionadas às atividades de produção de trens de pouso foram mantidas na Embraer.

Em 22 de maio de 2000, a Liebherr International AG, atuando em conjunto com sua subsidiária Liebherr Aerospace Lindenberg GmbH, uma empresa alemã, subscreveram por meio da Liebherr Participações Brasil Ltda., 40% do capital social total da ELEB.

No acordo estabelecido com a Liebherr International AG, concordamos em suprir, por meio de contatos de mútuo no valor total de US\$ 3,8 milhões, a ser remunerado a uma taxa de juros fixa de 12% a.a., em base *pro rata* para atender as necessidades de capital de giro e de investimento relacionadas às atividades a serem desempenhadas pela ELEB. Além disso, concordamos em não concorrer com a ELEB em seu mercado de atuação.

A Liebherr Aerospace, atualmente nosso parceiro de compartilhamento de risco responsável pelo *design*, desenvolvimento e produção do conjunto de trem de pouso a ser destinado à nova linha família de jatos regionais ERJ 170/190, é parte de um ativo grupo alemão presente em diversas atividades, dentre as quais destacamos a construção civil e a produção de máquinas e ferramentas destinadas à tecnologia espacial.

Suporte Pós-venda ao Cliente / Negócios de Peças Sobressalentes

Também fornecemos serviços de apoio pós-venda ao cliente, bem como fabricamos e comercializamos peças para reposição para as frotas dos nossos clientes regionais e de defesa. O nosso atendimento pós-venda ao cliente e o comércio de peças sobressalentes se enquadram em diversas categorias:

- suporte em campo;
- suporte de material, que abrange a venda e distribuição de peças de reposição;
- garantia e administração de reparos;
- suporte técnico, que abrange engenharia de apoio, engenharia de manutenção e publicações técnicas; e
- treinamento.

Essa atividade tem crescido e a expectativa é de que continue a crescer significativamente, a medida que o número de nossas aeronaves em serviço vem aumentando. Por exemplo, o faturamento líquido correspondente à venda de peças sobressalentes aumentou de R\$169,2 milhões em 1998 para R\$249,2 milhões em 1999. Os nossos clientes exigem que os fabricantes de aeronaves e seus fornecedores mantenham estoques adequados de peças de reposição e equipamentos de apoio no solo, por um período de 10 anos após a produção da última aeronave do mesmo tipo, ou até que menos de cinco aeronaves estejam em operação. À medida que entregamos as aeronaves referentes aos pedidos em *backlog*, nossa expectativa é de que o nosso suporte pós-venda e a comercialização de peças cresçam na mesma proporção. Atualmente, temos centros de distribuição

em São José dos Campos (Brasil); Fort Lauderdale (EUA); Le Bourget (França); e Melbourne (Austrália). Recentemente celebramos um acordo de terceirização para a utilização de um centro de distribuição em Way Bridge, Reino Unido. Estamos também planejando a criação de um outro centro de distribuição nos Estados Unidos. Ver Seção “Atendimento ao Cliente e Suporte ao Produto”.

Terceirização

Somos subcontratados pela United Technologies – Sikorsky Corporation para o desenvolvimento e à fabricação dos trens de pouso, sistema de combustível e tanques de combustível para os helicópteros S-92 Helibus. Atuamos como parceiro de risco junto à Sikorsky. Incorremos em R\$20,7 milhões em despesas de pesquisa e desenvolvimento para este programa até 31 de março de 2000 e prevemos gastos adicionais de US\$1,7 milhões até o final do ano 2000. O faturamento líquido a partir dos contratos de fabricação de equipamentos com a Sikorsky está avaliado em aproximadamente US\$300 milhões. Os contratos expiram em 2015.

Aeronaves para Aviação em Geral

Construímos aeronaves leves turboélicas para aviação em geral. Estas aeronaves para seis passageiros são produzidas sob encomenda e utilizadas por empresas para o transporte de seus executivos e por companhias de taxi aéreo. Em 31 de março de 2000, tínhamos entregue 2.468 destas aeronaves.

Também desenvolvemos um avião destinado a pulverizar plantações, seguindo especificações do Ministério da Agricultura, e são produzidas somente por encomenda. Em 31 de março de 2000, tínhamos entregue 803 unidades desta aeronave.

Produção

A fabricação de aeronaves compreende três etapas principais: fabricação das peças primárias, montagem dos componentes principais e montagem final. As peças primárias incluem chapas e placas metálicas (produzidas a partir de fundição em moldes, formação por esticamento ou vários tratamentos químicos), peças produzidas através de máquinas computadorizadas ou não computadorizadas e peças pré-fabricadas. As peças primárias são, então, juntadas ou casadas, umas com as outras, para produzir os componentes principais da aeronave, os quais, por sua vez, são juntados para criar a estrutura básica da aeronave. No estágio final da montagem, os vários sistemas operacionais do avião (tais como fiação e partes eletrônicas) são instalados na estrutura e testados.

As instalações de produção para as nossas aeronaves regionais e de defesa estão localizadas em São José dos Campos, no Estado de São Paulo. Reduzimos o tempo de produção de aviões do modelo ERJ 145, que era de oito meses, em 1996, para 5,5 meses, em 1999. Em 31 de março de 2000, estávamos produzindo 12 aeronaves por mês. Além disso, construímos o EMB 120 Brasília de acordo com a demanda do mercado e ajustamos a produção de acordo com a mesma. Para adequar o aumento da produção das aeronaves ERJ 145/135, assim como para fazer frente às necessidades de produção dos jatos corporativos ECJ135 e ECJ170, estamos expandindo nossas instalações de produção, em coordenação com nossos parceiros de risco e fornecedores, bem como contratando novos funcionários. Planejamos implementar medidas semelhantes para a produção da família de jatos regionais ERJ 170/190, que esperamos iniciar no ano 2000. Ver Seção “FATORES DE RISCO - Riscos Relacionados à Embraer – Um rápido aumento em nosso *backlog* demandará um aumento da nossa produção em uma escala maior do que a atual”.

Planejamos inaugurar uma nova fábrica no estado de São Paulo, no final de 2002, para realizar a montagem final e testes de capacidade de voo para nossa linha de aeronaves de defesa. Tal fábrica será construída de forma a propiciar espaço para o desenvolvimento de nossa tecnologia em aeronaves supersônicas, bem como permitir testes de voo para aeronaves regionais de grande porte, da família ERJ 170/190. Para maiores informações acerca dessa nova fábrica. Ver Seção “Análise da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados Operacionais – Liquidez Necessidade de Capital”.

Fornecedores e Componentes; Acordos de Compartilhamento de Riscos

Não fabricamos todas as peças e componentes usados na produção de nossas aeronaves. Aproximadamente 79% e 85% dos custos de produção de nossas aeronaves ERJ 145 e ERJ 135, por exemplo, consistem em materiais e equipamentos comprados de nossos parceiros de risco ou outros fornecedores importantes. Apesar de selecionarmos nossos parceiros de risco e fornecedores com base nos requisitos dos sistemas gerais das aeronaves, qualidade, capacidade de produção e competitividade no mercado, não podemos assegurar que não teremos, no futuro, atrasos significativos na obtenção de equipamentos chave para nosso processo de fabricação. Embora trabalhemos em contato próximo com nossos parceiros de risco, monitorando o seu processo de produção, e mantenhamos um seguro que cobre a interrupção de trabalho, a não satisfação de nossas especificações de desempenho, padrões de qualidade ou cronogramas de entrega por parte de nossos parceiros de risco e fornecedores pode afetar a nossa lucratividade e a nossa habilidade em entregar pontualmente novas aeronaves aos nossos clientes.

No negócio de jatos regionais, contamos com os parceiros de risco para o fornecimento de componentes vitais para nossa aeronave, tais como: motores, componentes hidráulicos, asas, seções da fuselagem e partes da cauda. Uma vez que nossos parceiros de risco tenham sido selecionados e o programa de desenvolvimento e produção da aeronave tenha começado, torna-se difícil a substituição destes parceiros. Em algumas situações, como no caso dos motores, nossa aeronave foi projetada especificamente para acomodar um componente específico que não pode ser substituído por outro fabricante sem que ocorram atrasos e despesas significativas. Esta dependência nos torna suscetíveis ao desempenho, qualidade e condição financeira desses parceiros de risco.

ERJ 145/135

Parceiros de Risco. Os acordos de compartilhamento de riscos com os fornecedores de componentes-chave possibilitam concentrar nossos esforços em nossa atividade central: projetar e produzir aeronaves regionais. Acordos de compartilhamento de riscos são aqueles segundo os quais nossos fornecedores são responsáveis pelo projeto, desenvolvimento e fabricação de componentes principais ou sistemas de nossas aeronaves, tais como asas, cauda ou fuselagem. Nossos parceiros de risco, portanto, devem investir seus próprios recursos em pesquisa e desenvolvimento, e compartilhar o risco e o sucesso do produto conosco. Nós celebramos os acordos de compartilhamento de risco com os seguintes fornecedores designados a seguir, para o desenvolvimento e produção da família de jatos regionais ERJ 145/135:

- Grupo Auxiliar Metalúrgico S.A. ou Gamesa, empresa espanhola pertencente à Iberdrola S.A., uma companhia europeia de serviços públicos e ao Banco Bilbao Vizcaya, uma grande instituição financeira também espanhola. A Gamesa fornece as asas, naceles dos motores e as portas principais dos trens de pouso;
- Sonaca S.A. - A Société Nationale de Constructions Aérospatiales, uma empresa belga, que fornece partes das fuselagens centrais e traseiras, as portas de serviço, principais e de bagagem, como também peças de motores;
- ENAER - Empresa Nacional de Aeronáutica, uma empresa chilena, que fornece o estabilizador vertical e horizontal e os elevadores; e
- C&D Aerospace, Inc., uma companhia dos Estados Unidos, que fornece os interiores da cabine e do compartimento de carga.

Nossos parceiros de risco geralmente recebem pagamento pelos componentes que forneceram dentro de três a cinco meses após a entrega dos componentes à Embraer. Recebemos, desses parceiros de risco, um total de contribuições em dinheiro equivalente a R\$64,0 milhões, para compor o fundo de custeio das nossas pesquisas e desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 145/135. As relações de parceria com estes fornecedores resultam em custos de produção mais baixos e qualidade de produto superior para a família de jatos regionais ERJ 145/135. Até o momento, não houve qualquer atraso significativo nas entregas por parte dos fornecedores/parceiros de risco, que tenha causado um atraso em nosso cronograma de entregas.

Outros Fornecedores. Também celebramos outros contratos com inúmeros fornecedores europeus, americanos, canadenses e Brasileiros para fornecerem os componentes-chave para nossos produtos, inclusive os ERJ 145 e ERJ 135. Esses contratos de fornecimento compreendem sistemas e componentes tais como motores, sistemas eletrônicos de aviação, trens de pouso e sistemas de controle de voo. Os nossos fornecedores são, entre outras empresas, a Rolls-Royce Allison, Pratt & Whitney (uma divisão da United Technologies Corp.), Parker Hannifin Corp., BF Goodrich Co., United Technologies Corp. - Hamilton Standard Division, Honeywell, Rosemount Aerospace, Sundstrand Corp. e Alcoa Inc.

Nós selecionamos nossos fornecedores com base no desempenho técnico e na qualidade de seus produtos, entre outros fatores, bem como na capacidade de produção histórico de relacionamento com a Embraer, e condições financeiras. Mantemos relacionamento contínuo com a maioria dos nossos fornecedores principais desde a produção dos aviões Bandeirante, que começou em 1975. Celebramos contratos de compra com nossos principais fornecedores, os quais satisfazem nossos requisitos por cinco a dez anos de produção. O relacionamento contínuo com nossos fornecedores depende da cooperação, desempenho e manutenção de preços competitivos. Uma vez que testamos os produtos de diversos fabricantes durante a fase de desenvolvimento das aeronaves, acreditamos ter condições de contratar fornecedores em caráter temporário, no caso do surgimento de problemas com um fornecedor específico.

ERJ 170/190

Estamos desenvolvendo o ERJ 170 e o ERJ 190 em conjunto com parceiros de risco que fornecerão os sistemas-chave para essas aeronaves. Nossos contratos de fornecimento para a família de jatos regionais ERJ 170/190 irão diferir dos contratos para a família de jatos regionais ERJ 145/135, uma vez que pretendemos utilizar um menor número de fornecedores. Na família de jatos regionais ERJ 170/190, cada parceiro de risco será responsável pelo desenvolvimento e produção de sistemas da aeronave, tais como trens de pouso, sistema hidráulico e sistema de controle de voo, ao invés de componentes individuais. O compromisso de se responsabilizar por certos sistemas, assumido pelos nossos parceiros de risco, diminuem os nossos investimentos em ativos fixos e, assim, diminuem nossos riscos de desenvolvimento, enquanto aumentam nossa eficiência operacional pela redução do número de fornecedores por produto e reduzem os custos de produção. Também diminuem o prazo de desenvolvimento e produção. Os principais parceiros de risco para a família de jatos regionais ERJ 170/190 são:

- General Electric, empresa norte-americana que fornecerá os motores CF34-8E/10E e o sistema motopropulsor do ERJ 170/190. A empresa também estará encarregada do projeto, desenvolvimento e fabricação das naceles dos motores;
- Honeywell, empresa norte-americana, que fornecerá os sistemas eletrônicos de aviação;
- Liebherr, empresa alemã, que será responsável pelo projeto, desenvolvimento e fabricação dos conjuntos de trens de pouso;
- Kawasaki, empresa japonesa, que desenvolverá e fabricará as cabeças de asa, peças de motores, conjuntos de bordos de fuga e de pouso, *flaps*, obturadores da fenda da asa e as superfícies de controle de voo da asa;

- Hamilton Sundstrand, empresa norte-americana subsidiária integral da United Technologies Corp., que desenvolverá e produzirá o núcleo da cauda do avião, a unidade de força auxiliar, sistemas elétricos e sistema de administração do ar;
- Sonaca, que será responsável pelas *slats* da asa;
- Gamesa, que será responsável pela fuselagem traseira e pelas superfícies verticais e horizontais da cauda;
- Latecoere, empresa francesa que, fabricará as seções centro I e centro III da fuselagem;
- C&D Aerospace, que projetará, desenvolverá e fabricará o interior da aeronave; e
- Grimes Aerospace Company, empresa norte-americana e subsidiária integral da AlliedSignal Inc., que projetará e fabricará a iluminação exterior e do *cockpit*.

Estimamos que os nossos parceiros de risco para o ERJ 170 e o ERJ 190 contribuirão para nossa empresa com uma quantia em dinheiro de, aproximadamente, US\$256 milhões, para o desenvolvimento destas aeronaves, além do projeto e desenvolvimento dos sistemas pelos quais são os responsáveis. Se cancelarmos o desenvolvimento da família de jatos regionais ERJ 170/190 por não conseguirmos obter das autoridades reguladoras competentes a certificação para os aviões ou por qualquer outro motivo, então, possivelmente, seremos obrigados a reembolsar as contribuições feitas em dinheiro pelos nossos parceiros de risco até sua quantia total. Entretanto, em geral não precisamos reembolsar essas contribuições em decorrência de demanda insuficiente do mercado. Ao mesmo tempo, nossos direitos às contribuições em dinheiro também dependem da conclusão satisfatória de um determinado número de etapas em nosso processo produtivo. Acreditamos que esses compromissos financeiros são um forte endosso ao nosso projeto de aeronaves à nossa habilidade de executar nosso plano de negócios.

Outrossim, os parceiros de risco para a família de jatos regionais ERJ 170/190 assumirão um papel mais amplo em outros aspectos do programa através do financiamento de vendas e garantias sobre o valor residual das aeronaves, ao invés de simplesmente fornecer os componentes de aviões para nós.

Atendimento ao Cliente e Suporte ao Produto

A satisfação e o atendimento ao cliente são essenciais ao nosso sucesso. Continuaremos a dar enfoque ao desenvolvimento de relações mais próximas e de longo prazo com nossos clientes, buscando sempre satisfazer suas exigências em relação às aeronaves, provendo-lhes apoio pós-venda e peças de reposição e atendendo às necessidades de manutenção. No momento da compra, procuramos identificar o nível adequado de suporte pós-venda ao cliente e coordenamos os níveis de estoques de modo a satisfazer a procura de peças de reposição e os serviços de manutenção de maneira apropriada. Para manter e aumentar nossa capacidade de atendimento, estabelecemos centros de atendimento em Le Bourget (França), Fort Lauderdale (Estados Unidos) e Melbourne (Austrália), e estamos planejando a criação de outro centro de atendimento nos Estados Unidos. Além disso, terceirizamos nossos serviços de distribuição em Wey Bridge, no Reino Unido. Também auxiliamos nossos clientes a identificar e obter financiamentos para a compra de nossos aviões. Através do foco ao cliente, visamos acentuar a fidelidade dos nossos clientes e, em última análise, aumentar as nossas vendas.

Nós fornecemos suporte de campo direto aos nossos principais clientes, com a presença de representantes técnicos nas suas diversas instalações. Estes representantes locais são designados para nossos clientes principais antes da primeira entrega de suas aeronaves e provêem aconselhamento sobre a manutenção e operação das nossas aeronaves. Os representantes também coordenam as necessidades de peças de reposição e controlam os estoques dos nossos clientes.

Nossos centros de apoio ficam disponíveis 24 horas por dia, sete dias por semana, em nossas instalações em São José dos Campos, bem como nos Estados Unidos, França e Austrália. Nesses locais, nós treinamos pilotos, co-pilotos, comissários de bordo e mecânicos. Operamos simuladores de voo avançados em nossas instalações nos Estados Unidos através de acordo com a FlightSafety International, Inc., empresa especializada em simulação de voo. Fornecemos também serviço de campo e treinamento para funcionários de companhias aéreas. Por exemplo, freqüentemente, enviamos um dos nossos pilotos para voar com a tripulação de uma companhia aérea durante a introdução de um avião nas rotas regulares de um cliente. Nós também fornecemos publicações técnicas com informações atualizadas sobre nossas aeronaves.

Acordos de Financiamento de Venda das Aeronaves

Não fornecemos financiamento direto aos nossos clientes. Auxiliamos nossos clientes na obtenção de financiamentos através de diferentes fontes, tais como acordos de *arrendamento* e o programa BNDES-*exim*. Além disso, ajudamos nossos clientes a se qualificarem para o ProEx.

Nós prestamos assistência aos nossos clientes no financiamento de aeronaves através de contratos de arrendamento, principalmente através de empresas de *leasing*, arrendamentos alavancados (“*Leveraged Leases*”) nos Estados Unidos, bem como no Reino Unido e na França. Esses contratos correspondiam cerca de 42,5% dos pedidos firmes (em termos de valor) que tínhamos com nossos clientes em 31 de março de 2000. Os contratos de arrendamento através de empresas de *leasing* geralmente envolvem a compra do nosso avião pelas mesmas através de um contrato de compra do cliente e um arrendamento daquela aeronave ao mesmo. Em transações de “*Leveraged Leases*”, um investidor toma emprestado parte do preço de compra da aeronave de um terceiro, compra nosso avião e arrendo o mesmo ao nosso cliente.

O programa BNDES-*exim*, que é patrocinado pelo Governo Brasileiro, fornece aos nossos clientes um financiamento direto para as exportações brasileiras de bens e serviços. Em 31 de março de 2000, cerca de 57,5% do nosso *backlog* (em termos de valor) era financiado pelo programa BNDES-*exim*.

Nossos clientes beneficiam-se também do ProEx, patrocinado pelo Governo Brasileiro através da equalização de taxas de juros. Sob o ProEx, cujo objetivo é compensar o risco Brasil, os clientes estrangeiros que compram produtos selecionados fabricados no Brasil, tais como nossas aeronaves, recebem os benefícios de descontos nas taxas de juros de seus financiamentos. Em julho de 1998, o Governo Canadense iniciou um processo junto à Organização Mundial do Comércio, ou OMC, acusando o Governo Brasileiro de conceder subsídios proibidos à exportação de aviões a compradores estrangeiros, sob o ProEx. O Governo Brasileiro contestou, acusando o Governo Canadense de conceder subsídios proibidos à exportação para a indústria aeronáutica canadense. Em março de 1999, a OMC considerou partes do ProEx referentes ao financiamento das aeronaves brasileiras e alguns aspectos dos programas de financiamento das aeronaves canadenses como subsídios proibidos. Em 2 de agosto de 1999, a OMC negou provimento à apelação da decisão pela qual o Brasil deveria retirar as parcelas dos subsídios à exportação de aviões sob o ProEx declaradas proibidas e recomendou que o ProEx fosse enquadrado de acordo com as determinações da OMC. Em agosto de 1999, a OMC formalizou a decisão, concedendo ao Brasil prazo até 18 de novembro de 1999 para retirar os referidos subsídios ou fazer os ajustes necessários para adequar o programa às determinações da OMC. Em 19 de novembro de 1999, os Governos Brasileiro e Canadense apresentaram à OMC as modificações efetuadas por ambos visando adequar seus respectivos programas às determinações da OMC. O Governo Brasileiro alterou o ProEx, para adequá-lo às determinações da OMC, estabelecendo uma equalização de taxas de juros, determinada caso a caso, que tem como taxa mínima de referência a dos títulos de 10 anos do Tesouro Norte-Americano, mais *spread* de 0,2% ao ano. Ambos os países submeteram suas propostas de alterações aos respectivos programas à OMC. Ambos os países declararam, então, que as mútuas modificações eram insatisfatórias e não estavam de acordo com as regras da OMC.

Em 28 de abril de 2000, a OMC decidiu que o Governo Brasileiro não satisfiz as determinações previamente estabelecidas de retirar as parcelas dos subsídios à exportação declaradas proibidas dentro do prazo concedido, ou seja até 18 de novembro de 1999.

Em especial, a OMC considerou as concessões de benefícios do ProEx posterior à data de 18 de novembro de 1999, e relativos a cartas de intenção emitidas pelo Governo Brasileiro antes daquela data, como subsídios proibidos.

A OMC conclui também que a versão alterada do ProEx após 18 de novembro de 1999 ainda oferece taxas de juros efetivas, para a aquisição de aeronaves regionais, inferiores às praticadas no mercado internacional e, portanto continua proporcionando um subsídio proibido à exportação. Em 22 de maio de 2000, o Governo Brasileiro apelou à OMC contra tais decisões. O relatório da OMC sobre a apelação pelo Governo Brasileiro esperado para uma data próxima a 21 de julho de 2000 e, espera-se que tal relatório confirme o conteúdo do relatório anterior, emitido em 28 de abril de 2000. O Governo Brasileiro anunciou publicamente que pretende honrar os compromissos contratuais firmados com nossos clientes.

Entretanto, não podemos assegurar que o Governo Brasileiro de fato honrará os compromissos assumidos junto aos nossos clientes, nem que, se o fizer, suas relações comerciais com o Canadá ou outros países serão afetadas. Os Governos Brasileiro e Canadense, então, deram início a uma disputa arbitral. Não podemos prever o resultado da disputa arbitral.

Caso, ao final do processo, a OMC conclua que o Governo Brasileiro não alterou satisfatoriamente o ProEx, a OMC poderá requerer que o Governo Brasileiro efetue novas modificações no programa ou poderá permitir que o Governo Canadense faça retaliações contra o Governo Brasileiro através de tarifas sobre os produtos Brasileiros. Ver Seção “FATORES DE RISCO – Riscos Relacionados à Embraer – Partes do Programa de Financiamento às Exportações - ProEx, um programa de financiamentos patrocinado pelo Governo Brasileiro aos nossos clientes, foram declaradas como um subsídio à exportação proibido pela Organização Mundial do Comércio - OMC. Qualquer redução nos financiamentos patrocinados pelo Governo Brasileiro aos nossos clientes pode aumentar os custos de nossos clientes e reduzir a competitividade das nossas aeronaves”.

Regulamento do Governo e Certificação das Aeronaves

Estamos sujeitos a regulamentação por parte de diversas agências reguladoras, tanto no Brasil como no exterior. Essas agências regulam, principalmente, a certificação de aeronaves e do fabricante. Nós temos que obter a certificação em cada jurisdição onde nossas aeronaves operam comercialmente. Além disso, nossos produtos estão sujeitos a regulamentos no Brasil e em cada jurisdição onde nossos clientes estão localizados. As autoridades da aviação brasileira e dos outros países onde nossos clientes estão situados devem conceder a certificação para nossas aeronaves antes que possamos vendê-las aos mesmos, inclusive o CTA no Brasil, a FAA nos Estados Unidos e a JAA na Europa. Alguns países simplesmente validam e complementam a certificação original do CTA segundo seus próprios regulamentos. O CTA celebrou um convênio bilateral de certificação com a FAA, segundo o qual a maioria dos requisitos para obter a certificação pela FAA está incluída no processo de certificação do CTA. Essa cooperação entre as autoridades reguladoras possibilita

maior rapidez no processo de obtenção de certificações. O ERJ 145 recebeu certificação para operar nos Estados Unidos e no Brasil no último trimestre de 1996, na Europa no segundo trimestre de 1997 e na Austrália em junho de 1998. O ERJ 135 foi certificado pelo CTA em junho de 1999, pela FAA em julho de 1999 e pela JAA em outubro de 1999, e o ERJ 140 será submetido ao completo processo de certificação antes de sua primeira entrega, prevista para 2001. Por estar em seu estágio inicial de desenvolvimento, a família de jatos regionais ERJ 170/190 terá que passar por um processo de certificação completo, assim que entrar em produção. Ver Seção “FATORES DE RISCO – Riscos Relativos à Indústria de Aeronaves Regionais - Estamos sujeitos a rígidos requisitos e regulamentos de certificação dos nossos aviões, o que pode atrasar nossa obtenção de certificação”.

A FAA exerce forte influência sobre as outras autoridades, tais como o CTA no Brasil e a autoridade aeronáutica no Canadá, sendo que seu processo de aprovação regulamentar freqüentemente é acompanhado por outras agências, tais como a autoridade aeronáutica da Austrália. Na Europa, 27 países afiliados operam sob as regras da JAA. A JAA não é uma autoridade certificadora em si, mas faz recomendações a diversas autoridades nacionais, tais como as autoridades aeronáuticas da Alemanha, França, Reino Unido, Espanha e Países Baixos. Uma recomendação da JAA é um requisito para a certificação de uma aeronave pelas autoridades aeronáuticas da maioria dos países europeus. Cada país afiliado tem o direito de adotar novas regras ou complementar as recomendações da JAA, segundo suas conveniências. Espera-se que a JAA seja substituída pela autoridade oficial de certificação para a União Européia em futuro próximo.

A obtenção de certificação é um processo dinâmico. Mudanças significativas no desenho de uma aeronave podem requerer certificações separadas. Por exemplo, a versão LR do ERJ 145 precisou obter certificações isoladas de todas as autoridades competentes devido às suas mudanças estruturais e de projeto. Entretanto, qualquer mudança nos regulamentos de certificação das aeronaves em si não requer nova certificação de uma aeronave que já obteve certificação. Ver Seção “FATORES DE RISCO – Riscos Relativos à Indústria de Aeronaves Regionais - Estamos sujeitos a rígidos requisitos e regulamentos de certificação dos nossos aviões, o que pode atrasar nossa obtenção de certificação”.

Seguro

Fazemos seguros para todas as nossas fábricas e equipamentos, o que garante cobertura para perdas e reposição. Também temos seguro para cobrir todas as avarias potenciais à nossa própria frota de aeronaves, inclusive aquelas que ocorrerem durante vôos comerciais e de demonstração. Além disso, mantemos uma política abrangente de responsabilidade civil por nossos produtos, que cobre danos decorrentes da fabricação, distribuição, venda e manutenção dos nossos aviões e peças. Temos aumentado tal cobertura para responsabilidade civil, na medida em que nossa frota tem aumentado. Também temos seguro contra desastres naturais e interrupção de negócios que cobrem danos patrimoniais e perda de receita bruta relacionada, conforme definido na apólice, bem como despesas adicionais como, por exemplo, aquelas incorridas por nós para compensar a perda de produção e entrega de aeronaves devido a interrupção parcial ou total dos nossos negócios em decorrência de danos causados por um acidente. Consideramos que as importâncias para nossa cobertura de seguros são adequadas para uma empresa do nosso porte e podem atender a todos os riscos previsíveis ligados às nossas operações.

Funcionários

Em 31 de março de 2000, empregávamos um total de 8.928 pessoas. Do total dessa força de trabalho, 67,7% estão diretamente envolvidas no processo de produção, 11,2% estão empenhadas em pesquisa e desenvolvimento, 13,4% são funcionários administrativos envolvidos no apoio ao processo de produção e 7,7% são os outros funcionários administrativos. A maioria da nossa equipe técnica é treinada nas melhores escolas de engenharia, inclusive o Instituto Tecnológico Aeronáutico, ou ITA, localizado em São José dos Campos. Uma ampla porcentagem dos nossos funcionários pertence a dois diferentes sindicatos trabalhistas, o Sindicato dos Metalúrgicos e o Sindicato dos Engenheiros do Estado de São Paulo. De uma forma geral, a filiação sindical em termos percentuais da força de trabalho total vem diminuindo significativamente ao longo dos anos. Em 31 de março de 2000, aproximadamente 72% dos nossos funcionários não eram sindicalizados, comparado com aproximadamente 52% em dezembro de 1997.

Propriedades

A sede e a fábrica, localizadas em São José dos Campos, são de nossa propriedade. Boa parte das nossas instalações em São José dos Campos estão hipotecadas em favor do BNDES e do Banco do Brasil S.A. e servem de garantia em ações trabalhistas em curso. Arrendamos ou possuímos as seguintes propriedades:

Local	Finalidade	Área Aproximada (em m ²)	Própria/Arrendada	Término do Arrendamento
São José dos Campos, SP, Brasil	Sede, principais instalações fabris e centro de atendimento	11.100	Própria	—
Botucatu, SP, Brasil	Instalações fabris	20.600	Própria	—
São Paulo, SP, Brasil	Escritório administrativo	200	Alugada	2002
Fort Lauderdale, EUA	Centro de atendimento	8.500	Arrendada	2002
Dallas, EUA	Escritório Administrativo	150	Alugada	2003
Paris, França	Centro de atendimento	3.100	Arrendada	2008
Melbourne, Austrália	Centro de atendimento	1.100	Arrendada	2002

Propriedade Intelectual

Nossa propriedade intelectual, que inclui patentes, projetos, *know-how* e marcas registradas é importante para o nosso negócio. Somos titulares de marcas registradas do nosso nome e logotipo, bem como dos nomes das nossas aeronaves, algumas das quais estão registradas e outras em processo de registro junto ao Instituto Nacional de Propriedade Industrial - INPI e junto às autoridades governamentais de países onde nossas aeronaves operam. Em 31 de março de 2000, tínhamos aproximadamente 57 marcas registradas. As patentes relativas às nossas tecnologias mais importantes não irão expirar dentro dos próximos sete anos. Não acreditamos que a expiração de quaisquer de nossas patentes terá qualquer efeito desfavorável sobre nossos negócios.

Matérias Ambientais

A maior parte das questões de ordem ambiental no Brasil são reguladas na esfera estadual, sendo que, na maioria dos Estados, são concedidas licenças de operação a instalações individuais sem que haja necessidade de serem observados regulamentos gerais. Temos todas as licenças exigidas à operação do nosso negócio. As condições dessas licenças são revistas todos os anos e estamos em conformidade com todas elas. Adicionalmente, internamente, seguimos os padrões ambientais internacionais ISO 14000. Em 1998 e 1999, investimos em matérias ambientais R\$ 706.984,00 e R\$ 730.471,00 respectivamente. Nós antecipamos gastos da ordem de R\$1,8 milhão com matérias ambientais em 2000. Esse aumento deve-se às despesas relativas à parte da construção de novas instalações, modificação das instalações existentes relacionadas ao cumprimento das normas ambientais e outras melhorias.

Processos Judiciais

Temos um grande número de litígios relacionados com reivindicações trabalhistas propostas por sindicatos que representam nossos ex-funcionários, cujos pleitos, em 31 de março de 2000, somavam aproximadamente R\$39,7 milhões, e para os quais provisionamos R\$28,9 milhões naquela data. Nossos administradores consideram que essas quantias representam uma estimativa razoável para o futuro pagamento para ajuste de contas ou resolução desses litígios. Há também em curso ações trabalhistas individuais, sendo que algumas já foram resolvidas; em relação a outras estamos aguardando a decisão final da justiça trabalhista. Não acreditamos que qualquer obrigação relacionada com essas ações trabalhistas possa impactar de modo significativo e adverso a nossa condição financeira ou os resultados de nossas operações.

Abaixo estão relacionados os principais processos judiciais nos quais estamos envolvidos, em 31 de março de 2000:

Parte Contrária	Data de Propositura	Objeto	Juízo
Sindicato dos Trabalhadores, em nome de 7.283 empregados, atuais e ex-empregados (1)	Outubro de 1992	Pagamento de diferenças salariais baseado em acordos entre os sindicatos dos trabalhadores e a FIESP	Tribunal Superior do Trabalho
Receita Federal (2)	Fevereiro de 1999	Aumento do tributo incidente sobre vendas, aplicado ao faturamento bruto, de 2% para 3% a partir de 30 de janeiro de 1999	Justiça Federal em São José dos Campos

(1) A total exposição pelo pagamento dos salários retroativos, incluindo os juros acumulados, era de R\$66,1 milhões em 31 de março de 2000. Naquela data, nós não tínhamos provisionado qualquer montante para esta ação judicial, pois, nós acreditamos, baseado na orientação de nossos advogados externos, que esta ação judicial não resultará em uma decisão desfavorável a nós e esperamos que o julgamento final desta ação ocorra até janeiro de 2001.

(2) Nós não pagamos os tributos adicionais. Os montantes não pagos correspondem a R\$24,8 milhões e estão incluídos como contingência em nosso balanço, sob a rubrica tributos e contribuições sociais a pagar.

Além disso, estamos envolvidos em outros processos judiciais, incluindo tributários, os quais decorrem da rotina normal dos negócios. Nossa administração acredita que nenhum desses outros processos, caso decididos desfavoravelmente, podem abalar de modo substancial nossos negócios, situação financeira ou resultados operacionais. Ver Seção “FATORES DE RISCO – Riscos Relacionados à Embraer – Eventualmente, teremos que efetuar pagamentos significativos como resultado de decisões desfavoráveis em processos judiciais em curso”.

Para informações adicionais sobre a reação do Governo Brasileiro à venda de 20% de nossas ações ordinárias para o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês e sobre a análise dos aspectos antitruste ainda pendentes, ver Seção “FATORES DE RISCO - Riscos Relacionados à Embraer - Dependemos de um pequeno número de clientes-chave e a perda de alguns desses clientes pode reduzir nossas vendas e nossa participação no mercado - *Aeronaves de Defesa*” e nesta Seção “Aliança Estratégica com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês - *Reação do Governo Brasileiro; Análise dos Aspectos Antitruste*”.

ADMINISTRAÇÃO

Somos administrados por nosso Conselho de Administração, composto de, no mínimo, nove e, no máximo, 13 membros, e por nossa Diretoria, composta de, no mínimo, três membros (cada qual um Diretor Executivo). Temos um Conselho Fiscal permanente, composto por cinco membros.

Conselho de Administração

Nosso Conselho de Administração reúne-se em sessões ordinárias quatro vezes ao ano e em sessões extraordinárias quando convocadas pelo Presidente ou pela maioria de seus membros. É o órgão responsável, dentre outros, pelo estabelecimento das nossas políticas gerais de negócio e pela eleição dos nossos Diretores Executivos, bem como pela supervisão da gestão dos mesmos.

De acordo com a Lei de Sociedades por Ações, os membros do Conselho de Administração podem residir fora do Brasil e são eleitos pelos titulares das nossas ações ordinárias em assembléia geral de acionistas. De acordo com o nosso Estatuto Social, a União Federal tem direito de nomear um membro do Conselho de Administração e os nossos funcionários têm direito de nomear dois membros do Conselho de Administração. O prazo do mandato dos membros do Conselho de Administração é de três anos. Os mandatos dos membros atuais expiram em abril de 2001.

Em 9 de fevereiro de 2000, foi realizada uma assembléia geral de acionistas para eleger os novos membros do Conselho de Administração e alterar o nosso Estatuto Social. Nosso Estatuto Social foi alterado de forma a permitir que o Presidente da Embraer torne-se automaticamente membro do Conselho de Administração. Como resultado, o Sr. Maurício Novis Botelho, atual Presidente e Diretor Executivo da Embraer, tornou-se membro do Conselho de Administração. Além disso, Carlyle Wilson foi eleito Diretor e Presidente do Conselho de Administração, e dois representantes do Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês foram eleitos para o Conselho de Administração.

Nome	Idade	Posição	Ano da Primeira Eleição
Carlyle Wilson	71	Presidente do Conselho de Administração	2000
Lacy Dias da Silva	56	Vice-presidente do Conselho de Administração	1995
Maurício Novis Botelho	57	Presidente e Diretor Executivo	2000
Vitor Sarquis Hallack	47	Membro do Conselho de Administração	1995
Leandro Martins Alves	38	Membro do Conselho de Administração	2000
Juarez Martinho Quadros do Nascimento	55	Membro do Conselho de Administração	1998
Fernando Antônio Pimentel de Melo	46	Membro do Conselho de Administração	2000
Fernando Antônio Fernandes Cima	51	Membro do Conselho de Administração	2000
Frederico de Queiroz Veiga	59	Membro do Conselho de Administração	1998
Paulo Cesar de Souza Lucas	40	Membro do Conselho de Administração	1999
Claudemir Marques de Almeida	47	Membro do Conselho de Administração	1995
Pierre Chouzenoux	61	Membro do Conselho de Administração	2000
Jean-François Bigay	56	Membro do Conselho de Administração	2000

Carlyle Wilson. O Sr. Wilson integra o grupo Bozano, Simonsen desde 1972, sendo Diretor Executivo da Cia. Bozano, Simonsen. Desde 1992, o Sr. Wilson é membro do Conselho de Administração da Berneck Aglomerados, uma companhia produtora de aglomerados de madeira. Além disso, desde 1980 o Sr. Wilson é membro do Conselho de Administração da Bozano, Simonsen Centros Comerciais S.A., administradora de *shopping centers*, e desde 1986 é Conselheiro da GD Empreendimentos Imobiliários S.A., uma companhia imobiliária. Entre janeiro de 1995 e janeiro de 2000, o Sr. Wilson atuou como Conselheiro Suplente da Embraer. O Sr. Wilson é um representante da Cia. Bozano, Simonsen.

Lacy Dias da Silva. O Sr. Silva foi o Chefe do Departamento de Modelagem, Análise Financeira e Acionistas do Banco do Brasil S.A., ou DEMAF, de 1994 a 1995. Trabalhou para o Banco do Brasil S.A. de 1964 a 1995 e está aposentado desde 1995. É um representante da PREVI.

Maurício Novis Botelho. Antes de se tornar Presidente e Diretor Executivo da Embraer em 1995, o Sr. Botelho foi Diretor Executivo da OTL - Odebrecht Automação & Telecomunicações Ltda., também conhecida como OTL e que, mais tarde, seria nomeada Stelar Telecom, de 1988 a 1995. Também foi Diretor Executivo Chefe da CMW Equipamentos S.A., ou CMW, uma empresa de automação industrial, de 1985 a 1995. Foi também Diretor Executivo da STL-Engenharia de Sistemas Ltda., ou STL, uma empresa de projetos de engenharia, de 1985 a 1995; foi sócio da Soluções Integradas PROLAN Ltda., ou PROLAN, uma empresa de redes corporativas, de 1994 a 1995; e Vice-Presidente Executivo da TENENGE - Técnica Nacional de Engenharia Ltda., ou TENENGE, uma empresa de construção civil, durante o ano de 1992. Durante o ano de 1995, o Sr. Botelho foi Diretor Executivo da Cia. Bozano, Simonsen.

Vitor Sarquis Hallack. O Sr. Hallack integra o Grupo Bozano, Simonsen desde 1993, sendo Diretor Executivo da Cia. Bozano, Simonsen. O Sr. Hallack foi o Diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A. e do Bozano, Simonsen Financial Holding entre abril de 1998 e maio de 2000, e antes foi o Diretor Financeiro da Companhia Siderúrgica Paulista - COSIPA entre setembro de 1993 e dezembro de 1994. Antes de 1993, o Sr. Hallack era o Presidente da Companhia Vale do Rio Doce, uma companhia mineradora. É um representante da Cia. Bozano, Simonsen.

Leandro Martins Alves. O Sr. Alves trabalha para o Banco do Brasil S.A. desde 1984. Desde 1999, ele é o Diretor de Recursos Humanos do Departamento de Crédito e Recuperação de Crédito do Banco do Brasil ou DIREC. Desde maio de 1999, o Sr. Alves é membro do Comitê Deliberativo da PREVI e da BRASILPREV Previdência Privada. Também foi membro do Conselho Fiscal da Aliança do Brasil, uma companhia de seguros, de julho de 1998 a maio de 1999, e membro do Comitê Deliberativo da Acesita S.A., de maio de 1999 a abril de 2000. É um representante da PREVI

Juarez Martinho Quadros do Nascimento. O Sr. Nascimento é Secretário Executivo do Ministério das Comunicações do Governo Brasileiro desde 1997 e foi o Secretário de Inspeção e Concessão do Ministério das Comunicações de 1995 a 1997. De 1990 a 1995, foi Diretor Executivo da Telecomunicações Brasileiras S.A. - Telebrás, tendo terminado seu mandato durante o ano de 1995 como assistente do Diretor Presidente suplente e do Diretor Executivo do Departamento de Serviços Públicos. É um representante da SISTEL.

Fernando Antônio Pimentel de Melo. O Sr. Melo é Diretor de Seguridade Social da SISTEL desde 1991 e Diretor Superintendente da SISTEL desde 1999. Ele também é membro do Conselho de Administração da Telesp Participações S.A. desde dezembro de 1999, da Americel S.A. desde 27 de abril de 1999 e da Telet S.A. desde 26 de abril de 2000, todas companhias de telecomunicações. O Sr. Melo foi também vice-presidente da SINDAPP- Sindicato Nacional das Entidades de Previdência Privada, eleito em 10 de dezembro de 1998, pelo prazo de três anos, de 1999 a 2001. Ele é um representante da SISTEL.

Fernando Antônio Fernandes Cima. O Sr. Cima é um Brigadeiro do Ar na Força Aérea Brasileira desde 25 de novembro de 1999. Ele ocupou várias posições nas Forças Armadas Brasileiras desde 20 de março de 1965, quando iniciou sua carreira militar. Também foi administrador da Força Aérea Brasileira nos programas AL-X, F-5 BR e F-X. Ele é um representante da União Federal e foi nomeado pelos nossos acionistas controladores.

Frederico de Queiroz Veiga. O Sr. Veiga é Major-Brigadeiro da Força Aérea Brasileira e é o Chefe Suplente do Estado-Maior da Força Aérea Brasileira desde março de 1997. Ocupou vários cargos nas Forças Armadas brasileiras desde 1964, quando iniciou sua carreira militar. É um representante da União Federal, tendo sido nomeado por nossos acionistas controladores.

Paulo Cesar de Souza Lucas. O Sr. Lucas integra nossa Divisão de Planejamento Estratégico desde 1998 e foi o coordenador da implementação da estratégia de modernização e redução de custos da Embraer de 1990 a 1996. Trabalha na Embraer há mais de 16 anos e é um representante dos nossos funcionários.

Claudemir Marques de Almeida. O Sr. Almeida é o nosso Inspetor Aeroespacial desde 1987. Antes de juntar-se a nós, estava associado à Ericsson do Brasil S.A., uma empresa de telecomunicações. É um representante dos nossos funcionários.

Pierre Chouzenoux. O Sr. Chouzenoux é o Diretor Vice-Presidente de Negócios Internacionais da Dassault Aviation desde 1993. Entre 1990 e 1993 o Sr. Chouzenoux foi o Administrador Geral de Negócios da Dassault Aviation. Antes de 1990, ocupou várias posições de diretoria no Grupo Elf Aquitaine. O Sr. Chouzenoux é representante do Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês.

Jean-François Bigay. O Sr. Bigay é o Diretor Administrativo da Aerospatiale Matra e o Presidente do Conselho de Supervisão da Eurocopter, subsidiária da Aerospatiale Matra desde 11 de junho de 1999. Antes, o Sr. Bigay ocupou várias posições de diretoria nos grupos Aerospatiale Matra e Eurocopter. O Sr. Bigay é representante do Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês.

Diretores Executivos

Nossos Diretores Executivos são responsáveis pela administração cotidiana da empresa. Os Diretores Executivos têm responsabilidades estabelecidas pelo nosso Estatuto Social e pelo Conselho de Administração.

Os Diretores Executivos são eleitos pelo nosso Conselho de Administração com mandato de um ano, sendo que qualquer Diretor Executivo pode ser destituído pelo Conselho de Administração antes do término de seu mandato. Abaixo, apresentamos os nomes, idades, posições e descrições biográficas resumidas dos nossos Diretores Executivos, eleitos pelo nosso Conselho de Administração em 30 de abril de 1999.

Nome	Idade	Posição	Ano da Primeira Eleição
Maurício Novis Botelho	57	Diretor Presidente	1995
Antônio Luiz Pizarro Manso	55	Diretor Vice-Presidente Executivo Financeiro e de Relações com o Mercado	1995
Satoshi Yokota	58	Diretor Vice-Presidente Executivo Industrial	1997
Frederico Pinheiro Fleury Curado	38	Diretor Vice-Presidente Executivo para Mercado de Aviação Comercial	1997
Romualdo Monteiro de Barros	50	Diretor Vice-Presidente Executivo para Mercado de Defesa	1997
Horácio Aragonés Forjaz	48	Diretor Vice-Presidente Executivo de Desenvolvimento Organizacional	1998
Carlos Rocha Villela	43	Diretor Vice-Presidente Executivo Jurídico	1999

Maurício Novis Botelho. Sua bibliografia está descrita nesta Seção, “Conselho de Administração”.

Antônio Luiz Pizarro Manso. Antes de se tornar Diretor Vice-Presidente Executivo Financeiro e de Relações com o Mercado da Embraer em 1995, o Sr. Manso foi o Diretor Administrativo e Financeiro da STL, de 1986 a 1995, e da CMW, de 1986 a 1995, e foi membro do Conselho de Administração da CMW durante o ano de 1995. Também foi Diretor Financeiro Chefe da OTL, de 1989 a 1995, Diretor Financeiro da TENENGE durante o ano de 1992 e Diretor Financeiro Chefe da PROLAN de 1994 a 1995.

Satoshi Yokota. Antes de se tornar Diretor Vice-Presidente Executivo Industrial da Embraer em 1997, o Sr. Yokota ocupou diversos outros cargos na Embraer, inclusive o de Diretor Assistente de Programas e Contratos Comerciais durante os anos de 1995 e 1996 e o de Diretor Assistente de Programas de 1992 a 1995.

Frederico Pinheiro Fleury Curado. Antes de se tornar Vice-Presidente Executivo para Mercado de Aviação Comercial da Embraer em 1998, o Sr. Curado foi nosso Diretor Vice-Presidente Executivo de Desenvolvimento Organizacional de 1997 a agosto de 1998. Antes disto, ocupou diversos cargos diferentes na Embraer nas áreas de fabricação, abastecimento, informática, contratos e vendas.

Romualdo Monteiro de Barros. Antes de se tornar Diretor Vice-Presidente Executivo para Mercado de Defesa da Embraer em 1997, o Sr. Barros foi o Diretor responsável pelo desenvolvimento de negócios da OTL de 1994 a 1997.

Horácio Aragonés Forjaz. Antes de se tornar Diretor Vice-Presidente Executivo de Desenvolvimento Organizacional da Embraer em 1998, o Sr. Forjaz foi o Diretor Operacional da Computadores e Sistemas Ltda., uma empresa de engenharia de sistema e de *software*, de 1995 a 1997. De 1975 a 1995, ocupou diversos cargos diferentes na Embraer nas áreas de projetos de engenharia e sistemas.

Carlos Rocha Vilella. Antes de se tornar Diretor Vice-Presidente Executivo Jurídico da Embraer em 1999, o Sr. Vilella foi o Diretor Jurídico da Odebrecht Química S.A., uma empresa de produtos químicos, desde 1994.

Conselho Fiscal

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, o Conselho Fiscal é um órgão social independente da administração e da auditoria externa da empresa. A responsabilidade principal do Conselho Fiscal é rever as atividades gerenciais e as demonstrações financeiras, relatando suas observações aos acionistas. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, o Conselho Fiscal não pode conter membros que façam parte do Conselho de Administração, da Diretoria, do nosso quadro de funcionários, do quadro de funcionários de uma empresa controlada ou de uma empresa do nosso grupo, tampouco um cônjuge ou parente dos nossos administradores. Além disso, a Lei das Sociedades por Ações exige que os membros do Conselho Fiscal recebam, a título de remuneração, no mínimo, 10% do montante médio pago a cada Diretor Executivo. A Lei das Sociedades por Ações exige que o Conselho Fiscal seja composto de, no mínimo, três e, no máximo, cinco membros.

Temos um Conselho Fiscal permanente, sendo que seus membros são eleitos na assembléia geral ordinária de acionistas, com mandato até a assembléia geral ordinária subsequente àquela que os elegeu. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, os titulares de ações preferenciais têm direito de eleger separadamente um membro do Conselho Fiscal. Outrossim, de acordo com a Lei das Sociedades por Ações, os grupos minoritários de acionistas que são titulares de, no mínimo, 10% das ações com direito de voto também têm direito de eleger separadamente um membro do Conselho Fiscal. Os acionistas titulares de ações ordinárias têm direito de eleger a maioria dos membros do Conselho Fiscal. Apresentamos abaixo os nomes e posições dos membros do nosso Conselho Fiscal e seus respectivos suplentes, eleitos na Assembléia Geral Ordinária de Acionistas realizada em 28 de abril de 2000:

Nome	Posição	Ano da Primeira Eleição
Luiz Tacca Júnior	Membro Efetivo	1995
Robson de Araújo Jorge	Suplente	2000
Eustáquio Antônio Honorato	Membro Efetivo	1997
Fernando Nunes Simões	Suplente	2000
José Mauro Laxe Vilela	Membro Efetivo	1999
Nelson João Aiex	Suplente	1996
Joã Maria Stefanon	Membro Efetivo	2000
Ivan Mendez do Carmo	Suplente	2000
Paulo Euclides Bonzanini	Membro Efetivo	2000
José Edson da Silva	Suplente	1999

Remuneração

Para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999, a remuneração total (inclusive benefícios concedidos em espécie) que pagamos aos membros do Conselho de Administração e aos Diretores Executivos foi de, aproximadamente, R\$ 6,7 milhões. Além disso, os Diretores Executivos receberam benefícios de aposentadoria, instituídos em janeiro de 1999, no montante de aproximadamente R\$ 100.000 em moeda de poder aquisitivo constante de 31 de março de 2000. Os membros do Conselho de Administração não receberam benefício similar. Os membros do Conselho de Administração e os Diretores Executivos não receberam qualquer remuneração (inclusive benefícios concedidos em espécie) de qualquer uma de nossas subsidiárias.

Em 20 de julho de 2000, os membros do Conselho de Administração e os Diretores Executivos eram titulares de um total de 19 ações ordinárias e nenhuma ação preferencial. Em 30 de junho de 2000, alguns dos nossos Diretores Executivos também eram titulares de um total de 5.050.000 opções de compra de ações preferenciais, a preços de compra que oscilavam entre R\$ 0,85 a R\$ 1,65 por ação. Essas opções poderão ser exercidas a partir de maio de 2001 e expirarão em maio de 2008, ou antes. Para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999, nenhum dos membros do Conselho de Administração ou da Diretoria Executiva tinham qualquer interesse financeiro ou outro interesse em qualquer operação envolvendo a Embraer que não fosse uma operação normal dos nossos negócios.

Plano de Opção de Compra de Ações

Na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 17 de abril de 1998, aprovamos um plano de opção de compra de ações para administradores e funcionários, incluindo os de nossas subsidiárias, sujeito à permanência contínua nos quadros da nossa empresa, pelo prazo mínimo de dois anos.

Nos termos do plano, estamos autorizados a conceder opções de compra de até 25.000.000 de ações preferenciais. As opções concedidas a cada participante poderão ser exercidas da seguinte forma: 30% após três anos a partir da data da concessão, um adicional de 30% após quatro anos e os 40% restantes após cinco anos. Os participantes poderão exercer suas opções em até sete anos a partir da data em que são concedidas. Em 20 de julho de 2000, foram concedidas 332 opções de compra de 16.600.000 ações preferenciais, das quais 27,1% podem ser exercidas a partir de maio de 2001.

No caso das opções exercidas, o preço das ações preferenciais será igual ao preço médio ponderado das ações preferenciais negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo, nos 60 dias de negociação anteriores à data da concessão, aumentado ou reduzido em até 30%, conforme definido por um comitê nomeado pelo nosso Conselho de Administração. Presume-se que tal porcentagem compense as flutuações não usuais no preço de mercado. O plano será encerrado cinco anos após o primeiro exercício de opções.

Plano de Participação nos Lucros

Nos termos da lei brasileira, empresas operando no Brasil devem compartilhar lucros com seus funcionários a partir do exercício social de 1996. Entretanto, entendemos que não há, atualmente, nenhuma regulamentação do Governo que determine como os lucros devem ser distribuídos. Antes de 1998, não tínhamos um plano de participação nos lucros. Entretanto, em razão de nossa recuperação financeira, implementamos, desde então, um plano de participação nos lucros que vincula a distribuição de lucros aos funcionários ao pagamento de dividendos.

Toda vez que pagamos dividendos aos nossos acionistas, também pagamos uma participação nos lucros, de 25% sobre o montante do pagamento de dividendos, aos funcionários que atingiram certas metas estabelecidas no início do ano. De acordo com o plano, podemos pagar quantias adicionais de até 5% do pagamento de dividendos a funcionários excepcionais, discricionariamente. Acreditamos que essa política estimula os funcionários, individualmente, a atingir nossas metas de produção.

Além disso, embora tenhamos registrado perdas líquidas nos anos de 1996 e 1997, e não houvesse nenhum plano naqueles anos, tendo em vista nossa redução de custos e melhoria da situação financeira durante aqueles dois anos, R\$ 4,3 milhões foram distribuídos aos nossos funcionários em fevereiro de 1997, referentes ao exercício social de 1996, e R\$ 1,5 milhão foi distribuído aos funcionários em fevereiro de 1998, referentes ao exercício social de 1997. Para o exercício social de 1998, primeiro ano em que operamos com lucro desde a adoção do nosso plano de participação nos lucros, distribuímos R\$ 20,3 milhões aos nossos funcionários. Para o exercício social de 1999, distribuímos R\$ 38,5 milhões aos nossos funcionários.

PRINCIPAIS ACIONISTAS E ACIONISTAS VENDEDORES

Principais Acionistas

Nosso capital total autorizado é de 900.000.000 ações, com um total de 489.552.874 ações em 20 de julho de 2000. Desse total, 242.544.448 são ações ordinárias (incluindo uma ação ordinária de classe especial *Golden Share*, de titularidade da União Federal) e 247.008.426 são ações preferenciais. A tabela a seguir apresenta a composição do nosso capital social em 20 de julho de 2000.

Acionistas	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais antes da Oferta Global		Ações Preferenciais Ofertadas	Ações Preferenciais após a Oferta	
	Ações	(%)	Ações	(%)	Ações	Ações	(%)
PREVI *	59.243.379	24,4	70.826.935	28,7	8.320.000	62.506.935	20,9
SISTEL *	50.933.890	21,0	51.627.904	21,0	8.320.000	43.307.904	14,5
Cia. Bozano, Simonsen *	48.509.220	20,0	32.260.613	13,1	8.320.000	23.940.613	8,0
BNDESPAR * (1)	-	-	8.333.000	3,4	6.240.000	2.093.000	0,7
Bozano, Simonsen Financial Holdings Ltd.	-	-	37.899.611	15,3	-	37.899.611	12,6
Dassault Aviation (2)	13.744.186	5,7	-	-	-	-	-
Thomson CSF (2)	13.744.186	5,7	-	-	-	-	-
Aerospatiale Matra (2)	13.744.186	5,7	-	-	-	-	-
SNECMA (2)	<u>7.276.332</u>	<u>3,0</u>	-	-	-	-	-
BB - Banco de Investimento S.A. (3)	4.190.562	1,7	111.862	**	-	111.862	**
União Federal/Governo Brasileiro (4)	3.514.388	1,4	-	-	-	-	-
Executivos e diretores como um grupo	19	**	-	-	-	-	-
Outros	<u>27.644.100</u>	<u>11,4</u>	<u>45.948.501</u>	<u>18,6</u>	-	<u>129.948.501</u>	<u>43,3</u>
Total	242.544.448	100,0%	247.008.426	100,0%	31.200.000	299.808.426	100,0%
Percentual do total de ações em circulação		49,5%		50,5%			

* *Acionista Vendedor.*

** *Menos de 1%.*

(1) *A Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção Green Shoe, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção Green Shoe. Ver nesta seção "Acionistas Vendedores - BNDES Participações S.A. - BNDESPAR"*

(2) *Membro do Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês.*

(3) *BB - Banco de Investimento S.A. é uma instituição afiliada do Banco do Brasil S.A., instituição pertencente ao Governo Brasileiro.*

(4) *A União Federal também é detentora da Golden Share. Ver seção "DESCRIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL - Ação Ordinária de Classe Especial - Golden Share"*

Os acionistas vendedores permanecerão com o mesmo número de ações ordinárias após a Oferta Global pois serão ofertadas apenas ações preferenciais.

A Cia. Bozano, Simonsen e a Bozano, Simonsen Financial Holdings Ltd. são empresas cujas ações são detidas, direta ou indiretamente, por Julio Bozano.

A BNDESPAR, subsidiária integral do BNDES, é titular de 7.499.500 bônus de subscrição que dão direito à subscrição, a qualquer momento, de 74.995.000 ações preferenciais ou, em determinadas circunstâncias, a mesma quantidade de ações ordinárias. A Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça

seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção *Green Shoe*, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção *Green Shoe*. Com exceção das Ações Preferenciais que serão vendidas na Oferta Global, a BNDESPAR concordou em não vender ou dispor de ações de emissão da Embraer ou bônus de subscrição de ações de emissão da Embraer sem o consentimento dos Coordenadores da Oferta Brasileira e Coordenadores da Oferta Internacional por um período de 180 dias da data desse prospecto. Ver “Acionistas Vendedores – BNDES Participações S.A.”. Além disso em 20 de julho de 2000, alguns dos membros da nossa Administração e alguns de nossos empregados possuíam opções de compra de 16.600.000 ações preferenciais, exercíveis a partir de maio de 2001. Os números apresentados na tabela acima não levam em conta o exercício dos bônus de subscrição ou das opções.

Os nossos acionistas controladores, Cia. Bozano, Simonsen, PREVI e SISTEL celebraram um acordo de acionistas em 24 de julho de 1997, o qual foi posteriormente alterado, que governa assuntos relativos às suas participações na Embraer, com prazo de duração de 10 anos, o qual podendo ser sucessivamente renovado por períodos de 5 anos (“Acordo de Acionistas”).

Nos termos do Acordo de Acionistas, quando da eleição dos membros do Conselho de Administração em assembléia geral de acionistas, nossos acionistas controladores concordaram em apontar um grupo composto de dois representantes (e suplentes) de cada um dos acionistas controladores, dois representantes (e suplentes) do Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês e um representante (e suplente) da União Federal, além dos representantes (e suplentes) dos nossos empregados e da União Federal como detentora da *Golden Share*.

Nos termos do Acordo de Acionistas o Presidente do nosso Conselho de Administração será escolhido pelos nossos acionistas controladores, e será um de seus representantes. Caso nossos acionistas controladores não concordem com a pessoa escolhida para Presidente do Conselho de Administração, os seus representantes alternar-se-ão no cargo, a cada 18 meses, sendo que a ordem na qual tais representantes serão escolhidos para Presidente do Conselho de Administração será decidida por sorteio.

De acordo com o Acordo de Acionistas, nossos acionistas controladores não poderão vender, ceder, conferir ao capital, instituir usufruto ou fideicomisso, gravar, caucionar, penhorar ou criar ou permitir a criação de direito real de garantia ou outro ônus ou de qualquer outra forma transferir, dispor, onerar ou gravar as ações ordinárias por eles detidas, vinculadas ao controle, exceto conforme estipulado no Acordo de Acionistas ou caso a transação seja previamente autorizada por escrito pelas outras partes. Segundo o Acordo de Acionistas, caso algum acionista controlador deseje vender, ceder, transferir ou de qualquer forma dispor de suas ações ordinárias, vinculadas ao controle, em parte ou no todo, em conjunto ou não com nossas outras ações, de qualquer tipo ou classe, os outros acionistas controladores terão direito de preferência na aquisição das ações a serem oferecidas.

O Acordo de Acionistas estipula que nossos acionistas controladores deverão se reunir por seus representantes ou manifestar sua posição, por fax ou por qualquer outro meio eletrônico, em relação a todas as assembleias gerais ou todas as reuniões do Conselho de Administração, conforme o caso, quando qualquer um dos seguintes assuntos que diga respeito a nós ou a nossas subsidiárias vier a ser deliberado:

- alteração de nosso Estatuto Social, exceto quando exigido por lei;
- aumento de capital por subscrição, criação de uma nova classe de ações, alteração das características de ações já existentes ou redução de capital;
- emissão de debêntures conversíveis em ações, bônus de subscrição e opções de compra de ações;
- fusão e cisão;
- liquidação, dissolução e reorganização financeira;
- aquisição ou venda de participação em outras empresas, exceto em sociedades de propósito específico, que sejam necessárias para nossa política de comercialização de aeronaves;
- estabelecimento de uma política de dividendos diferente do dividendo mínimo estipulado no nosso Estatuto Social;
- aprovação de novos investimentos e/ou financiamentos e/ou vendas de ativos, que superem a quantia regularmente acordada pelas partes;
- aprovação e alteração de planos de negócios de longo prazo;
- determinação da remuneração e da participação dos membros da nossa Administração em nossos lucros;
- seleção, contratação e demissão de nossos diretores executivos;
- seleção de auditores externos;
- outorga de garantias, reais ou pessoais, em favor da nossa Administração, exceto aquelas necessárias ou convenientes à nossa política de comercialização de aeronaves;
- venda de parte substancial de ativos permanentes; e
- destinação de lucros.

O Acordo de Acionistas também dispõe que nossos acionistas controladores deverão votar em favor da manutenção e do aumento da nossa parceria estratégica com as Forças Armadas Brasileiras, particularmente com a Força Aérea Brasileira, de forma a assegurar o atendimento prioritário do interesse nacional, sem prejuízo dos nossos demais interesses corporativos.

O Governo Brasileiro

Em 20 de julho de 2000, a União Federal detinha, diretamente, 1,4% de nossas ações ordinárias e, indiretamente, através do BB-Banco de Investimento, S.A., subsidiária do Banco do Brasil S.A., 1,7% de nossas ações ordinárias e menos de 1,0% de nossas ações preferenciais. Naquela data, o Governo Brasileiro era titular de 1,6% do total de nossas ações, incluindo as ações detidas pelo BB – Banco de Investimento S.A. As ações ordinárias de titularidade da União Federal incluem uma ação ordinária de classe especial, denominada *Golden Share*, que tem poder de veto sobre determinadas matérias. Ver Seção “DESCRIBÇÃO DO CAPITAL SOCIAL — Ação Ordinária de Classe Especial - *Golden Share*”. Atualmente, dois membros de nosso Conselho de Administração são representantes da União Federal. O Governo Brasileiro tem o direito de nomear um membro do Conselho de Administração e tem usualmente indicado um Brigadeiro da Força Aérea Brasileira para tal posição. O segundo representante, também um Brigadeiro da Força Aérea Brasileira, tem sido eleito, até o presente momento, por nossos acionistas controladores.

O Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês

O Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês detém, atualmente, 20,1% das nossas ações ordinárias. O grupo adquiriu tais ações dos nossos atuais acionistas, a maioria das quais foi adquirida de nossos acionistas controladores em novembro de 1999. Para maiores informações sobre o grupo, ver Seção “NEGÓCIO – Aliança Estratégica com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês”.

Acionistas Vendedores

A tabela a seguir apresenta, em 20 de julho de 2000, a quantidade e percentual de Ações Preferenciais detidos por cada Acionista Vendedor antes da Oferta Global, a quantidade de Ações Preferenciais a ser ofertada por cada um dos Acionistas Vendedores e a quantidade e percentual de Ações Preferenciais detidos por cada Acionista Vendedor, depois da liquidação da Oferta Global:

	Ações Antes da		Ações Ofertadas	Ações Após a	
	Oferta Global	%		Oferta Global	%
PREVI.....	70.826.935	28,7	8.320.000	62.506.935	20,9
SISTEL	51.627.904	21,0	8.320.000	43.307.904	14,5
Cia. Bozano, Simonsen	32.260.613	13,1	8.320.000	23.940.613	8,0
BNDESPAR (1)	8.333.000	3,4	6.240.000	2.093.000	0,7
Total	163.048.452	66,2	31.200.000	131.848.452	44,1

(1) A Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção Green Shoe, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção Green Shoe.

Cia. Bozano, Simonsen

Em 20 de julho de 2000, a Cia. Bozano, Simonsen, uma companhia brasileira, detinha 20% das nossas ações ordinárias, e 13,1% das nossas ações preferenciais, que correspondem a 16,5% do total de nossas ações. Cia. Bozano, Simonsen é parte de um conglomerado empresarial brasileiro, que administra o *website* financeiro *www.investshop.com*, uma corretora online, assim como atua nas áreas imobiliária, industrial e agrícola. Cia. Bozano, Simonsen é detida e controlada por Julio Bozano e afiliada à Bozano, Simonsen Financial Holdings Ltd. A Bozano, Simonsen Financial Holdings Ltd. celebrou um contrato segundo o qual deverá alienar sua participação total no capital do Banco Meridional S.A., que é o controlador da Bozano, Simonsen Securities Inc., um dos coordenadores da Oferta Internacional. Ver nesta seção “Acionistas Vendedores - Venda do Banco Meridional S.A.”.

A Cia. Bozano, Simonsen pretende vender na Oferta Global 8.320.000 Ações Preferenciais e, caso a Opção *Green Shoe* venha a ser exercida, 3.150.000 Ações Preferenciais.

Venda do Banco Meridional S.A.

Em 18 de janeiro de 2000, o Banco Santander Central Hispano – BSCH concordou em adquirir todas as ações do Banco Meridional S.A. detidas pela Bozano, Simonsen Financial Holdings Ltd. O Banco Meridional S.A. controla o Banco Bozano, Simonsen S.A. e a Bozano, Simonsen Securities, Inc. A aquisição das ações pelo Banco Santander Central Hispano – BSCH foi estruturada para ocorrer em duas etapas. A primeira etapa foi concluída em 28 de junho de 2000, data em que o controle do Banco Meridional S.A. foi transferido para o Banco Santander Central Hispano– BSCH. A aquisição das ações restantes deverá ocorrer no futuro.

Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil - Previ

A Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil - Previ, ou PREVI, foi fundada em 1904 como um fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil S.A.. A PREVI é a maior entidade de seguridade social privada do Brasil. Em 20 de julho de 2000, a PREVI detinha 24,4% de nossas ações ordinárias, 28,7% de nossas ações preferenciais e 26,6% do total de nossas ações. A PREVI pretende vender na Oferta Global 8.320.000 Ações Preferenciais, e 3.150.000 Ações do *Green Shoe* caso a Opção *Green Shoe* venha a ser exercida. O Banco do Brasil S.A. é controlado pelo Governo Brasileiro.

Fundação Sistel de Seguridade Social

A Fundação Sistel de Seguridade Social, ou SISTEL, foi fundada em 1977 como parte do Sistema Telebrás, o qual, antes de sua privatização, consistia no grupo de empresas de telecomunicações de propriedade do Governo Brasileiro. Em 20 de julho de 2000, a SISTEL detinha, diretamente e através de dois fundos de investimentos seus, 21,0% de nossas ações ordinárias, 21,0% de nossas ações preferenciais e 21,0% do total de nossas ações. A SISTEL pretende vender na Oferta Global, 8.320.000 Ações Preferenciais, e 3.150.000 Ações do *Green Shoe* caso a Opção *Green Shoe* venha a ser exercida.

BNDES Participações S.A. - BNDESPAR

A BNDES Participações S.A. - BNDESPAR, ou BNDESPAR, uma subsidiária integral do Banco de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, é uma das principais fontes de investimento do Governo Brasileiro para o setor privado, realizando investimentos temporários e minoritários em empresas brasileiras. Em fevereiro e março de 1999, nós vendemos um total de 83.330 debêntures, pelo preço de R\$ 1.800 cada, com prazo de vencimento de sete anos, a maior parte das quais foi adquirida pela BNDESPAR. Acoplamos cada debênture a 100 bônus de subscrição destacáveis, emitidos em cinco séries. Cada bônus dá o direito a seu titular de subscrever 10 de nossas ações preferenciais ou, sob determinadas condições, 10 de nossas ações ordinárias. Em fevereiro de 2000, a BNDESPAR exerceu 833.300 dos bônus de subscrição de sua titularidade, resultando na emissão de 8.333.000 ações preferenciais ao preço de emissão de R\$ 2,1998 por ação. Em 20 de julho 2000, a BNDESPAR detinha 8.333.000 ações preferenciais ou 3,4% das nossas ações preferenciais. Adicionalmente, a Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção *Green Shoe*, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção *Green Shoe*. A BNDESPAR pretende vender durante a Oferta Global 6.240.000 Ações Preferenciais, e 3.150.000 Ações do *Green Shoe* caso a Opção *Green Shoe* venha a ser exercida. Com exceção das ações a serem vendidas na Oferta Global, a BNDESPAR concordou em não vender, ou de outra forma dispor, de quaisquer ações da Embraer ou direitos de compra de ações da Embraer, sem o consentimento dos Coordenadores da Oferta Brasileira e Coordenadores da Oferta Internacional, por um período de 180 dias a contar da data do presente prospecto.

OPERAÇÕES E NEGÓCIOS COM PARTES RELACIONADAS

Estamos envolvidos em diversas operações e negócios com nossas subsidiárias, com o Governo Brasileiro e com empresas ligadas à Cia. Bozano, Simonsen, conforme descrito abaixo. Segundo o Acordo de Acionistas, nossos acionistas controladores não permitirão que nos engajemos em operações ou acordos com nenhuma de nossas empresas ligadas em condições ou termos menos favoráveis para nós do que o que poderia ser obtido, em uma operação similar, com um terceiro.

Governo Brasileiro

O Governo Brasileiro, principalmente através da Força Aérea Brasileira, participou do desenvolvimento de nossa empresa desde a sua criação. Em 1994, aproximadamente 51,7% de nossas vendas líquidas eram provenientes dos nossos produtos de defesa, das quais 76,6% representaram vendas ao Governo Brasileiro. Em relação aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 1997, 1998 e 1999, o Governo Brasileiro foi o responsável por aproximadamente 10,5%, 9,3% e 5,8% de nossas vendas líquidas. Esperamos continuar sendo o principal fornecedor de novas aeronaves e de peças de reposição para o Governo Brasileiro.

O Governo Brasileiro desempenha um papel importante como:

- fonte de recursos para pesquisa e desenvolvimento através de instituições de desenvolvimento tecnológico, tais como a FINEP e o BNDES; e
- agência de apoio à exportação através do BNDES.

Ver Seção “NEGÓCIO – Programas de Financiamento de Aeronaves”, “FATORES DE RISCO – Riscos Relacionados à Embraer – Partes do Programa de Financiamento às Exportações - ProEx, um programa de financiamentos patrocinado pelo Governo Brasileiro aos nossos clientes, foram declaradas como um subsídio à exportação proibido pela Organização Mundial do Comércio - OMC. Qualquer redução nos financiamentos patrocinados pelo Governo Brasileiro aos nossos clientes pode aumentar os custos de nossos clientes e reduzir a competitividade das nossas aeronaves” e “FATORES DE RISCO – Riscos Relacionados à Embraer – Cortes no orçamento do Governo Brasileiro podem reduzir os recursos disponíveis para nossos clientes através dos programas de financiamento patrocinados pelo Governo Brasileiro”.

Mantemos linhas de crédito com o BNDES para financiamento de investimentos associados principalmente à aeronave ERJ 145, incluindo pesquisa e desenvolvimento, que, em 31 de março de 2000, totalizaram dos quais a quantia de R\$ 132,6 milhões de principal. As quantias financiadas pelo BNDES estão garantidas por

determinados equipamentos, maquinário e por quatro aeronaves ERJ 145 para treinamento. A taxa de juros incidente nos contratos com o BNDES variam de TJLP mais 3% a TLJP mais 5,5% ao ano. Além disso, mantemos uma linha de crédito bancário com a FINEP para financiamento de parte de nosso custo de desenvolvimento do AL-X, que, em 31 de março de 2000, totalizava R\$ 27,6 milhões de principal, a uma taxa de juros de TJLP mais 3% ao ano.

O Governo Brasileiro tem sido uma importante fonte de financiamento à exportação para nossos clientes através do programa BNDES – *Exim* (Programa de Apoio às Exportações) administrado pelo BNDES. Além disso, o Banco do Brasil S.A. administra o ProEx que possibilita que alguns de nossos clientes recebam o benefício de descontos nas taxas de juros.

Em fevereiro e em março de 1999, nós vendemos um total de 83.330 debêntures, pelo preço de R\$1.800 cada, com prazo de vencimento de sete anos, a maior parte dos quais foi adquirida pela BNDESPAR, uma subsidiária integral do BNDES. Acoplamos cada debênture a 100 bônus de subscrição destacáveis, emitidos em cinco séries. Cada bônus dá o direito a seu titular de subscrever 10 de nossas ações preferenciais ou, sob determinadas circunstâncias, 10 de nossas ações ordinárias. Em fevereiro de 2000, os titulares exerceram 833.500 bônus de subscrição, resultando na emissão de 8.335.000 ações preferenciais ao preço de emissão de R\$ 2,1998 por ação. Após essa data, a BNDESPAR tornou-se a única titular de bônus de subscrição, detendo atualmente 7.499.500 bônus, podendo exercer tais bônus de subscrição a qualquer tempo. Se e quando os bônus de subscrição forem exercidos pela BNDESPAR, o preço de emissão das ações será de R\$ 1,80 por ação preferencial ou ordinária, conforme o caso, ajustado pela TJLP a partir de 1º de julho de 1998. A Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção *Green Shoe*, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção *Green Shoe*. Ver Seção “FATORES DE RISCO – Riscos relativos às Ações Preferenciais – O preço das nossas ações pode ser afetado por uma diluição potencial das nossas Ações Preferenciais”. Com exceção das Ações Preferenciais a serem vendidas na Oferta Global, a BNDESPAR concordou em não vender, ou de outra forma dispor, de quaisquer ações da Embraer ou direitos de compra de ações da Embraer sem o consentimento dos Coordenadores da Oferta Brasileira e Coordenadores da Oferta Internacional, por um período de 180 dias a contar da data do presente prospecto.

O BB-Banco de Investimento, S.A. é uma subsidiária do Banco do Brasil S.A., controlado pelo Governo Federal, com o qual nós mantivemos várias operações de financiamento no passado. BB-Banco de Investimento, S.A. é um dos Coordenadores da Oferta Brasileira.

Cia. Bozano, Simonsen

Banco Bozano, Simonsen S.A. e Bozano, Simonsen Securities, Inc., ambos controlados no passado pela Bozano, Simonsen Financial Holdings Ltd., uma afiliada da Cia. Bozano, Simonsen, são Coordenadores da Oferta Brasileira e da Oferta Internacional, respectivamente. Tais instituições receberão comissões usuais para operações semelhantes.

Mantemos, periodicamente, uma linha de crédito junto ao Banco Bozano, Simonsen S.A., que era indiretamente controlado pela Cia. Bozano, Simonsen. Essa linha de crédito, que nos proporciona financiamento para importação e exportação, consiste em financiamentos de curto prazo, com vencimentos entre 180 e 360 dias. Em 20 de julho de 2000, nenhum montante encontrava-se em aberto sob essa linha de crédito.

Banco Meridional S.A., Banco Bozano, Simonsen S.A. e companhias ligadas forneceram, periodicamente, no passado, serviços relativos a investimentos bancários, empréstimos comerciais e consultoria financeira para nossa empresa, para os Acionistas Vendedores e para suas respectivas empresas afiliadas, no curso regular dos negócios.

Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês

Acreditamos que nossa aliança com o Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês irá nos ajudar a aumentar nossas capacidades tecnológicas e a comercializar produtos de defesa inovadores. Essa aliança também permitirá um aumento substancial nos nossos negócios no futuro, através do acesso a um maior número de clientes para nossas aeronaves regionais, do desenvolvimento de negócios na área de jatos executivos e da introdução de serviços de gerenciamento de bens aeronáuticos. Como resultado, poderemos realizar diversas operações com membros do Grupo Aeroespacial e de Defesa Francês para atingir essas metas.

DESCRIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

São apresentadas abaixo informações relativas às nossas ações preferenciais e ações ordinárias, com um breve resumo de algumas disposições importantes do nosso Estatuto Social e da Lei das Sociedades por Ações. Essa descrição é restrita ao nosso Estatuto Social e à legislação brasileira. Informações sobre o mercado de negociação para as nossas ações preferenciais estão apresentadas na Seção “INFORMAÇÕES SOBRE O MERCADO” e informações sobre a titularidade de nossas ações estão apresentadas na Seção “PRINCIPAIS ACIONISTAS E ACIONISTAS VENDEDORES”.

Geral

Em 31 de março de 1999, nosso capital social consistia de um total de 48.449.323.942 ações, sem valor nominal, das quais 24.254.444.769 eram ações ordinárias, incluindo uma ação ordinária de classe especial denominada *Golden Share*, de titularidade da União Federal, 23.867.342.666 eram ações preferenciais Classe A e 327.536.507 eram ações preferenciais Classe B. Em 11 de maio de 1999, nós resgatamos todas as ações preferenciais Classe B em circulação, pelo montante de R\$22.385.187. Em 30 de abril de 1999, nossos acionistas aprovaram um grupamento de ações, através do qual 100 ações preferenciais ou 100 ações ordinárias foram trocadas por uma nova ação preferencial ou ação ordinária, respectivamente. A *Golden Share* não foi afetada pelo mencionado grupamento. Em 18 de fevereiro de 2000, um total de 8.335.000 ações preferenciais foi emitido por nós devido ao exercício de 833.500 bônus de subscrição. Ver Seção “PRINCIPAIS ACIONISTAS E ACIONISTAS VENDEDORES - Acionistas Vendedores - BNDES Participações S.A. - BNDESPAR”)

Em 31 de março de 2000, nosso capital integralizado era de R\$ 367,45 milhões. Nosso capital social nessa data estava representado por 489.552.874 ações, sem valor nominal, das quais 242.544.448 eram ações ordinárias, incluindo a *Golden Share*, detida pela União Federal, e 247.008.426 eram ações preferenciais. Nosso Estatuto Social autoriza o nosso Conselho de Administração a aumentar o capital social em até 300.000.000 de ações ordinárias e em até 600.000.000 de ações preferenciais, sem que haja necessidade de aprovação dos acionistas da Companhia em assembléia geral. Nossos acionistas devem aprovar em assembléia geral qualquer aumento de capital que exceda as referidas quantias autorizadas, respeitando o disposto na Lei das Sociedades por Ações, de que o número de ações preferenciais sem direito a voto não pode exceder dois terços do número total de ações.

Preferências das Ações Preferenciais

Segundo nosso Estatuto Social, as nossas ações preferenciais não possuem direito de voto, exceto em alguns casos determinados em lei, e têm prioridade sobre as ações ordinárias no reembolso do capital, na proporção da sua participação, em caso de liquidação da Companhia. Além disso, de acordo com o nosso Estatuto Social, as ações preferenciais não dão aos seus titulares o direito ao recebimento de dividendos fixos ou mínimos. Entretanto, de acordo com a Lei das Sociedades por Ações, as ações preferenciais, incluindo as Ações Preferenciais no âmbito da Oferta Global, que não dão aos seus titulares o direito ao recebimento de dividendos fixos ou mínimos, têm direito a dividendos 10% maiores que aqueles pagos às ações ordinárias. Ver Seção “DIVIDENDOS E POLÍTICA DE DIVIDENDOS” para uma descrição completa da distribuição anual obrigatória de dividendos, relativa às nossas ações preferenciais.

Ação Ordinária de Classe Especial - *Golden Share*

A *Golden Share* pertence à União Federal e dá a ela os mesmos direitos conferidos aos titulares das nossas ações ordinárias. Além disso, a *Golden Share* dá ao seu titular o poder de veto sobre as seguintes matérias:

- mudança do nosso objeto social;
- mudança da nossa denominação;
- alteração e/ou aplicação da nossa logomarca;
- criação e/ou alteração de programas militares que envolvam ou não o Brasil;
- aceitação, no caso de programas militares, das qualificações tecnológicas de terceiros;
- interrupção no fornecimento de peças de manutenção e reposição de aeronaves militares;
- transferência de controle acionário; e
- qualquer mudança na lista das matérias sobre as quais a *Golden Share* tem poder de veto, na estrutura e composição do Conselho de Administração e nos direitos atribuídos à *Golden Share* pelo nosso Estatuto Social.

Direito de Voto

As ações preferenciais não conferem direito de voto aos seus titulares, exceto conforme definido abaixo. Os titulares de ações preferenciais têm direito de participar das assembléias gerais dos acionistas da Companhia. A Lei das Sociedades por Ações determina que as ações preferenciais sem direito de voto, que garantem aos seus titulares o direito a receber dividendos fixos ou mínimos, podem adquirir o direito de voto se a sociedade deixar de pagar, pelo prazo de um a três exercícios sociais consecutivos, conforme estabelecido no Estatuto Social, os dividendos fixos ou mínimos aos quais tais ações têm direito. Como nossas ações preferenciais não fazem jus ao recebimento de dividendos fixos ou mínimos, elas não adquirem o direito de voto nos termos dessa regra. Entretanto, nossas ações preferenciais garantem aos seus titulares o direito à participação em qualquer distribuição de dividendo obrigatório que fizermos. Ver Seção “DIVIDENDOS E POLÍTICA DE DIVIDENDOS – Montantes Disponíveis para Distribuição”.

Qualquer mudança na preferência ou nos direitos das ações preferenciais, bem como a criação de uma classe de ações com prioridade ou preferência sobre as ações preferenciais existentes, exige a aprovação por mais da metade dos titulares de nossas ações preferenciais, reunidos em assembléia especial dos acionistas titulares de ações preferenciais. Tal assembléia pode ser convocada através de publicação de um anúncio nos termos da Lei das Sociedades por Ações, com pelo menos oito dias de antecedência da realização da assembléia. Em tais assembléias especiais, cada ação preferencial corresponde a um voto pelo seu titular.

Direito de Preferência

Cada um de nossos acionistas possui direito de preferência na subscrição de ações ou de valores mobiliários conversíveis em ações em qualquer aumento de capital, direito esse proporcional à sua participação, exceto no caso de concessão e exercício de qualquer opção de compra de ações do nosso capital social. O direito de preferência pode ser exercido por um período mínimo de 30 dias após a publicação do aviso da emissão de ações ou de valores mobiliários conversíveis em ações, sendo tal direito negociável pelo respectivo titular. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações e com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração da Companhia pode, a seu critério, eliminar o direito de preferência dos nossos acionistas na emissão de ações, debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição, cuja colocação seja feita mediante venda em bolsas de valores ou por subscrição pública, ou ainda através de permuta por ações em oferta pública de aquisição de controle, conforme estabelecido em lei. O Conselho de Administração eliminou os direitos de preferência dos nossos acionistas na emissão das Ações Preferenciais objeto da presente Oferta Global.

No caso de aumento de capital por meio da emissão de novas ações pela Companhia, os titulares das Ações Preferenciais, exceto sob as circunstâncias acima descritas, terão direito de preferência na subscrição de qualquer classe de novas ações emitidas.

Resgate e Direito de Retirada

Segundo nosso Estatuto Social, as ações ordinárias e as ações preferenciais não são resgatáveis. Em 11 de maio de 1999, resgatamos todas as 3.275.365 ações preferenciais Classe B em circulação, sem direito a voto, pagando a todos os titulares o valor total de R\$ 22.385.187. Após o resgate, todas as nossas ações preferenciais passaram a formar uma única classe.

A Lei das Sociedades por Ações dispõe que, sob certas circunstâncias, um acionista tem o direito de retirada da sociedade mediante o reembolso do valor de suas ações. Esse direito de retirada pode ser exercido pelos nossos acionistas dissidentes titulares de nossas ações preferenciais, caso os acionistas representando metade, no mínimo, das nossas ações com direito a voto deliberem em assembléia geral:

- (1) a criação de ações preferenciais ou o aumento de classes existentes, sem guardar proporção com as demais espécies e classes, salvo se já previsto ou autorizado pelos estatutos;
- (2) a modificação de preferências, vantagens e condições de resgate ou amortização conferida a uma ou mais classes de ações preferenciais, ou a criação de uma nova classe com privilégios maiores que os das classes existentes de ações preferenciais;
- (3) a redução do dividendo obrigatório;
- (4) a alteração de nosso objeto social;
- (5) a nossa fusão ou nossa incorporação em outra companhia, sujeito às condições previstas na Lei das Sociedades por Ações;
- (6) a transferência de todas as nossas ações para outra empresa, visando a criação de uma subsidiária integral de tal empresa, operação conhecida como incorporação de ações;
- (7) a aprovação da aquisição do controle de outra empresa por um preço que ultrapasse certos limites definidos na Lei das Sociedades por Ações;
- (8) a aprovação de nossa participação em grupo de sociedades, conforme definido na Lei das Sociedades por Ações e sujeito às condições nela estabelecidas;
- (9) a constituição de uma entidade resultante de fusão, de incorporação ou de cisão de uma companhia aberta que não se torne uma companhia aberta dentro de 120 dias após a assembléia geral na qual tal deliberação ocorreu; ou

- (10) a nossa incorporação por um de nossos controladores, sujeito às condições estabelecidas pela Lei das Sociedades por Ações.

O direito de retirada prescreve 30 dias após a publicação da ata da respectiva assembléia geral, exceto nos casos descritos nos itens (1) e (2) acima, para os quais a deliberação está sujeita a confirmação pelos acionistas preferenciais (que devem realizar uma assembléia especial, no prazo improrrogável de um ano). Nesses casos, o prazo de 30 dias é contado a partir da data de publicação da ata da assembléia especial realizada pelos acionistas titulares de ações preferenciais. Nós teremos o direito de reconsiderar qualquer deliberação que possa resultar no direito de retirada, dentro de dez dias contados a partir do término do prazo para o direito de retirada, caso o resgate de ações de acionistas dissidentes possa comprometer nossa estabilidade financeira. Além disso, o direito de retirada nos casos mencionados nos itens (5) e (8) acima podem ser exercidos por titulares de ações sob outras circunstâncias previstas em lei.

A Lei nº 9.457, de 5 de maio de 1997, que alterou a Lei das Sociedades por Ações, contém disposições que, entre outras, restringem os direitos de retirada e permitem que os acionistas dissidentes resgatem suas ações com base no valor econômico da companhia. Como nosso Estatuto Social atualmente não prevê que nossas ações sejam resgatadas pelo seu valor econômico, elas seriam resgatadas pelo seu valor contábil, determinado com base no último balanço patrimonial aprovado pelos nossos acionistas. Caso a assembléia geral que ensejar ao direito de retirada ocorra em data posterior a 60 dias após a data do último balanço patrimonial aprovado, os acionistas podem exigir que suas ações sejam avaliadas com base em um novo balanço patrimonial especial, levantado em data que atenda àquele prazo.

Direito de Conversão

Nos termos do nosso Estatuto Social, os acionistas podem autorizar a conversão das nossas ações ordinárias em ações preferenciais voluntariamente e na proporção das solicitações recebidas, no caso de haver mais solicitações do que a quantidade de conversões autorizada, desde que, como resultado da referida conversão, o número de ações preferenciais sem direito a voto, como é o caso das Ações Preferenciais, não ultrapasse o limite legal de dois terços de nosso capital social.

Debêntures e Bônus de Subscrição

Em fevereiro e março de 1999, vendemos um total de 83.330 debêntures com valor unitário de R\$1.800,00 por debênture e prazo de vencimento de sete anos, a maior parte das quais foi adquirida pela BNDESPAR, subsidiária integral do BNDES. Acoplamos a cada debênture 100 bônus de subscrição, emitidos em cinco séries. Cada bônus confere ao seu titular o direito de subscrever 10 de nossas ações preferenciais ou, sob determinadas condições específicas, 10 de nossas ações ordinárias. Em fevereiro de 2000, um total de 833.500

bônus de subscrição foi exercido pelos respectivos titulares, resultando na emissão pela Embraer de 8.335.000 ações preferenciais ao preço de emissão de R\$ 2,1998 por ação. Após tal data, a BNDESPAR tornou-se a única titular de bônus de subscrição de emissão da Embraer, detendo atualmente, 7.499.500 bônus, podendo exercer tais bônus de subscrição a qualquer tempo. Se e quando tais bônus de subscrição forem exercidos pela BNDESPAR, o preço de emissão das ações será de R\$1,80 por ação preferencial ou ação ordinária, conforme o caso, ajustado pela TJLP desde 1º de julho de 1998. A Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção *Green Shoe*, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção *Green Shoe*. Ver seção “FATORES DE RISCO – Risco relativos às Ações Preferenciais - O preço de nossas ações pode ser afetado por uma diluição potencial das nossas ações preferenciais”. Com exceção das Ações Preferenciais a serem vendidas na Oferta Global, a BNDESPAR concordou em não vender, ou de qualquer outra forma dispor de ações ou de bônus de subscrição de emissão da Embraer de que é titular, sem o consentimento prévio dos Coordenadores da Oferta Brasileira e Coordenadores da Oferta Internacional, por um período de 180 dias a contar da data do presente prospecto.

Proposta de Alterações à Lei das Sociedades por Ações

Um projeto de lei que altera a Lei das Sociedades por Ações está atualmente sendo discutido no Congresso Nacional. Caso seja aprovado na sua forma atual, o projeto de lei irá modificar a Lei das Sociedades por Ações nos seguintes aspectos, para os quais teremos o prazo de um ano, a contar de sua edição, para adaptar nosso Estatuto Social:

- os titulares de ações preferenciais representando 10% da totalidade das nossas ações, com exceção das ações detidas pelos nossos acionistas controladores, terão direito de eleger um membro do nosso Conselho de Administração, em votação em separado na assembléia geral;
- seremos obrigados a pagar valor de mercado de nossas ações em casos de resgate ou de recompra das mesmas;
- a solução de disputas entre nossos acionistas poderá estar sujeita à arbitragem, caso seja previsto em nosso Estatuto Social;
- acionistas representando 10% de nossas ações terão o direito de participar das assembléias gerais realizadas para deliberar sobre qualquer conflito de interesses entre os membros da nossa Administração, ou ainda submeter tal conflito à arbitragem;

- seremos proibidos de emitir ações preferenciais que excedam 50% do total de ações em circulação;
- nos casos de mudança no nosso controle, cancelamento do registro para negociação de nossas ações em bolsas de valores ou redução substancial na liquidez de nossas ações decorrente de compra de ações efetuadas por nosso acionista controlador, deverá ser realizada uma oferta pública de compra de nossas ações ordinárias em circulação, com preço de compra igual ao preço de mercado;
- os acionistas terão direito de retirada da Companhia nos casos de cisão, somente se a mesma implicar em mudança do nosso objeto social, de redução do dividendo obrigatório ou de participação em um grupo de sociedades; e
- os detentores de informações privilegiadas serão obrigados a divulgar qualquer compra ou venda de nossas ações para a CVM e bolsas de valores.

Não podemos prever se o projeto de lei será aprovado na forma atual ou com modificações.

DIVIDENDOS E POLÍTICA DE DIVIDENDOS

Montantes Disponíveis para Distribuição

Em cada assembléia geral ordinária, os nossos acionistas devem deliberar sobre a destinação do lucro líquido do exercício encerrado. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações e com o nosso Estatuto Social, o montante disponível para distribuição de dividendos equivale ao nosso lucro líquido, descontando-se os valores alocados para:

- reserva legal;
- reserva para contingências; e
- reserva de lucros a realizar.

Somos obrigados a manter uma reserva legal, à qual devemos aplicar 5% dos nossos lucros líquidos apurados em cada exercício, não podendo tal reserva ser superior a 20% do capital social. Entretanto, não somos obrigados a fazer quaisquer alocações à nossa reserva legal em um exercício quando o saldo da mesma, acrescido do montante das reservas de capital exceder 30% de nosso capital social. Os prejuízos líquidos, se existentes, podem ser deduzidos da reserva legal. Em 31 de março de 2000, nossa reserva legal era de R\$30,7 milhões, que era equivalente a 4,6% do nosso capital social na mesma data.

A Lei das Sociedade por Ações também dispõe sobre duas outras alocações discricionárias de lucros líquidos que estão sujeitas à aprovação em assembléia geral. Em primeiro lugar, um percentual dos lucros líquidos pode ser alocado à formação de uma reserva para contingências com a finalidade de compensar, em exercício futuro, a diminuição do lucro decorrente de perdas julgadas prováveis, cujo valor possa ser estimado. A reserva para contingências deverá ser revertida no exercício em que deixarem de existir as razões que justificaram a sua constituição, ou no exercício em que ocorrer a perda prevista.

Em segundo lugar, se os lucros a realizar ultrapassarem a soma dos montantes da:

- reserva legal;
- reserva para investimentos e capital de giro;
- retenção de lucros; e
- reserva para contingências;

tal excesso pode ser alocado para a constituição de uma reserva de lucros a realizar.

De acordo com nosso Estatuto Social e sujeito à aprovação pelos acionistas, nossa Diretoria pode alocar pelo menos 5% de nosso lucro líquido a uma reserva para investimentos e capital de giro. O objetivo de tal reserva consiste na realização de investimentos em ativos fixos ou no aumento do nosso capital de giro. Essa reserva também pode ser utilizada para amortizar nossas dívidas. Entretanto, a alocação de recursos à reserva para investimentos e capital de giro, bem como o montante de lucros retidos, não poderão reduzir o valor a ser distribuído como dividendo obrigatório. Nos termos do nosso Estatuto Social, o saldo da reserva para investimentos e capital de giro somado ao saldo de outras reservas de lucros (exceto a reserva para contingências e a reserva de lucros a realizar) não pode ser superior ao nosso capital social. O montante excedente ao nosso capital social deve ser usado para aumentá-lo ou para ser distribuído como dividendos. O saldo da reserva para investimentos e capital de giro pode ser usado:

- na absorção de prejuízos acumulados, quando necessário;
- na distribuição de dividendos, em qualquer momento;
- nas operações de resgate, reembolso ou compra de ações, conforme autorizado por lei; e
- na incorporação ao capital social, inclusive por meio de bonificações.

Podemos, ainda, conceder participação no lucro líquido a nossos administradores e funcionários.

Dividendo Obrigatório

De acordo com nosso Estatuto Social, a parcela de lucros líquidos a ser distribuída como dividendo obrigatório em cada exercício social foi fixada em, pelo menos, 25%, desde que haja montante disponível para distribuição. Os titulares de ações preferenciais têm o direito de receber dividendos 10% maiores do que os atribuídos aos titulares de ações ordinárias. A Lei das Sociedades por Ações, entretanto, permite que uma companhia de capital aberto, como a Embraer, suspenda a distribuição de dividendos obrigatórios se o Conselho de Administração e o Conselho Fiscal apresentarem parecer à assembléia geral desaconselhando a distribuição dos mesmos, tendo em vista a situação financeira da empresa. Tal suspensão está sujeita à aprovação dos titulares de ações ordinárias. Nesse caso, o Conselho de Administração deve apresentar à CVM uma exposição justificativa para tal suspensão. Os lucros não distribuídos em virtude da suspensão acima mencionada devem ser atribuídos a uma reserva especial e, se não absorvidos por prejuízos subseqüentes, devem ser pagos como dividendos tão logo a situação financeira da empresa permita o pagamento. Como nossas ações preferenciais não têm direito a dividendos fixos ou mínimos, nossa capacidade de suspender o pagamento obrigatório de dividendos aplica-se aos detentores de ações preferenciais.

Pagamento de Dividendos

Somos obrigados, pela Lei das Sociedades por Ações e por nosso Estatuto Social, a convocar uma assembléia geral ordinária dentro dos quatro meses subsequentes ao término de cada exercício social, na qual os acionistas devem decidir sobre a distribuição de dividendos anuais, entre outros assuntos. A distribuição de dividendos é baseada nas demonstrações financeiras preparadas para o exercício respectivo. De acordo com a mencionada lei, os dividendos geralmente devem ser pagos dentro de 60 dias após a data de sua declaração, a menos que seja deliberada em assembléia geral uma outra data de pagamento sendo que, em ambos os casos, o pagamento deve ocorrer antes do final do exercício social no qual o dividendo foi declarado. O acionista conta com um período de três anos, a partir da data da declaração dos dividendos, para solicitar seu pagamento (ou o pagamento de juros sobre o capital próprio conforme descrito nesta Seção, “Pagamentos de Juros sobre o Capital Próprio”). Após tal período, a quantia relativa aos dividendos não solicitados é revertida em nosso favor.

A Lei das Sociedades por Ações permite que uma sociedade, desde que autorizada por seu estatuto social, pague dividendos intermediários à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral. Nosso Estatuto Social permite que preparemos demonstrações financeiras semestrais ou intermediárias, podendo nosso Conselho de Administração deliberar sobre a distribuição de dividendos à conta de lucro apurado em tais demonstrações financeiras e, também, declarar dividendos intermediários à conta de lucros previamente acumulados, existentes naquelas demonstrações financeiras, por deliberação dos acionistas. Entretanto, o total de dividendos intermediários não pode exceder o montante das reservas de capital. Além disso, de acordo com nosso Estatuto Social, os acionistas podem deliberar, a qualquer momento, distribuir dividendos por conta de reservas de lucros pré-existentes ou acumulados de exercícios anteriores, contanto que os dividendos obrigatórios já tenham sido distribuídos aos acionistas.

Pagamentos de Juros Sobre o Capital Próprio

A Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995, e posteriores alterações, trata do pagamento de juros a título de remuneração do capital próprio aos acionistas como forma alternativa ao pagamento de dividendos. Tal participação é limitada à variação diária *pro rata* da TJLP, não podendo ultrapassar o maior valor entre:

- 50% do lucro líquido (após a provisão para a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, mas antes da dedução dos juros e do imposto renda) apurado durante o período sobre o qual o pagamento está sendo feito; e
- 50% dos lucros acumulados ou da reserva de lucros.

O pagamento de juros sobre o capital próprio também pode ser contabilizado como despesa dedutível para fins de imposto de renda. Qualquer pagamento desse tipo a titulares de ações preferenciais, independente de residirem no Brasil, está sujeito à retenção de imposto de renda na fonte à alíquota de 15%. O valor pago a título de juros sobre o capital próprio, líquido de imposto de renda, poderá ser imputado como parte do valor dos dividendos obrigatórios. De acordo com a legislação brasileira, somos obrigados a pagar aos acionistas valor suficiente para assegurar que a quantia líquida recebida por eles a título de remuneração do capital próprio, descontado o pagamento do imposto retido na fonte, seja equivalente ao menos ao montante dos dividendos obrigatórios. Se pagarmos juros sobre o capital próprio, e tal pagamento não for contabilizado como parte dos dividendos obrigatórios, será verificada a incidência do imposto de renda retido na fonte. Nós aprovamos, em 24 de março de 2000, o pagamento de juros sobre o capital próprio no montante de R\$ 19,7 milhões, sujeito à aprovação pela assembléia geral ordinária de acionistas da Embraer a se realizar em 2001. Tal pagamento foi contabilizado como parte dos dividendos obrigatórios.

Histórico do Pagamento de Dividendos e Política de Dividendos

Não distribuimos dividendos no período entre 1988 a 1997 porque não foi apurado lucro líquido nesses anos. Em 16 de janeiro de 1998, reduzimos nosso capital a fim de compensar nosso déficit acumulado. Como resultado, foi possível efetuar a distribuição de lucros auferidos em 1998. A tabela a seguir apresenta os pagamentos de dividendos efetuados aos nossos acionistas, bem como a porcentagem que cada um desses pagamentos representa em relação ao lucro líquido apurado para os períodos verificados.

Data de Aprovação	Período de Apuração dos Lucros	Total Distribuído (R\$ milhões)	Porcentagem sobre o Lucro Líquido (%)	Período-base para Cálculo da Porcentagem
18 de setembro de 1998	1º e 2º trimestres de 1998	26,0	26,2	Exercício encerrado em 31.12.1998
30 de março de 1999	3º e 4º trimestres de 1998	41,5	41,8	Exercício encerrado em 31.12.1998
28 de setembro de 1999	1º e 2º trimestres de 1999	40,1	8,6	Exercício encerrado em 31.12.1999
31 de janeiro de 2000	3º e 4º trimestres de 1999	89,8	19,3	Exercício encerrado em 31.12.1999

Na Reunião do nosso Conselho de Administração ocorrida em de 06 de julho 2000 foram declarados dividendos no valor de R\$ 79,5 milhões, dos quais R\$ 42 milhões serão distribuídos para nossas ações preferenciais e R\$ 37,5 milhões para nossas ações ordinárias. Nós pagaremos tais dividendos para os acionistas que eram titulares das nossas ações na data da reunião do nosso Conselho de Administração, ou seja, em 06 de julho de 2000. Dessa forma, os investidores que adquirirem nossas Ações Preferenciais na Oferta Global não terão direito ao recebimento desses dividendos.

Pretendemos declarar e pagar dividendos e/ou juros sobre o capital próprio, conforme exigido pela Lei das Sociedades por Ações e pelo nosso Estatuto Social. Nosso Conselho de Administração poderá aprovar a distribuição de dividendos, calculados com base em nossas demonstrações financeiras semestrais ou trimestrais. Entretanto, a declaração de dividendos anuais, incluindo dividendos excedentes à distribuição obrigatória, exige a aprovação por voto da maioria dos titulares de nossas ações ordinárias. O montante a ser distribuído a título de dividendos dependerá de muitos fatores, como nossos resultados operacionais, condições financeiras, necessidades de caixa e outros fatores julgados relevantes por nosso Conselho de Administração e nossos acionistas. As Ações Preferenciais objeto da distribuição pública primária a serem emitidas pela Companhia farão jus ao recebimento de dividendos integrais, relativos ao período de 1º de julho de 2000 a 31 de dezembro de 2000. Dentro do contexto de nosso planejamento fiscal, podemos, no futuro, decidir pagar juros sobre o capital próprio.

INFORMAÇÕES SOBRE OS TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS EMITIDOS

Nos três últimos anos, acessamos o mercado de capitais Brasileiro e internacional, através da emissão dos títulos descritos abaixo.

<u>Data de Emissão</u>	<u>Títulos Emitidos</u>	<u>Valor Total Emitido e Preço da Oferta</u>	<u>Descontos/ Comissões</u>	<u>Underwriters/Compradores</u>
14 de maio de 1997	Programa de <i>Collateralized Global Note</i> de Médio Prazo	US\$200,000,000	US\$140,000	Bozano, Simonsen Securities, Inc.
19 de maio de 1997	<i>10.25% Fixed Rate Notes</i> (1)	US\$70,000,000	US\$1,989,000 (2)	Bozano, Simonsen Securities, Inc.
01 de julho de 1998	Debêntures	R\$149.994.000	N/A	BNDES Participações S.A. - BNDESPAR
10 de fevereiro de 1998	Programa de <i>Trade Finance Notes</i> de Curto Prazo	US\$50,000,000	US\$291,008 (3)	Lloyds Bank Plc Banco Lloyds S.A.

- (1) Tais títulos constituem a primeira série emitida nos termos do Programa de *Collateralized Global Medium Term Note*.
 (2) Inclui US\$700,000 pagos à Bozano, Simonsen Limited a título de comissão pela estruturação da oferta, US\$700,000 pagos à Bozano, Simonsen Securities, Inc., a título de comissão de colocação, e US\$589,000 pagos ao Banco Bozano, Simonsen S.A., a título de comissão.
 (3) Indica o total de comissões pagas aos *underwriters* com relação a todas as emissões realizadas nos termos do programa.

O Programa de *Collateralized Global Note* de Médio Prazo foi criado pela Rocal, Ltd. e todos os valores pagos relativos a cada série de títulos emitidos pela Rocal, Ltd., nos termos do Programa, foram garantidos por nós de maneira incondicional e irrevogável. O valor de US\$ 200,000,000 representa o valor máximo de principal de todos os títulos que podem estar em circulação.

Em fevereiro e março de 1999, emitimos 83.330 debêntures para colocação privada no Brasil, com um valor nominal de R\$ 1.800,00 por debênture, com prazo de vencimento de sete anos, a maior parte das quais for adquirida pela BNDESPAR. Cada debênture foi acoplada a 100 bônus de subscrição destacáveis, emitidos em cinco séries. Cada bônus de subscrição dá ao seu titular o direito, de subscrever 10 de nossas ações preferenciais ou, sob determinadas circunstâncias, 10 de nossas ações ordinárias. Em fevereiro de 2000, um total de 833.500 bônus de subscrição foi exercido pelos respectivos titulares, resultando na emissão de 8.335.000 ações preferenciais ao preço de emissão de R\$ 2,1998 por ação. Após tal data, a BNDESPAR tornou-se a única titular de bônus de subscrição de nossa emissão, detendo atualmente 7.499.500 bônus. A BNDESPAR pode exercer seus direitos conferidos pelos bônus de subscrição a qualquer tempo. Se e quando tais bônus de subscrição forem exercidos pelo BNDESPAR, o preço de emissão das nossas ações será de R\$1,80 por ação preferencial ou ação ordinária, conforme o caso, ajustado pela TJLP desde 1º de julho de 1998. A Embraer está negociando com a BNDESPAR para que esta exerça seus bônus de subscrição no montante suficiente para adquirir até 2.000.000 de ações preferenciais de nossa emissão, que serão vendidas aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional caso os mesmos exerçam a Opção *Green Shoe*, sendo que nesse caso a Embraer espera que a BNDESPAR somente exerça seus bônus de subscrição no montante necessário para adquirir ações preferenciais suficientes para atender ao exercício da Opção *Green Shoe*.

III.**DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

- Informações Trimestrais - ITR relativas ao período encerrado em 31.03.2000
- Demonstrações Financeiras Padronizadas – 31.12.1999

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

Informações Trimestrais - ITR relativas ao período encerrado em 31.03.2000

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

O REGISTRO NA CVM NÃO IMPLICA QUALQUER APRECIÇÃO SOBRE A COMPANHIA, SENDO OS SEUS ADMINISTRADORES RESPONSÁVEIS PELA VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES PRESTADAS.

01.01. IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM 00550-9	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL EMBRAER EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.	3 - CNPJ 60.208.493/0001-81
4 - NIRE 35300026420		

01.02. SEDE

1 - ENDEREÇO COMPLETO Av. Brigadeiro Faria Lima, 2.170				2 - BAIRRO OU DISTRITO Putim	
3 - CEP 12227-901		4 - MUNICÍPIO São J. Campos			5 - UF SP
6 - DDD 012	7 - TELEFONE 345-1216	8 - TELEFONE 345-1011	9 - TELEFONE -	10 - TELEX 1233589	
11 - DDD 012	12 - FAX 322-6070	13 - FAX -	14 - FAX -		
15 - E-MAIL finance@embraer.com.br					

01.03. DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES (Endereço para Correspondência com a Companhia)

1 - NOME Antonio Luiz Pizarro Manso					
2 - ENDEREÇO COMPLETO Av. Brigadeiro Faria Lima, 2.170				3 - BAIRRO OU DISTRITO Putim	
4 - CEP 12227-901		5 - MUNICÍPIO São J. Campos			6 - UF SP
7 - DDD 012	8 - TELEFONE 345-1216	9 - TELEFONE 345-1011	10 - TELEFONE -	11 - TELEX 1233589	
12 - DDD 012	13 - FAX 322-6070	14 - FAX -	15 - FAX -		
16 - E-MAIL alpmanso@embraer.com.br					

01.04. REFERÊNCIA/AUDITOR

EXERCÍCIO SOCIAL EM CURSO		TRIMESTRE ATUAL			TRIMESTRE ANTERIOR		
1 - INÍCIO	2 - TÉRMINO	3 - NÚMERO	4 - INÍCIO	5 - TÉRMINO	6 - NÚMERO	7 - INÍCIO	8 - TÉRMINO
01.01.2000	31.12.2000	1	01.01.2000	31.03.2000	4	01.10.1999	31.12.1999
9 - NOME/RAZÃO SOCIAL DO AUDITOR Arthur Andersen S/C					10 - CÓDIGO CVM 00283-6		
11 - NOME DO RESPONSÁVEL TÉCNICO Taiki Hirashima					12 - CPF DO RESP. TÉCNICO 007.568.818-20		

01.05. COMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

Número de Ações (Unidades)	1 - TRIMESTRE ATUAL 31.03.2000	2 - TRIMESTRE ANTERIOR 31.12.1999	3 - IGUAL TRIMESTRE EX. ANTERIOR 31.03.1999
Do Capital Integralizado			
1 - Ordinárias	242.544.448	242.544.448	242.544.448
2 - Preferenciais	247.008.426	238.673.426	241.948.790
3 - Total	489.552.874	481.217.874	484.493.238
Em Tesouraria			
4 - Ordinárias	-	-	-
5 - Preferenciais	-	-	-
6 - Total	-	-	-

01.06. CARACTERÍSTICAS DA EMPRESA

1 - TIPO DE EMPRESA Empresa Comercial, Industrial e Outras
2 - TIPO DE SITUAÇÃO Operacional
3 - NATUREZA DO CONTROLE ACIONÁRIO Privada Nacional
4 - CÓDIGO ATIVIDADE 1120300 - Material Aeronáutico
5 - ATIVIDADE PRINCIPAL Produção de Aeronaves
6 - TIPO DE CONSOLIDADO Total
7 - TIPO DO RELATÓRIO DOS AUDITORES Sem Ressalva

01.07. SOCIEDADES NÃO INCLUÍDAS NAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

1 - ITEM	2 - CNPJ	3 - DENOMINAÇÃO SOCIAL

01.08 - PROVENTOS EM DINHEIRO DELIBERADOS E/OU PAGOS DURANTE E APÓS O TRIMESTRE

1 - ITEM	2 - EVENTO	3 - APROVAÇÃO	4 - PROVENTO	5 - INÍCIO PGTO.	6 - TIPO AÇÃO	7 - VALOR DO PROVENTO P/AÇÃO
01	RCA	31.01.2000	Dividendo	15.02.2000	ON	0,1717000000
02	RCA	31.01.2000	Dividendo	15.02.2000	PN	0,1889000000
03	RCA	24.03.2000	Juros Sobre Capital Próprio	14.04.2000	ON	0,0382000000
04	RCA	24.03.2000	Juros Sobre Capital Próprio	14.04.2000	PN	0,0420000000

01.09. CAPITAL SOCIAL SUBSCRITO E ALTERAÇÕES NO EXERCÍCIO SOCIAL EM CURSO

1 - ITEM	2 - DATA DA ALTERAÇÃO	3 - VALOR DO CAPITAL SOCIAL (Reais Mil)	4 - VALOR DA ALTERAÇÃO (Reais Mil)	5 - ORIGEM DA ALTERAÇÃO	6 - QUANTIDADE DE AÇÕES EMITIDAS (Unidades)	8 - PREÇO DA AÇÃO NA EMISSÃO (Reais)
01	18.02.2000	367.453	12.835	Aumento de Capital	8.335.000	2,1998000000

01.10. DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES

1 - DATA	2 - ASSINATURA
15.05.2000	

02.01. BALANÇO PATRIMONIAL - ATIVO (Reais Mil)

	31.03.2000	31.12.1999
ATIVO TOTAL	3.809.164	3.654.900
ATIVO CIRCULANTE	2.419.799	2.279.155
DISPONIBILIDADES	556.953	484.562
Caixa de Bancos	40.421	2.194
Aplicações Financeiras	516.532	482.368
CRÉDITOS	649.723	498.802
Clientes	652.114	501.373
Provisão p/Créd. de Liquidação Duvidosa	(2.391)	(2.571)
ESTOQUES	1.073.070	1.149.172
Produtos Acabados	168.573	198.135
Produtos em Elaboração	358.162	412.847
Matéria Prima e Materiais Diversos	429.745	397.361
Aviões Usados para Revenda	319	319
Materiais de Consumo	1.283	1.044
Mercadorias em Trânsito	94.566	120.808
Adiantamentos a Fornecedores	20.422	18.658
OUTROS	140.053	146.619
Impostos a Recuperar	16.959	13.859
Despesas do Exercício Seguinte	9.119	7.066
Contas a Receber	32.721	37.918
Imposto de Renda e Contr. Social s/Créd. Fiscais	81.254	87.776
ATIVO REALIZAVEL A LONGO PRAZO	699.051	684.978
CRÉDITOS DIVERSOS	1.497	1.642
Clientes	1.497	1.642
CRÉDITOS COM PESSOAS LIGADAS	509.605	491.597
Com Controladas	509.605	491.597
Embraer Liebherr Equip. do Brasil S.A.	1.227	1.020
Embraer Finance Ltd	508.378	490.577
OUTROS	187.949	191.739
Dep. Emprést. Compulsórios e Outros	6.031	5.908
Contas a Receber	7.488	7.662
Imposto de Renda e Contrib. Social s/Créd. Fiscais	171.215	174.747
Imposto a Recuperar	3.215	3.422
ATIVO PERMANENTE	690.314	690.767
INVESTIMENTOS	135.119	133.514
Participações em Coligadas	46	46
AMX International Ltd	46	46
Participações em Controladas	135.073	133.468
Indústria Aeronáutica Neiva S.A.	10.588	10.698
Embraer Aircraft Corporation	74.948	72.913
Embraer Aviation International	7.865	8.504
Embraer Finance Ltd	-	2.335
Green Service Inc	12.098	10.240
Trumpeter Inc.	5.649	5.718
Embraer Liebherr Equip. do Brasil S.A.	23.925	23.060
IMOBILIZADO	307.247	293.733
Terrenos Edif. e Benf. em Terrenos	147.640	143.719
Instalações e Sistemas Industriais	26.301	18.655
Máquinas e Equipamentos	73.204	70.403
Móveis e Utensílios	3.130	2.791
Computadores e Periféricos	17.923	13.923
Veículos	1.926	1.775
Outros	37.123	42.467
DIFERIDO	247.948	263.520
ERJ-145/135	234.583	249.828
EMB 120 - Brasília	1.277	1.277
Sykorsky	10.477	10.146
ERJ 170/190	1.611	2.269

02.02. BALANÇO PATRIMONIAL - PASSIVO (Reais Mil)

	31.03.2000	31.12.1999
PASSIVO TOTAL	3.809.164	3.654.900
PASSIVO CIRCULANTE	2.316.617	2.243.633
EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS	818.911	915.541
Aquisição de Materiais	508.196	527.152
Adiantamentos sobre Contr. de Câmbio	88.140	84.469
Financiamento à Exportação	193.174	276.360
Desenvolvimento de Projetos	29.401	27.560
DEBÊNTURES	2.538	1.826
FORNECEDORES	634.722	556.105
IMPOSTOS, TAXAS E CONTRIBUIÇÕES	139.082	64.205
INSS	55.187	29.977
FGTS	1.728	2.420
IRRF	3.904	2.034
ICMS	1.154	1.542
Imp. Renda/Contrib. Social a Recolher	48.411	25.213
PIS/COFINS	25.224	2.819
Outros	3.474	200
DIVIDENDOS A PAGAR	8.451	86.796
PROVISÕES	109.155	108.255
Sobre Folha de Pagamento	30.707	49.779
Provisão para perdas Contratuais	5.979	8.167
Garantia de Produtos/Assistência Técnica	56.328	41.582
Provisão s/Receitas L. Prazo	4.728	4.565
Outras	11.413	4.162
DÍVIDAS COM PESSOAS LIGADAS	124.635	107.798
Embraer Aircraft Corporation	5.691	7.517
Embraer Finance Ltd	114.248	96.376
Embraer Aviation International	4.696	3.905
OUTROS	479.123	403.107
Adiantamentos de Clientes	400.775	371.935
Concessionários e Representantes	398	355
Contas a Pagar	77.950	30.817
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	650.200	669.508
EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS	131.931	138.662
Desenvolvimento de Projetos	131.931	138.662
DEBÊNTURES	167.171	180.504
PROVISÕES	36.697	36.478
Prov. p/ Conting. Fiscais e Trabalhistas	36.697	36.478
OUTROS	314.401	313.864
Imp. e Encargos Sociais a Recolher	53.801	84.738
Contas a Pagar	59.938	38.468
Adiantamentos de Clientes	200.662	190.658
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	842.347	741.759
CAPITAL SOCIAL REALIZADO	367.453	354.619
Capital Social Integralizado	367.453	354.619
RESERVAS DE CAPITAL	6.564	159
Reservas de Incentivos Fiscais	1.063	159
Reservas para Aumento de Capital	5.501	-
RESERVAS DE LUCRO	386.981	386.981
Legal	28.766	28.766
Estatutária	358.215	358.215
LUCROS/PREJUÍZOS ACUMULADOS	81.349	-

03.01. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)

<u>Descrição</u>	<u>01.01.2000</u> <u>a 31.03.2000</u>	<u>01.01.2000</u> <u>a 31.03.2000</u>	<u>01.01.1999</u> <u>a 31.03.1999</u>	<u>01.01.1999</u> <u>a 31.03.1999</u>
RECEITA BRUTA DE VENDAS E/OU SERVIÇOS ..	1.017.182	1.017.182	567.809	567.809
DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	(19.793)	(19.793)	(2.893)	(2.893)
RECEITA LÍQUIDA DE VENDAS E/OU SERVIÇOS	997.389	997.389	564.916	564.916
CUSTO DE BENS E/OU SERVIÇOS VENDIDOS ...	(713.915)	(713.915)	(387.527)	(387.527)
RESULTADO BRUTO	283.474	283.474	177.389	177.389
DESPESAS/RECEITAS OPERACIONAIS	(133.783)	(133.783)	(147.176)	(147.176)
COM VENDAS	(57.954)	(57.954)	(34.805)	(34.805)
Despesas com Pessoal	(4.595)	(4.595)	(3.346)	(3.346)
Despesas de Comercialização	(7.642)	(7.642)	(4.511)	(4.511)
Comissão s/ Vendas	(12.435)	(12.435)	(8.305)	(8.305)
Garantia de Produtos	(10.213)	(10.213)	(7.767)	(7.767)
Serviços Internos	(15)	(15)	(1.576)	(1.576)
Depreciações	(292)	(292)	(274)	(274)
Serviços Prestados p/ Terceiros	(1.087)	(1.087)	(442)	(442)
Treinamento de Clientes	(2.954)	(2.954)	(961)	(961)
Assistência Técnica	(11.037)	(11.037)	(3.382)	(3.382)
Viagens e Estádias	(990)	(990)	(635)	(635)
Gastos com Financiamentos	(61)	(61)	(200)	(200)
Outros	(6.633)	(6.633)	(3.406)	(3.406)
GERAIS E ADMINISTRATIVAS	(26.071)	(26.071)	(10.643)	(10.643)
Despesas com Pessoal	(7.299)	(7.299)	(4.284)	(4.284)
Seguros	(1.522)	(1.522)	(460)	(460)
Manutenção e Reparos em Geral	(570)	(570)	(67)	(67)
Depreciações	(252)	(252)	(205)	(205)
Serviços Prestados por Terceiros	(3.903)	(3.903)	(1.192)	(1.192)
Aluguéis Máquinas/Equip. e Outros	(163)	(163)	(178)	(178)
Impostos e Taxas	(393)	(393)	(22)	(22)
Viagens e Estádias	(482)	(482)	(378)	(378)
Serviços Internos	(819)	(819)	(1.102)	(1.102)
Cursos/Seminários	(32)	(32)	(68)	(68)
Revisão de Processos Adm. e Operacionais	(7.610)	(7.610)	(1.440)	(1.440)
Outros	(3.026)	(3.026)	(1.247)	(1.247)
FINANCEIRAS	(31.376)	(31.376)	(101.758)	(101.758)
Receitas Financeiras	(8.031)	(8.031)	183.431	183.431
Rendimentos de Aplicações Financeiras	19.645	19.645	21.711	21.711
Juros Credores	94	94	770	770
Variações Monetárias/Cambiais Ativas	(27.551)	(27.551)	160.918	160.918
Outras	(219)	(219)	32	32
Despesas Financeiras	(23.345)	(23.345)	(285.189)	(285.189)
Juros e Comissões s/Financiamentos	(20.599)	(20.599)	(22.343)	(22.343)
Juros sobre Ações PNB	-	-	(720)	(720)
Juros s/Parcelamento de Impostos	(434)	(434)	(576)	(576)
CPMF	(3.357)	(3.357)	(198)	(198)
Seguros de Crédito	(866)	(866)	(1.504)	(1.504)

03.01. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)
(Continuação)

<u>Descrição</u>	<u>01.01.2000</u> <u>a 31.03.2000</u>	<u>01.01.2000</u> <u>a 31.03.2000</u>	<u>01.01.1999</u> <u>a 31.03.1999</u>	<u>01.01.1999</u> <u>a 31.03.1999</u>
Juros e Prêmios s/ Debêntures	(948)	(948)	(6.584)	(6.584)
Despesas com Estruturação Financeira	(1.366)	(1.366)	(1.955)	(1.955)
Juros sobre Capital Próprio	(19.640)	(19.640)	-	-
Variações Monetárias/Cambiais Passivas	26.241	26.241	(248.453)	(248.453)
Outras	(2.376)	(2.376)	(2.856)	(2.856)
OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS	1.804	1.804	1.979	1.979
Reversão para Contingência	-	-	129	129
Recuperação de Seguros	260	260	141	141
Royalties	54	54	1.271	1.271
Outras Vendas	984	984	252	252
Ressarcimento de Despesas	317	317	75	75
Outras	189	189	111	111
OUTRAS DESPESAS OPERACIONAIS	(23.392)	(23.392)	(3.155)	(3.155)
Provisão para Contingências	(91)	(91)	(573)	(573)
Provisões s/estoques e outros	-	-	(2.139)	(2.139)
Modificação de Produtos	(467)	(467)	(190)	(190)
Custos Est. Prel. Fases Def. Conj. ERJ 170	(18.548)	(18.548)	-	-
Outras	(4.286)	(4.286)	(253)	(253)
RESULTADO DA EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL ..	3.206	3.206	1.206	1.206
Embraer Aircraft Corporation	3.663	3.663	1.420	1.420
Embraer Aviation International	(12)	(12)	(312)	(312)
Embraer Finance Ltd	(3.353)	(3.353)	(1.293)	(1.293)
Órbita Sistemas Aeroespaciais S.A.	(8)	(8)	(32)	(32)
Indústria Aeronáutica Neiva S.A.	(110)	(110)	435	435
Green Service Inc.	2.097	2.097	988	988
Embraer Liebherr Equipam. do Brasil S.A.	865	865	-	-
Trumpeter Inc.	64	64	-	-
RESULTADO OPERACIONAL	149.691	149.691	30.213	30.213
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	1	1	(163)	(163)
RECEITAS	46	46	118	118
Vendas do Ativo Imobilizado	26	26	7	7
Aluguéis do Imobilizado	-	-	25	25
Correção Monetária Eletrobrás	9	9	36	36
Outras	11	11	50	50
DESPESAS	(45)	(45)	(281)	(281)
M. Obra e Instalações não Alocadas	-	-	(35)	(35)
Custo Baixa do Imobilizado	(28)	(28)	(202)	(202)

03.01. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)
(Continuação)

Descrição	01.01.2000 a 31.03.2000	01.01.2000 a 31.03.2000	01.01.1999 a 31.03.1999	01.01.1999 a 31.03.1999
Outras	(17)	(17)	(44)	(44)
RESULTADO ANTES TRIBUTAÇÃO				
PARTICIPAÇÕES	149.692	149.692	30.050	30.050
PROVISÃO PARA IR E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL ..	(52.394)	(52.394)	-	-
IR DIFERIDO	(10.056)	(10.056)	-	-
PARTICIPAÇÕES/CONTRIBUIÇÕES				
ESTATUTÁRIAS	(5.894)	(5.894)	-	-
PARTICIPAÇÕES	(5.894)	(5.894)	-	-
REVERSÃO DOS JUROS SOBRE CAPITAL				
PRÓPRIO	19.640	19.640	-	-
LUCRO/PREJUÍZO DO PERÍODO	100.988	100.988	30.050	30.050
Número Ações, Ex-Tesouraria (Unidades)	489.552.874	489.552.874	484.493.238	484.493.238
Lucro por Ação	0,20629	0,20629	0,06202	0,06202

04.01. NOTAS EXPLICATIVAS
1. CONTEXTO OPERACIONAL

A Empresa tem por objetivo projetar, construir e comercializar aeronaves e materiais aeroespaciais e respectivos acessórios, componentes e equipamentos, promover ou executar atividades técnicas vinculadas à produção e manutenção do material aeroespacial, contribuir para a formação de pessoal técnico necessário à indústria aeroespacial e executar outras atividades tecnológicas, industriais, comerciais e de serviços correlatos à indústria aeroespacial.

2. APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS
a. Controladora

As demonstrações contábeis que estão sendo apresentadas foram elaboradas em conformidade com a Lei das Sociedades por Ações e disposições complementares da Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

Atendendo à Instrução CVM nº 248/96, essas demonstrações contábeis estão sendo apresentadas de acordo com os princípios contábeis emanados da legislação societária e foram elaboradas seguindo princípios, métodos e critérios uniformes em relação aqueles adotados no encerramento do último exercício social.

b. Consolidado

As demonstrações consolidadas foram elaboradas em moeda histórica de acordo com os princípios emanados da legislação societária.

Essas demonstrações consolidadas apresentam os saldos das contas da Empresa e das seguintes controladas: Embraer Aircraft Corporation - EAC, Embraer Aviation International - EAI, Embraer Finance Ltd. - EFL, Green Service Inc. - GSI, Trumpeter Inc., Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA, Órbita Sistemas Aeroespaciais S.A. - ÓRBITA e Embraer-Liebherr Equipamentos do Brasil S.A.

Saldos e transações intercompanhias e lucros não realizados estão eliminados na consolidação.

Apresentamos, a seguir, a conciliação do patrimônio líquido e lucro líquido do período da controladora e consolidado:

	Resultado		Patrimônio Líquido	
	Trimestre findos em		31.03.00	31.12.99
	31.03.00	31.03.99	31.03.00	31.12.99
Na Controladora	100.988	30.050	842.347	741.759
Lucros não Realizados	(3.429)	(14.924)	(48.082)	(44.653)
No Consolidado	<u>97.559</u>	<u>15.126</u>	<u>794.265</u>	<u>697.106</u>

Os lucros não realizados referem-se a vendas da controladora às controladas, de peças de reposição e direito de mercado, eliminadas somente no consolidado.

3. INVESTIMENTOS

a. Informações relativas às Controladas

	Participação no Capital	Patrimônio Líquido		Resultado	
		31.03.00	31.12.99	Trim. Findo 31.03.00	Trim. Findo 31.03.99
Embraer Aircraft Corp - EAC. ..	100,00	74.948	72.913	3.663	1.420
Embraer Aviation International - EAI	100,00	7.865	8.504	(12)	(312)
Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA	100,00	10.588	10.698	(110)	435
Embraer Finance Ltd. - EFL	100,00	(885)	2.335	(3.353)	(1.293)
Órbita Sistemas Aeroespaciais S.A. - ÓRBITA	100,00	(472)	(464)	(8)	(32)
Embraer - Liebherr Equipamentos do Brasil S.A.	99,999	23.925	23.060	865	-
Green Service Inc. - GSI	100,00	12.098	10.240	2.097	988
Trumpeter Inc.	100,00	5.649	5.718	64	-

4. IMOBILIZADO

Controladora

	Taxa Anual de Depreciação (%)	Custo Corrigido	Depreciação Acumulada	Líquido 31.03.00	Líquido 31.12.99
Terrenos	-	14.626	-	14.626	14.626
Edifícios e Benf. em Terrenos .	2,08 a 10,00	211.684	(78.670)	133.014	129.093
Instalações	3,23 a 10,00	131.389	(105.088)	26.301	18.655
Máquinas e Equipamentos	5,88 a 10,00	221.351	(148.148)	73.204	70.403
Móveis e Utensílios	10,00 a 20,00	14.674	(11.544)	3.130	2.791
Veículos	9,09 a 20,00	6.245	(4.319)	1.926	1.775
Aeronaves	20,00	1.702	(1.702)	-	-
Imobilizações em Andamento .	-	16.124	-	16.124	25.338
Computadores e Periféricos	20,00	41.897	(23.974)	17.923	13.923
Outros Bens	20,00	24.628	(3.628)	20.999	17.129
		<u>684.320</u>	<u>(377.073)</u>	<u>307.247</u>	<u>293.733</u>

Consolidado

	Taxa Anual de Depreciação (%)	Custo Corrigido	Depreciação Acumulada	Líquido 31.03.00	Líquido 31.12.99
Terrenos	-	14.872	-	14.872	14.872
Edifícios e Benf. em Terrenos .	2,08 a 10,00	240.220	(92.542)	147.678	143.046
Instalações	3,23 a 10,00	138.544	(111.260)	27.284	19.600
Máquinas e Equipamentos	5,88 a 10,00	241.584	(163.288)	78.296	75.403
Móveis e Utensílios	10,00 a 20,00	17.508	(13.543)	3.965	3.639
Veículos	9,09 a 20,00	6.641	(4.582)	2.059	1.904
Aeronaves	25,00	67.694	(19.772)	47.922	51.479
Imobilizações em Andamento .	-	16.466	-	16.466	25.939
Computadores e Periféricos	20,00	50.909	(30.705)	20.204	17.020
Outros Bens	20,00	25.995	(4.249)	21.746	17.890
		<u>820.433</u>	<u>(439.941)</u>	<u>380.492</u>	<u>370.792</u>

As provisões para imposto de renda e contribuição social sobre as reavaliações dos bens imóveis não foram refletidas nas demonstrações contábeis, conforme facultado pela Instrução CVM nº 197/93. O montante do efeito futuro de impostos sobre a parcela de reavaliação correspondente em 31 de março de 2000 é de aproximadamente R\$ 20.562

5. DIFERIDO

Os saldos eram representados por:

	Controladora				Consolidado			
	Custo Acumulado	Amortização Acumulada	Líquido 31.03.00	Líquido 31.12.99	Custo Acumulado	Amortização Acumulada	Líquido 31.03.00	Líquido 31.12.99
ERJ-145/135 ...	424.110	(189.527)	234.583	249.828	434.624	(195.351)	239.273	255.120
EMB 120 -								
Brasília	199.157	(197.880)	1.277	1.277	199.157	(197.880)	1.277	1.277
S-92 - Sikorsky	10.477	-	10.477	10.146	16.159	-	16.159	15.805
ERJ 170/190 ...	1.611	-	1.611	2.269	2.137	-	2.137	2.351
Outros	-	-	-	-	6.557	(4.857)	1.700	1.444
	<u>635.355</u>	<u>(387.407)</u>	<u>247.948</u>	<u>263.520</u>	<u>658.634</u>	<u>(398.088)</u>	<u>260.546</u>	<u>275.997</u>

Os valores registrados no ativo diferido referem-se aos gastos com materiais, serviços e mão-de-obra alocados às atividades de desenvolvimento de novos produtos, incluindo a construção de protótipos, corpos de prova, realização de ensaios estáticos e em voo e fabricação de ferramentas e gabaritos para produção da série.

A amortização do diferido é efetuada com base na quantidade de aeronaves que se estima produzir, segundo cada projeto, a partir da ocasião em que os benefícios começam a ser gerados, sendo os montantes apropriados ao custo de produção.

No caso de projetos paralisados ou daqueles cuja realização está parcialmente comprometida, os gastos diferidos são baixados ou reduzidos ao custo líquido de recuperação.

ERJ 145

Este jato regional para 50 passageiros está sendo utilizado por companhias aéreas nos Estados Unidos, no Brasil e na Europa. Em 31 de março de 2000, já tinham sido entregues 200 aeronaves, do total de 438 pedidos firmes. Uma plataforma modificada do ERJ 145 está em processo de desenvolvimento para uso no Programa SIVAM (EMB 145, AEW&C - Airborne Early Warning and Control e EMB 145 RS - Sensoriamento Remoto). Em 31 de março de 2000, a Empresa tinha 12 ordens firmes para tais aeronaves.

ERJ 135

Este jato regional para 37 passageiros lançado em setembro de 1997 e apresentado ao mercado em 12 de maio de 1998, está sendo operado por companhias aéreas nos Estados Unidos e Europa. Em 31 de março de 2000, do total de 164 pedidos firmes dessa aeronave, 25 unidades já haviam sido entregues.

ERJ 140

Em 30 de setembro de 1999, durante o Encontro Anual dos Operadores Regionais Europeus, a Empresa lançou um novo jato regional para 44 passageiros, o ERJ 140. Esta aeronave terá uma comunalidade acima de 96% com o ERJ 145 e o ERJ 135 e estima-se estar disponível para o mercado no primeiro semestre de 2001.

ERJ 170 e ERJ 190

Em 11 de fevereiro de 1999, a Empresa anunciou o pré-lançamento de uma nova família de jatos regionais para 70, 98 e 108 passageiros, o ERJ 170, o ERJ 190-100 e o ERJ 190-200, respectivamente. Em 27 de maio de 1999, o Conselho de Administração aprovou o desenvolvimento dessas aeronaves, as quais foram anunciadas oficialmente no 43º Salão Aeroespacial de Le Bourget, França. Em 31 de março de 2000, a Empresa possuía 70 pedidos firmes para essas aeronaves que se encontram em desenvolvimento.

EMB 120 - Brasília

Com 350 unidades dessa aeronave entregues até 31 de março de 2000 e, considerando a inexistência de pedidos em carteira, a Empresa procedeu a baixa do diferido em 1999, remanescendo apenas R\$ 1.277 correspondentes à cota de amortização de duas aeronaves.

S-92 - Sikorsky

Encontra-se em processo de desenvolvimento a estrutura dos tanques e sistemas de combustível e de trens de pouso do helicóptero modelo S-92 Helibus, com biturbina de médio porte e capacidade para transportar 19 passageiros em sua versão civil, a ser fabricado pela United Technologies Sikorsky Corporation (EUA).

6. FINANCIAMENTOS

a. Composição

	Moeda	Taxa anual de Juros (%)	Controladora		Consolidado	
			31.03.00	31.12.99	31.03.00	31.12.99
Moeda Estrangeira:						
Financiamento BNDES						
- EXIM - pré-embarque	US\$	Libor + 1,70 a 2,00	193.174	276.360	193.174	276.360
Aquisição de Materiais ..	US\$	Libor + 0,52 a 1,35	508.196	527.152	526.343	545.342
Adiantamentos sobre						
Contratos de Câmbio	US\$	6,15 a 7,90	88.140	88.140	84.469	88.140
84.469						
Desenvolvimento de						
Projetos - FINEM	US\$	Libor + 3,00	37.776	40.409	39.186	41.892
Capital de Giro	US\$/FFr	6,50 a 11,50	-	-	46.908	58.360
Aquisição de Imobilizado	US\$	1,90 a 8,00	-	-	744	867
			<u>827.286</u>	<u>928.390</u>	<u>894.495</u>	<u>1.007.290</u>
Moeda Nacional:						
Desenvolvimento de						
Projetos -						
FINEM		TJLP + 3,00 a 3,50	86.433	89.176	91.115	94.117
Importação		TJLP + 5,50	8.912	8.826	8.912	8.826
FINEP		TJLP + 4,00	28.211	27.811	28.211	27.811
Aquisição de						
Imobilizado		TJLP + 4,20	-	-	402	169
			<u>123.556</u>	<u>125.813</u>	<u>128.640</u>	<u>130.923</u>
			<u>950.842</u>	<u>1.054.203</u>	<u>1.023.135</u>	<u>1.138.213</u>
Menos- Circulante			<u>818.911</u>	<u>915.541</u>	<u>885.519</u>	<u>994.102</u>
Longo Prazo			<u>131.931</u>	<u>138.662</u>	<u>137.616</u>	<u>144.111</u>

b. Vencimentos a Longo Prazo

Ano	Controladora		Consolidado	
	31.03.00	31.12.99	31.03.00	31.12.99
2001	22.627	29.982	23.610	31.121
2002	30.170	29.982	31.372	31.121
2003	30.170	29.983	31.365	31.118
2004	27.937	27.783	29.125	28.905
2005	19.999	20.932	21.116	21.846
2006	1.028	-	1.028	-
	<u>131.931</u>	<u>138.662</u>	<u>137.616</u>	<u>144.111</u>

c. Análise de moedas

Os financiamentos estão denominados nas seguintes moedas:

	Taxa de câmbio em 31.03.00 (em relação a um real)	Controladora		Consolidado	
		31.03.00	31.12.99	31.03.00	31.12.99
Real	1,000	123.556	125.813	128.640	130.923
Dólar Norte-Americano	1,7473	827.286	928.390	867.567	975.165
Franco Francês	0,255128	-	-	26.928	32.125
		<u>950.842</u>	<u>1.054.203</u>	<u>1.023.135</u>	<u>1.138.213</u>

d. Garantias

Em garantia de parte dos financiamentos foram oferecidos imóveis, máquinas, equipamentos e estoques, no montante de R\$ 357.707, e notas promissórias. Desse montante, R\$ 90.183 correspondem à hipoteca de imóveis em segundo grau.

7. CONTAS A PAGAR

	Controladora		Consolidado	
	31.03.00	31.12.99	31.03.00	31.12.99
Juros Sobre Capital Próprio	18.194	-	18.194	-
Créditos de Parceiros	58.897	38.016	58.897	38.016
Outros	60.797	31.269	89.589	53.212
	<u>262.523</u>	<u>69.285</u>	<u>166.680</u>	<u>91.228</u>
Menos - Circulante	202.585	30.817	106.742	52.649
Longo Prazo	<u>59.938</u>	<u>38.468</u>	<u>59.938</u>	<u>38.579</u>

Créditos de parceiros representam recursos financeiros e materiais recebidos de fornecedores e parceiros no desenvolvimento do programa ERJ 170/190. Os passivos deixam de existir quando certos objetivos são alcançados.

8. IMPOSTOS E ENCARGOS SOCIAIS A RECOLHER

a. Composição

	Controladora		Consolidado	
	31.03.00	31.12.99	31.03.00	31.12.99
Parcelamentos:				
INSS	58.108	57.776	58.764	58.438
FNDE	5.496	5.312	5.861	5.666
ICMS	1.154	1.542	1.154	1.542
	<u>64.758</u>	<u>64.630</u>	<u>65.779</u>	<u>65.646</u>
Impostos Correntes	<u>128.125</u>	<u>84.313</u>	<u>135.947</u>	<u>89.211</u>
	192.883	148.943	201.726	154.857
Menos- Circulante	<u>139.082</u>	<u>64.205</u>	<u>147.332</u>	<u>68.481</u>
Longo Prazo	<u>53.801</u>	<u>84.738</u>	<u>54.394</u>	<u>86.376</u>

Em 1º de fevereiro de 1999, as bases de cálculo do PIS e da COFINS foram expandidas. A Empresa, através de uma liminar concedida em mandado de segurança, não está efetuando o recolhimento dessas contribuições pela nova base de cálculo. O montante não pago, corrigido monetariamente, é de R\$ 24.793 e está incluído neste saldo. A correção monetária está sendo contabilizada como despesa financeira.

Os saldos de parcelamento de impostos em 31 de março de 2000 estão sujeitos a juros de 1% ao mês, que são adicionados ao principal.

b. Parcelamentos a Longo Prazo

Ano	Controladora		Consolidado	
	31.03.00	31.12.99	31.03.00	31.12.99
2001	3.272	35.469	3.285	36.563
2002	4.362	4.254	4.419	4.308
2003	4.362	4.254	4.419	4.308
2004	4.362	4.254	4.418	4.308
2005	4.362	4.254	4.418	4.308
2006 a 2013	<u>33.081</u>	<u>32.253</u>	<u>33.435</u>	<u>32.581</u>
	<u>53.801</u>	<u>84.738</u>	<u>54.394</u>	<u>86.376</u>

9. PROVISÕES DIVERSAS

A Empresa, no curso normal de suas operações, é parte em diversos processos fiscais e trabalhistas ajuizados e conhecidos até 31 de março de 2000, os quais estão quantificados e provisionados no montante de R\$ 36.697 (no consolidado R\$ 38.517) no exigível a longo prazo.

Com base nos pareceres emitidos pelos assessores jurídicos da Empresa e no sucesso de alguns julgamentos e negociações que se esperam realizar, esse montante é considerado satisfatório pela Administração.

Nos últimos anos, vários acordos foram firmados com os ex-empregados referentes aos processos individuais e coletivos, resultando na redução do valor provisionado.

Adicionalmente, a Empresa está envolvida em outros processos os quais a Administração acredita que, com base no parecer emitido pelo assessor jurídico, não resultarão em decisões adversas para a Empresa. Não se espera que o julgamento final dessas causas ocorra antes do primeiro semestre de 2001.

10. DIVIDENDOS

Nos termos do Estatuto Social, os acionistas titulares de ações de qualquer espécie gozam do direito a dividendos de, no mínimo, 25% sobre o lucro líquido do exercício. As ações preferenciais não têm direito a voto, todavia têm prioridade no reembolso do capital.

Os acionistas detentores de ações preferenciais terão direito a dividendos 10% maiores que os atribuídos aos detentores de ações ordinárias.

Em reunião do Conselho de Administração realizada em 31 de janeiro de 2000, foi aprovada a distribuição de dividendos aos acionistas da Embraer, no montante de R\$86.604, à conta do lucro líquido apurado no segundo semestre do exercício de 1999.

11. JUROS SOBRE CAPITAL PRÓPRIO

Em reunião do Conselho de Administração realizada em 24 de março de 2000, foi aprovado, *ad-referendum* da Assembléia Geral Ordinária, o pagamento, a partir de 14 de abril de 2000, de Juros Sobre Capital Próprio, no montante de R\$ 19.640.

12. DEBÊNTURES

4ª Emissão de Debêntures Simples conjugadas com Bônus de Subscrição:

Em fevereiro e março de 1999, foram subscritas e integralizadas 83.330 debêntures da 4ª emissão de debêntures simples conjugadas com Bônus de subscrição. Cada Bônus de Subscrição garante a compra de 10 ações preferenciais, ou, em determinadas circunstâncias, 10 ações ordinárias.

As debêntures serão amortizadas em cinco parcelas, sendo 10% em 1º de julho de 2001, 10% em 1º de julho de 2002, 60% em 1º de julho de 2003, 10% em 1º de julho de 2004 e 10% em 1º de julho de 2005.

O valor nominal de cada debênture será corrigido pela variação da TJLP, "pro rata temporis", da data de emissão até a data de vencimento, e acrescido de juros remuneratórios de 2% ao ano.

Em 09 de fevereiro de 2000 foi realizada uma assembléia de Debênturistas que permitiu a conversão de 833.500 bônus de subscrição e alterou o prazo para o exercício dos bônus de subscrição remanescentes para 180 dias após qualquer oferta pública de ações ou caso a oferta pública de ações não tenha ocorrido até 06 de junho de 2000, os bônus de subscrição poderão ser convertidos.

As 8.335.000 ações preferenciais emitidas em decorrências do exercício dos bônus de subscrição em 18 de fevereiro de 2000, foram subscritas mediante a dação em pagamento de 8.335 debêntures desta emissão, que atualmente são mantidas em tesouraria.

13. PATRIMÔNIO LÍQUIDO

Capital Social

Em 31 de março de 2000, o capital social da Empresa, subscrito e integralizado, está representado por:

<u>Classe das ações</u>	<u>Quantidade</u>	<u>Valor - R\$ mil</u>
Ações Ordinárias	242.544.447	182.051
Ação Ordinária Especial	1	-
Ações Preferenciais	247.008.426	185.402
Total	<u>489.552.874</u>	<u>367.453</u>

Ação Ordinária Especial

Para a ação de classe especial detida pela União Federal, é atribuído poder de veto em matérias como mudança da denominação ou objeto social da Empresa e transferência de controle acionário.

No dia 18 de fevereiro de 2000, foram emitidas 8.335.000 ações preferenciais através do exercício de 833.500 bônus de subscrição conforme descrito anteriormente, no montante de R\$ 18.335.333,00 sendo R\$ 5.500.599,00 destinado à conta de reserva de capital e o saldo de R\$ 12.834.733,10 destinado à conta de capital social.

O Conselho de Administração da Embraer, ratificou o aumento do capital social, e homologou o novo capital social da empresa, que passou de R\$ 354.618.688,59 para R\$ 367.453.421,69.

Outorga de Ações

A Assembléia Geral Extraordinária de 17 de abril de 1998 aprovou o plano de outorga de ações à Administração e a seus funcionários, incluindo-se funcionários das subsidiárias. Esse plano de outorga de ações está sujeito a restrições baseadas na continuidade do funcionário na Empresa por, no mínimo, dois anos. O Comitê Gerenciador do Plano de Opções de Compra de Ações, escolhido nessa mesma data pelo Conselho de Administração, é responsável pela definição das regras e pela administração do plano.

De acordo com os termos do plano, 25.000.000 de ações preferenciais estão autorizadas a serem outorgadas. Ao final do terceiro e quarto anos subseqüentes à outorga das ações, os funcionários terão direito de exercer 30% das opções, respectivamente, e os 40% restantes ao final do quinto ano. As opções podem ser exercidas em até sete anos a partir da data de outorga das opções. Em 31 de março de 2000, 12.650.000 opções, líquidas de cancelamentos, já haviam sido outorgadas.

As opções serão outorgadas a um preço equivalente ao preço médio ponderado das ações preferenciais negociadas na Bolsa de Valores do Estado de São Paulo 60 dias antes do dia da outorga, aumentado ou diminuído de 30%, como descrito no Plano do Comitê Administrativo. Tal porcentagem é utilizada para corrigir qualquer flutuação não usual no preço de mercado durante esse período de 60 dias.

O plano termina cinco anos depois da primeira outorga. Nenhum montante foi contabilizado como despesa para essas opções.

Destinação do Lucro Líquido

Na Assembléia Geral Ordinária realizada em 28 de abril de 2000 foi aprovada a manutenção em "Reserva para Investimentos e Capital de Giro" o lucro líquido do exercício de 1999, após as destinações, no montante de R\$ 287.351, com a finalidade de assegurar investimentos em itens do ativo permanente ou acréscimos do capital de giro, inclusive através de amortização das dívidas da Empresa.

14. INSTRUMENTOS FINANCEIROS

Valores de realização estimados de ativos e passivos financeiros da Empresa têm sido determinados utilizando-se informações do mercado e métodos apropriados de avaliação. Entretanto, considerável julgamento foi requerido na interpretação dos dados de mercado para obtenção da estimativa do valor de realização mais adequado. Como consequência, as estimativas apresentadas abaixo não indicam, necessariamente, os montantes que poderão ser realizados no mercado corrente. O uso de diferentes hipóteses ou métodos de estimativas de mercado pode ter um efeito material nos valores de realização estimados.

Em 31 de março de 2000, a Empresa utilizava os seguintes instrumentos financeiros:

(a) Caixa e Bancos, Aplicações Financeiras, Contas a Receber, Outros Ativos Circulantes, Contas a Pagar e Provisões Diversas - O valor contabilizado de caixa e bancos, aplicações financeiras, contas a receber, outros ativos circulantes, contas a pagar e provisões diversas aproxima-se do valor de realização.

(b) Investimentos - Consistem principalmente de controladas, coligadas e investidas, registradas pelo método de equivalência patrimonial ou pelo custo corrigido, as quais têm interesse estratégico para as operações da Empresa. Considerações de valor de mercado não são aplicáveis.

(c) Financiamentos - Sujeitos a juros com taxas usuais de mercado, como descrito na Nota 7. Taxas de juros disponibilizadas à Empresa para empréstimos com termos e vencimentos similares foram utilizadas para estimar o valor de realização, que não difere materialmente do valor registrado.

(d) Impostos Parcelados - As condições são similares aos termos usuais para taxas de financiamento de impostos e não há diferenças materiais relacionadas com taxas de juros aplicadas a empréstimos.

(e) Operações de "Hedge" - Em 31 de março de 2000 a empresa possuía uma operação de "swap" R\$/US\$ para cobrir vencimentos futuros de financiamentos de importação em dólares, bem como uma operação de "swap" EUR/US\$, a fim de proteger recebimentos em euro, as eventuais perdas decorrentes dessas operações são reconhecidas considerando a taxa de câmbio no encerramento de cada período.

15. PLANO DE APOSENTADORIA COMPLEMENTAR

a. Controladora

Em 26 de junho de 1998, o Conselho de Administração aprovou a implementação do Plano de Aposentadoria Complementar da Embraer, com o início das contribuições em 1º de julho de 1998.

Esse plano é do tipo contribuição definida, fechado, com adesão facultativa e administrado pela BB Previdência.

Durante o 1º trimestre de 2000, a Empresa realizou contribuições ao plano no montante de R\$ 1.538.

b. Subsidiárias

A controlada Embraer Aircraft Corporation - EAC mantém um plano de aposentadoria complementar para seus empregados do tipo benefício definido, instituído em 1993, de acordo com as normas e legislação vigentes nos Estados Unidos.

16. PARTICIPAÇÃO NOS LUCROS E RESULTADOS

A Empresa tem uma política de Participação nos Lucros e Resultados - PLR para os empregados relacionada com o alcance das metas. Essas metas são estabelecidas e acordadas no início de cada ano.

17. COBRIGAÇÕES, RESPONSABILIDADES E COMPROMISSOS

É prática eventual da indústria aeronáutica a assunção de compromissos de recomercialização de aeronaves usadas e garantir o valor residual de aeronaves comercializadas. A política da Empresa é de não oferecer garantias com valor residual superior ao estimado, por empresas especializadas, no período financiado. Entretanto, a Administração acredita que, na hipótese do exercício destas garantias, o valor de revenda será suficiente para cobrir o valor garantido.

18. IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL SOBRE CRÉDITOS FISCAIS

A Empresa possui prejuízos fiscais para imposto de renda e base negativa da contribuição social de R\$ 972.026 e R\$ 457.645, respectivamente, em 31 de março de 2000. Não há data de expiração para a utilização desses prejuízos fiscais.

Em 31 de março de 2000 o saldo de impostos diferidos ativos sobre prejuízos fiscais e diferenças temporais era de R\$ 252.469 (R\$ 262.523 em 31 de dezembro de 1999)

19. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO - OMC

Em julho de 1998, o Governo canadense iniciou na Organização Mundial de Comércio - OMC a instauração de um painel, questionando o Programa Brasileiro de Financiamento às Exportações - PROEX, sendo o questionamento mais relevante o referente ao percentual de desconto dado na taxa de juros de até 3,8% ao ano nos financiamentos de exportação. O Governo brasileiro também requereu à OMC a instauração de um painel, acusando o Governo canadense de oferecer subsídios à indústria aeronáutica canadense. Em 12 de março de 1999, a OMC declarou como proibidos parte do programa brasileiro de financiamento à exportação de aeronaves e alguns aspectos do programa canadense de financiamento de aeronaves como subsídios à exportação. Em 2 de agosto de 1999, a OMC declarou que o Brasil deve retirar do Programa PROEX os subsídios não permitidos e adequá-lo às recomendações por ela estabelecidas. A OMC adotou formalmente a decisão em 20 de agosto de 1999, dando ao Brasil o prazo de até 18 de novembro de 1999 para retirar os subsídios proibidos e efetuar as mudanças necessárias para adequar o programa às regras. A decisão da OMC sugere que, desde que as taxas de juros oferecidas pelo programa de incentivo à exportação não sejam menores que as oferecidas pelo mercado internacional, o programa estaria satisfazendo às regras da OMC.

Em 19 de novembro de 1999, os Governos canadense e brasileiro apresentaram ao órgão de resolução de disputas da OMC as modificações que cada país fez em seus respectivos programas para atender à decisão da OMC. Com relação aos financiamentos de exportação de aeronaves regionais, o Governo brasileiro também estabeleceu, para cada caso, uma taxa de desconto de juros baseada na taxa de juros de títulos do Tesouro americano com prazo de dez anos adicionados ao spread de 0,2% ao ano. O Governo brasileiro reduziu o percentual de desconto dado na taxa de juros de 3,8% para no máximo 2,5% ao ano.

Cada um dos países declarou que as modificações feitas pelo outro foram insatisfatórias e não respeitavam as regras impostas pela OMC. Nesse sentido, um novo painel foi instaurado para determinar se as decisões da OMC foram ou não implantadas. Quanto às modificações ao Programa Brasileiro o painel decidiu que não foram suficientes para atender as regras da OMC. A empresa espera que o Governo Brasileiro apele dessa decisão. Não há previsão de quando se teria o resultado dessa apelação.

Com base nas medidas adotadas, a Administração não espera impacto relevante em sua carteira de pedidos.

05.01. COMENTÁRIO DO DESEMPENHO DA COMPANHIA NO TRIMESTRE

Com um crescimento constante da capacidade de produção, em março foi atingida a marca de 12 jatos regionais fabricados por mês. Somente neste trimestre foram produzidos e entregues 34 jatos regionais ERJ 145 e ERJ 135, com um ciclo médio de 5,5 meses. Este desempenho possibilitou a realização de um faturamento bruto consolidado de R\$ 1.052,2 milhão sendo que as exportações da Controladora foram de R\$ 993,6 milhões, mantendo a Embraer na posição de liderança entre os exportadores brasileiros.

O destaque para o Mercado de Aviação Comercial foi a conclusão da negociação com a empresa americana Chautauqua/Wexford, com 35 ordens firmes e 45 opções para o ERJ 145. Adicionalmente, na feira aeroespacial realizada em Cingapura, no mês de fevereiro, a Continental Express, lançadora do ERJ 145 nos EUA, aumentou suas encomendas para os jatos regionais da Embraer em 75 unidades, sendo 50 ERJ 145 e 25 ERJ 135. Com esta decisão, a Continental Express passa a ter 200 encomendas do ERJ 145, sendo 150 firmes e 50 opções, e mais 75 encomendas do ERJ 135, sendo 50 firmes e 25 opções de compra.

No período, a Crossair (Suíça), a Cirrus Airline (Alemanha), a Brymon Airways (Reino Unido), a KLM Exel (Holanda) e a Alitalia Express (Itália) receberam suas primeiras unidades do ERJ 145.

Na feira de Cingapura, com destaque para o Mercado de Defesa, a Embraer demonstrou uma aeronave na versão EMB-145 AEW&C, a qual vem sendo analisada pelos governos de vários países, tendo já sido escolhida pelo Governo brasileiro para compor o Sistema de Vigilância da Amazônia, e pelos governos da Grécia e do México.

A carteira de pedidos em março apresentava um saldo de R\$ 31,8 bilhões (US\$ 18,2 bilhões), sendo R\$ 13,4 bilhões (US\$ 7,6 bilhões) em encomendas firmes.

Com relação às atividades de Pesquisa e Desenvolvimento de novos produtos, cabe destacar: o encerramento da fase de Definição Conjunta do ERJ 170, com metas de investimento, custo de desenvolvimento, subcontratos e constituição do fundo de investimentos em conformidade com o planejado; a realização da junção da fuselagem do novo produto ERJ140; e a realização do 1º voo da aeronave de sensoriamento remoto EMB145-RS01, a ser empregada no Programa SIVAM.

Em março, a Embraer participou da Feira Internacional de Aeronáutica e Espaço - FIDAE, realizada em Santiago, Chile - tendo apresentado as aeronaves EMB145-RS e EMB 145 AS, produtos empregados nos sistemas de vigilância aérea e alerta antecipado, além do ERJ 135. No mesmo período, foram realizados na Argentina, Uruguai e no próprio Chile, vários vôos de demonstração do jato regional ERJ 135, com participação de empresários, técnicos e pilotos das principais empresas de aviação regional destes países e, também, de autoridades, da imprensa, e de usuários da aviação regional.

Desempenho Econômico-Financeiro

A receita bruta acumulada do primeiro trimestre de 2000 foi de R\$ 1.052,2 milhões, 76,0% acima do mesmo período de 1999. Quando comparada ao trimestre anterior, encerrado em dezembro de 1999, a receita bruta cresceu 10,3%. O lucro líquido acumulado neste trimestre foi de R\$ 97,6 milhões, 546,4% acima do mesmo período de 1999. Quando comparado ao trimestre anterior, antes dos créditos tributários, o lucro líquido deste primeiro trimestre foi 53,6% superior.

A margem bruta de 28,5% ficou abaixo dos 30,5% do 1º trimestre de 1999, principalmente, devido à desvalorização do real que influenciou positivamente o resultado daquele período.

Na figura a seguir, observamos que o crescimento contínuo do volume de produção e das entregas realizadas possibilitaram uma melhor adequação dos recursos físicos e humanos, permitindo uma redução de custos através da racionalização dos processos, redução dos ciclos produtivos, e ganhos de produtividade. Este desempenho tem sido evidenciado pelo lucro líquido obtido nos últimos 11 trimestres consecutivos.

Indicadores de Desempenho

(acumulado, em R\$ milhões)	1º Trimestre de 1998	1º Trimestre de 1999	1º Trimestre de 2000
Receita Bruta Operacional	258,6	598,0	1052,2
Lucro Bruto	71,2	182,1	300,4
Margem Bruta	27,5%	30,5%	28,5%
Resultado Líquido	21,7	15,1	97,6
EBITDA	63,2	155,9	230,2
Margem EBITDA	24,5%	26,1%	21,9%
Patrimônio Líquido	367,4	433,0	794,3
Índice de Liquidez Corrente	0,87	1,04	1,26
Lucro por Ação	0,0045	0,0312	0,1993

Os principais componentes da receita do período foram o faturamento de 24 aeronaves ERJ 145, e de 10 aeronaves ERJ 135, cujas vendas somam R\$ 951,2 milhões.

O EBITDA - "*Earning Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*", tem por objetivo apresentar o comportamento da geração de recursos operacionais antes dos efeitos das despesas financeiras líquidas, dos impostos e das deduções das depreciações e amortizações. O EBITDA no período foi de R\$ 230,2 milhões, representando um crescimento de 47,7% em relação ao mesmo período de 1999, e de 48,7% em relação ao trimestre anterior.

O lucro por ação de R\$ 0,1993, apresentando uma evolução constante nos períodos comparados, reflete a solidez dos fundamentos que norteiam o desempenho da Empresa. A estruturação do capital e do endividamento tem resultado numa redução dos custos de captação, conforme mostram os índices a seguir, apurados ao final de cada período indicado, expurgando-se a variação cambial.

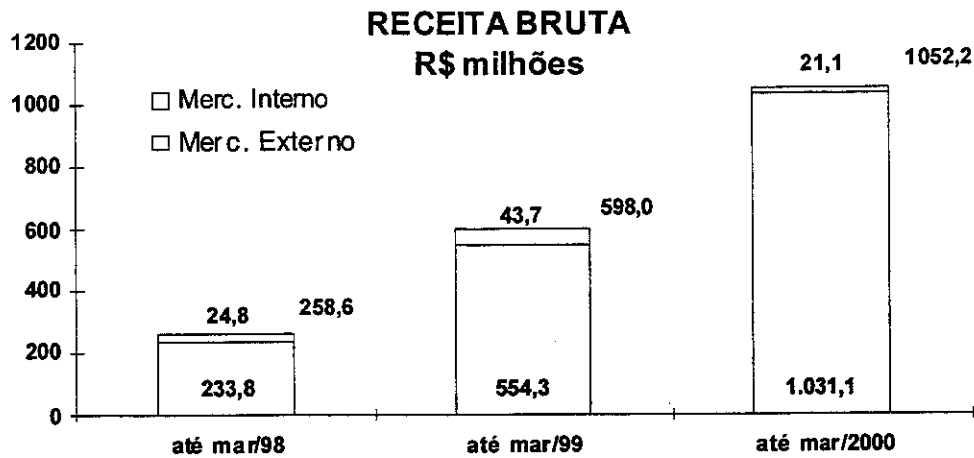
Dezembro de 1998:	Libor + 3,64%
Dezembro de 1999:	Libor + 2,15%
Março de 2000:	Libor + 1,80%

A adequação e o controle do perfil do endividamento resultou em melhoria do índice de liquidez corrente o qual tem mantido um crescimento constante, evoluindo de 1,04 no primeiro trimestre de 1999 para 1,26 no período atual.

A geração de caixa no período foi de R\$ 391,2 milhões, decorrente principalmente da realização dos encaixes relativos às entregas e mais aqueles provenientes de pagamentos progressivos referentes aos novos contratos assinados no período, levando a um saldo final de caixa de R\$ 660,6 milhões.

Comercialização

A receita bruta realizada com o faturamento de aeronaves, mais peças de reposição e serviços realizados pela Controladora e suas controladas, no Brasil e no exterior, quando comparada aos mesmos períodos dos exercícios anteriores, apresenta a evolução demonstrada na figura a seguir, identificadas por mercado interno e externo.



A proporção das exportações para o total da receita no período foi de 98,4%, comparada com 92,7% no mesmo período de 1999 e 90,4% no mesmo período de 1998. Na Controladora, as exportações de R\$ 993,6 milhões representaram 94,7% das vendas totais de R\$ 1.052,2 milhões.

Mercado de Aviação Comercial

No segmento de 21 a 40 assentos, a Embraer possui o jato regional para 37 passageiros, denominado ERJ 135, teve 25 aeronaves entregues. Na carteira de pedidos, destacam-se a American Eagle e a Continental Express. Ao final do período, as encomendas acumulavam 321 unidades, sendo 164 pedidos firmes, dos quais 25 já foram entregues, e 157 opções, conforme mostra o quadro a seguir.

Cliente	País	Ordens		Entregas	Pedidos em Carteira
		Firmes	Opções		
American Eagle	EUA	95	115	12	83
City Air	Suécia	1	2	1	-
Continental Express	EUA	50	25	9	41
Proteus	França	13	15	-	13
Regional Airlines	França	5	0	3	2
Total		164	157	25	139

No segmento de 41 a 60 lugares, a Embraer iniciou a produção do primeiro protótipo do ERJ 140, uma extensão do jato regional ERJ 135 com um índice de comunidade com a família ERJ 135/145 de mais de 95% previsão de estar concluído em junho deste ano. Este novo jato atenderá a uma demanda de cerca de até 750 jatos na categoria de 44 assentos nos próximos 10 anos.

O jato regional ERJ 145, com capacidade para transportar 50 passageiros, já conta com 200 aeronaves sendo operadas por 19 empresas aéreas.

Destaca-se, no período, a conclusão da negociação com a Chautauqua/Wexford, resultando na confirmação das 20 opções do contrato atual e na assinatura de um termo aditivo para mais 15 aeronaves firmes e 45 opções de ERJ 145, conversíveis em ERJ 140.

A carteira de vendas do ERJ 145 totaliza 734 encomendas, sendo 438 firmes e 296 opções, conforme apresentado a seguir.

Cliente	País	Ordens		Entregas	Pedidos em Carteira
		Firmes	Opções		
Alitalia	Itália	6	15	-	6
American Eagle	EUA	50	17	50	-
British Midland	Reino Unido	10	10	4	6
British Regional	Reino Unido	23	2	15	8
Brymon	Reino Unido	7	14	2	5
Cirrus	Alemanha	1	-	1	-
Continental Express	EUA	150	50	59	91
Crossair	Suíça	15	25	2	13
ERA	Espanha	2	-	2	-
Intercanadian	Canadá	6	6	-	6
KLM Exel	Holanda	3	2	1	2
LOT	Polônia	6	6	3	3
Luxair	Luxemburgo	9	2	6	3
Mesa	EUA	36	64	-	36
Portugália	Portugal	8	-	8	-
Proteus	França	10	-	2	8
Regional Airlines	França	15	-	9	6
Rheintalflug	Áustria	2	6	1	1
Rio-Sul	Brasil	15	15	15	-
Skyways AB	Suécia	4	11	4	-
Trans States	EUA	15	6	9	6
Wexford	EUA	45	45	7	38
Total		438	296	200	238

No segmento de 61 a 80 e 81 a 100 assentos, os produtos Embraer são representados pela família de jatos ERJ 170, ERJ 190-100 e ERJ 190-200, para 70, 98 e 108 passageiros, respectivamente, os quais foram recebidos com interesse e entusiasmo pelo mercado quando do lançamento ocorrido em 1999. Em março foi concluída a fase de definição conjunta do projeto, realizada em São José dos Campos - SP, com a participação de engenheiros e técnicos de todos os parceiros do programa. O cronograma de desenvolvimento destas aeronaves continua avançando dentro do planejado, mantendo-se a previsão das primeiras entregas do ERJ 170 para dezembro de 2002, e as do ERJ 190-200 para junho de 2004.

A seguir é apresentada uma posição das encomendas destas duas aeronaves.

Encomendas do ERJ 170:

<u>Cliente</u>	<u>País</u>	<u>Ordens Firmes</u>	<u>Opções</u>	<u>Entregas</u>	<u>Pedidos em Carteira</u>
Crossair	Suíça	30	50	-	30
Regional Airlines	França	10	5	-	10
Total		40	55	-	40

Encomendas do ERJ 190-200:

<u>Cliente</u>	<u>País</u>	<u>Ordens Firmes</u>	<u>Opções</u>	<u>Entregas</u>	<u>Pedidos em Carteira</u>
Crossair	Suíça	30	50	-	30
Total		30	50	-	30

No segmento de 21 a 40 assentos, a Embraer possui o EMB 120 Brasília, turboélice de 30 lugares, com um total de 350 aeronaves produzidas e operando com sucesso por 34 empresas de aviação regional de 14 países.

Mercado de Defesa

As aeronaves de Sensoriamento Remoto EMB145-SA e de Vigilância Aérea EMB145-RS, contratadas pelo governo brasileiro para operar no Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), continuam em desenvolvimento, fabricação e preparação da fase integração de sistemas e ensaios. Neste contrato, serão produzidas 3 aeronaves EMB 145-SA e 5 aeronaves EMB 145-RS. Ambas as variantes são conhecidas como "Airborne Early Warning and Control" (AEW&C) ou Aviso Antecipado e Controle Aéreo, e foram também selecionadas pelos governos da Grécia, para o fornecimento de 4 unidades, e do México, para o fornecimento de 7 unidades, das quais 4 para o patrulhamento marítimo.

Uma aeronave EMB145-RS foi utilizada para demonstrações na Feira de Cingapura realizada em fevereiro.

O programa AMX-T, uma aeronave derivada do AM-X, com aviônica modernizada, que é fabricada através de cooperação industrial entre o Brasil e a Itália, foi selecionada pela Força Aérea Venezuelana, estando o contrato em negociação.

A aeronave EMB 314 Super Tucano, na configuração ALX (Aeronave Leve de Ataque), equipada com motor de 1600 SHP e aviônica avançada, nas versões monoposto e biposto, e desenvolvida para atender requisitos da Força Aérea Brasileira, já tem 2 protótipos em operação.

Mercado de Aviação Executiva

A Embraer está concluindo os estudos técnicos, de viabilidade comercial e econômico-financeira para lançar produtos para o Mercado de Aviação Executiva, denominados ECJ 135 e ECJ 170, baseadas nas plataformas dos jatos ERJ 135 e ERJ 170, respectivamente. Essa iniciativa deve-se ao reconhecimento do potencial de mercado, decorrente das corporações mundiais optarem por utilizar aeronaves executivas para o transporte de pessoas entre filiais, canteiros de obras e filiais, para visitas de seus empregados e administradores a clientes, e para transporte de clientes.

A Embraer espera conquistar entre 10 e 15% deste segmento, através de estratégia e de estruturação do negócio de forma adequada tendo, para isto, criado uma Vice-Presidência exclusivamente dedicada ao empreendimento do Mercado de Aviação Corporativa.

Mercado de Serviços ao Cliente

Para melhor entender, antecipar e atender às necessidades dos nossos clientes, também foi criada no início deste ano, a Vice-Presidência de Serviços ao Cliente (VPS). Através das suas unidades operacionais localizadas na América do Sul, América do Norte, Europa e Austrália, a Embraer tem disponibilizado equipes treinadas e dotadas dos recursos materiais necessários, dentro de um projeto prioritário de assegurar aos clientes a máxima eficiência em disponibilidade de aeronaves, sejam as de uso comercial ou as de uso militar.

A Empresa está investindo na formação de estoques descentralizados, buscando reduzir os ciclos de atendimento ao cliente. Em complemento a esta estratégia, um programa de substituição de peças denominado "pool", onde a sua utilização é compartilhada por um grupo de operadores, tem sido oferecido com sucesso aos operadores das nossas aeronaves.

Subcontratos e Aviação Geral

Contratada pela United Technologies Sikorsky Corporation (EUA), a Embraer está dando andamento ao desenvolvimento de engenharia e processos para posterior fabricação de estruturas de tanques e trens de pouso do S-92 Helibus, helicóptero bi-turbina de médio porte, com capacidade para 19 passageiros em sua versão civil.

O negócio da Aviação Geral é administrado pela Neiva, subsidiária integral da Embraer. Esta unidade produz aviões pequenos para uso executivo e o Ipanema, utilizado na pulverização agrícola. A Neiva teve sua participação elevada nos negócios do grupo Embraer, com a contratação do fornecimento de partes e conjuntos para as aeronaves fabricadas pela Embraer.

Financiamento às Vendas

Com relação à disputa na Organização Mundial do Comércio - OMC envolvendo o governo brasileiro, quanto ao Programa Brasileiro de Financiamento às Exportações - PROEX e, o governo canadense, quanto aos subsídios oferecidos à indústria aeronáutica daquele país, em 19 de novembro de 1999, os respectivos governos apresentaram ao órgão de resolução de disputas da OMC as modificações que cada país fez e os programas para atender à decisão da instituição.

Ambos os países declararam que as modificações feitas pelo outro foram insatisfatórias e não respeitavam as regras impostas pela OMC. Como consequência, um novo painel foi instaurado para determinar se as decisões da OMC foram ou não implantadas. O governo brasileiro tem reafirmado, reiteradas vezes, a sua intenção de honrar todos os contratos de financiamentos assumidos com clientes da Embraer.

Desenvolvimento Organizacional

Neste período a Embraer implementou, em São José dos Campos, a primeira fase do sistema de gestão corporativo utilizando-se do software SAP. Até agosto o sistema será implantado nas empresas controladas no exterior, e na Neiva até novembro. Continuam as atividades de melhorias nos processos de Suprimentos, Manufatura e Finanças, de forma a suportar o aumento de volume produção, e fornecer instrumentos modernos de gestão.

No período, o efetivo consolidado aumentou em 626 empregados, tendo em março 2.886 empregados indiretos (atividades não-produtivas) e 6.042 empregados diretos, totalizando 8.928 empregados.

Investimentos em P&D e Produtividade

No período, a Pesquisa e Desenvolvimento de novos programas, bem como a manutenção e melhoria dos programas correntes, receberam investimentos de R\$ 40,1 milhões, enquanto que os recursos aplicados em capacitação e

modernização dos processos industriais, de engenharia e de apoio à gestão totalizaram R\$ 27,0 milhões. Com isso, os gastos com investimentos (P&D e Produtividade) somaram R\$ 67,0 milhões.

Em fevereiro foi apresentado oficialmente o Centro de Realidade Virtual (CRV), um moderno sistema interativo para aumentar a produtividade no desenvolvimento de novas aeronaves. Atualmente, o sistema está sendo utilizado para o desenvolvimento dos jatos ERJ 170 e ERJ 190. O projeto teve investimentos da ordem de R\$ 2,9 milhões, e reduzirá substancialmente os custos e o tempo de desenvolvimento de novos projetos

Relações com o Mercado

O mercado de ações apresentou resultados positivos no que diz respeito às negociações das ações da empresa em bolsa. Neste trimestre as ações preferenciais tiveram uma valorização de aproximadamente 2,3% e um volume médio diário de R\$ 1,37 milhões. Já as ações ordinárias apresentaram uma valorização de 9,6%, com um volume médio diário de R\$ 4,12 milhões. No mesmo período analisado, o índice Ibovespa apresentou uma valorização de 4,2%.

Em função do aumento de sua liquidez, a partir de maio de 2000, também as ações preferenciais da Embraer passarão a compor o índice Bovespa com o peso de 0,69%. Desde janeiro de 2000, estas ações já estavam incluídas na prévia da carteira teórica do Ibovespa. As ações ordinárias, que desde 1999 compunham este índice, tiveram o seu peso revisto e aumentado de 1,5% para 1,84%.

Neste trimestre foram emitidas 8.335.000 ações preferenciais em decorrência do exercício de 833.500 Bônus de Subscrição que são conjugados com a 4ª emissão de Debêntures Simples. Com a conversão dos Bônus de Subscrição, o capital social da Embraer subscrito e integralizado passou a ser composto por 242.544.448 ações ordinárias, incluindo uma ação de classe especial, a "Golden Share", e 247.008.426 ações preferenciais, totalizando 489.552.874 ações.

No período foram pagos dividendos relativos ao resultado do 2º semestre de 1999 no montante de R\$ 86,6 milhões e, também informado aos acionistas sobre a deliberação pelo Conselho de Administração para pagamento de Juros sobre Capital Próprio relativos ao primeiro trimestre de 2000, no montante de R\$ 19,6 milhões, pagos a partir de 14 de abril de 2000.

Perspectivas

A credibilidade conquistada pela Embraer e as análises realizadas quanto ao mercado e às necessidades de nossos clientes abriram caminho para o desenvolvimento de novos produtos. Foi assim com os jatos regionais ERJ-170, para os segmentos 61 a 80 assentos e com o ERJ-190 para o segmento 81 a 100 assentos, com o ERJ-140 para 44 passageiros e, dentro em breve, com os produtos para o segmento da aviação executiva. Assim, vemos uma Embraer forte econômica, financeira e comercialmente, pronta para dar continuidade à sua missão de oferecer aos seus clientes produtos operacionalmente econômicos, seguros e confortáveis, gerando empregos onde atua e oferecendo retorno aos seus empregados, clientes, fornecedores, acionistas e à sociedade onde atua.

06.01. BALANÇO PATRIMONIAL - ATIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)

	31.03.2000	31.12.1999
ATIVO TOTAL	3.590.479	3.460.915
ATIVO CIRCULANTE	2.679.916	2.541.312
DISPONIBILIDADES	660.619	543.600
Caixas e Bancos	42.916	18.264
Aplicações Financeiras	617.703	525.336
CRÉDITOS	631.660	537.366
Clientes	654.194	557.407
Provisão p/Créd. de Liquidações Duvidosas	(22.534)	(20.041)
ESTOQUES	1.227.529	1.281.058
Produtos Acabados	175.672	199.531
Produtos em Elaboração	367.476	421.812
Matéria Prima e Materiais Diversos	559.399	547.887
Aviões Usados p/Revenda	7.678	7.863
Materiais de Consumo	1.392	1.152
Mercadorias em Trânsito	94.053	82.194
Adiantamentos a Fornecedores	21.859	20.619
OUTROS	160.108	179.288
Impostos a Recuperar	34.857	30.050
Despesas do Exercício Seguinte	10.115	8.615
Contas a Receber	33.882	44.527
I. Renda e Contrib. Social s/Créd. Fiscais	81.254	96.096
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	263.446	266.708
CRÉDITOS DIVERSOS	26.568	26.831
Clientes	26.568	26.831
Outros	236.878	239.877
Depósitos e Empr. Compulsórios e Outros	7.014	6.909
Contas a Receber	55.433	55.236
I. Renda e Contrib. Social s/Créd. Fiscais	171.216	174.310
Impostos a Recuperar	3.215	3.422
ATIVO PERMANENTE	647.117	652.895
INVESTIMENTOS	6.079	6.106
Participações em Coligadas	5.924	5.938
AMX International Ltd	46	46
Expressprop LLC	5.878	5.892
Outros Investimentos	155	168
Outros	155	168
IMOBILIZADO	380.492	370.792
Terrenos Edifícios e Benfeitorias	162.550	157.918
Instalações e Sistemas Industriais	27.284	19.600
Máquinas e Equipamentos	78.296	75.403
Móveis e Utensílios	3.965	3.639
Computadores e Periféricos	20.204	17.020
Veículos	2.059	1.904
Aeronaves	47.922	51.479
Outros	38.212	43.829
DIFERIDO	260.546	275.997
ERJ-145/135	239.273	255.120
EMB 120 - Brasília	1.277	1.277
Sykorsky	16.159	15.805
ERJ 170/190	2.137	2.351
Outros	1.700	1.444

06.02. BALANÇO PATRIMONIAL - PASSIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)

	<u>31.03.2000</u>	<u>31.12.1999</u>
PASSIVO TOTAL	3.590.479	3.460.915
PASSIVO CIRCULANTE	2.124.394	2.074.054
EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS	885.519	994.102
Capital de Giro	46.908	58.360
Aquisição de Materiais	535.254	545.342
Aquisição do Imobilizado	700	889
Adiantamentos sobre Contr. de Câmbio	88.140	84.469
Financiamentos à Exportação	193.174	276.360
Desenvolvimento de Projetos	21.343	28.682
DEBÊNTURES	2.538	1.826
FORNECEDORES	415.376	358.227
IMPOSTOS, TAXAS E CONTRIBUIÇÕES	147.332	68.481
INSS	57.205	30.464
FGTS	1.832	2.559
I. Renda/Contrib. Social a Recolher	51.600	26.170
IRRFonte	3.984	2.096
ICMS	1.499	1.571
Pis/Cofins	27.798	-
Outros	3.414	5.621
DIVIDENDOS A PAGAR	8.451	86.796
PROVISÕES	118.373	121.217
Sobre Folha de Pagamento	41.427	59.816
Provisão p/Perdas Contratuais	5.979	8.167
Garantia de Produtos/Assistência Técnica	56.576	41.582
Prov. s/Receitas a Longo Prazo	4.728	4.565
Outros	9.663	7.087
OUTROS	546.805	443.405
Adiantamentos de Clientes	439.059	390.401
Concessionários e Representantes	1.004	355
Contas a Pagar	106.742	52.649
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	671.445	689.369
EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS	137.617	144.111
Aquisição do Imobilizado	448	147
Desenvolvimento de Projetos	137.169	143.964
DEBÊNTURES	167.172	180.504
PROVISÕES	40.861	38.285
Prov. p/Conting. Fiscais e Trabalhistas	38.517	38.285
Outros	2.344	-
OUTROS	325.795	326.469
Imp. e Encargos Sociais a Recolher	54.394	86.376
Adiantamentos de Clientes	211.463	201.514
Contas a Pagar	59.938	38.579
RESULTADOS DE EXERCÍCIOS FUTUROS	374	386
EMBRAER AIRCRAFT CORPORATION	374	386
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	794.266	697.106
CAPITAL SOCIAL REALIZADO	367.453	354.619
Capital Integralizado	367.453	354.619
RESERVAS DE CAPITAL	6.565	159
RESERVAS DE INCENTIVOS FISCAIS - PDTI	1.063	159
RESERVA PARA AUMENTO DE CAPITAL	5.502	-
RESERVAS DE LUCROS	342.328	342.328
Legal	28.766	28.766
Estatutária	313.562	313.562
LUCROS/PREJUÍZOS ACUMULADOS	77.920	-

07.01. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO CONSOLIDADO (Reais Mil)

<u>Descrição</u>	<u>01.01.2000</u> <u>a 31.03.2000</u>	<u>01.01.2000</u> <u>a 31.03.2000</u>	<u>01.01.1999</u> <u>a 31.03.1999</u>	<u>01.01.1999</u> <u>a 31.03.1999</u>
RECEITA BRUTA DE VENDAS E/OU SERVIÇOS ..	1.052.240	1.052.240	597.969	597.969
DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	(19.752)	(19.752)	(3.036)	(3.036)
RECEITA LÍQUIDA DE VENDAS E/OU SERVIÇOS	1.032.488	1.032.488	594.933	594.933
CUSTO DE BENS E/OU SERVIÇOS VENDIDOS ...	(732.091)	(732.091)	(409.925)	(409.925)
RESULTADO BRUTO	300.397	300.397	185.008	185.008
DESPESAS/RECEITAS OPERACIONAIS	(150.294)	(150.294)	(168.017)	(168.017)
COM VENDAS	(66.140)	(66.140)	(40.751)	(40.751)
Despesas com Pessoal	(14.019)	(14.019)	(9.614)	(9.614)
Despesas de Comercialização	(7.612)	(7.612)	(8.586)	(8.586)
Comissões s/Vendas	(420)	(420)	(1.265)	(1.265)
Garantia de Produtos	(10.366)	(10.366)	(7.814)	(7.814)
Serviços Internos	(28)	(28)	(1.576)	(1.576)
Depreciações	(615)	(615)	(1.055)	(1.055)
Serviços Prestados p/Terceiros	(3.072)	(3.072)	(1.180)	(1.180)
Treinamento de Clientes	(2.955)	(2.955)	(961)	(961)
Assistência Técnica	(11.037)	(11.037)	(3.382)	(3.382)
Viagens e Estadias	(2.192)	(2.192)	(1.699)	(1.699)
Gastos com Financiamentos	(61)	(61)	(200)	(200)
Outros	(13.763)	(13.763)	(3.419)	(3.419)
GERAIS E ADMINISTRATIVAS	(30.000)	(30.000)	(14.073)	(14.073)
Despesas com Pessoal	(5.680)	(5.680)	(6.071)	(6.071)
Seguros	(1.553)	(1.553)	(460)	(460)
Manutenção e Reparos em Geral	(594)	(594)	(70)	(70)
Depreciações	(268)	(268)	(213)	(213)
Serviços Prestados por Terceiros	(3.942)	(3.942)	(1.494)	(1.494)
Aluguéis de Máquinas/Equip. e Outros	(281)	(281)	(178)	(178)
Impostos e Taxas	(463)	(463)	(22)	(22)
Viagens e Estadias	(700)	(700)	(475)	(475)
Serviços Internos	(819)	(819)	(1.102)	(1.102)
Cursos e Seminários	(32)	(32)	(68)	(68)
Revisão de Projetos Adm. e Operacionais	(7.610)	(7.610)	(1.440)	(1.440)
Outros	(8.058)	(8.058)	(2.480)	(2.480)
FINANCEIRAS	(31.791)	(31.791)	(112.043)	(112.043)
Receitas Financeiras	(2.369)	(2.369)	203.757	203.757
Rendimentos de Aplicações Financeiras	20.391	20.391	22.429	22.429
Juros Credores	960	960	902	902
Variações Monetárias/Cambiais Ativas	(23.937)	(23.937)	180.415	180.415
Outras	217	217	11	11
Despesas Financeiras	(29.422)	(29.422)	(315.800)	(315.800)

07.01. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO CONSOLIDADO (Reais Mil)
(Continuação)

Descrição	01.01.2000 a 31.03.2000	01.01.2000 a 31.03.2000	01.01.1999 a 31.03.1999	01.01.1999 a 31.02.1999
Juros e Comissões/Financiamentos	(21.156)	(21.156)	(22.634)	(22.634)
Juros sobre Ações PNB	-	-	(721)	(721)
Juros s/ Parcelamento de Impostos	(450)	(450)	(593)	(593)
CPMF	(3.411)	(3.411)	(198)	(198)
Seguro de Crédito	(867)	(867)	(1.505)	(1.505)
Juros e Prêmios s/Debêntures	(948)	(948)	(6.583)	(6.583)
Despesas c/ Estruturação Financeira	(1.366)	(1.366)	(1.955)	(1.955)
Variações Monetárias/Cambiais Passivas	21.626	21.626	(278.586)	(278.586)
Juros s/Capital Próprio	(19.640)	(19.640)	-	-
Outras	(3.210)	(3.210)	(3.025)	(3.025)
OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS	2.006	2.006	2.732	2.732
Reversão de Provisão para Contingência	-	-	129	129
Recuperação de seguros	260	260	141	141
Royalties	54	54	1.270	1.270
Outras Vendas	984	984	252	252
Ressarcimento de Despesas	317	317	75	75
Outras	391	391	865	865
OUTRAS DESPESAS OPERACIONAIS	(24.492)	(24.492)	(3.882)	(3.882)
Provisão para Contingência	(133)	(133)	(573)	(573)
Provisão sobre Estoques e Outros	-	-	(2.226)	(2.226)
Modificação de Produtos	(467)	(467)	(190)	(190)
Custos Est. Prel. Fases Def. Conj. ERJ 170	(18.548)	(18.548)	-	-
Outras	(5.344)	(5.344)	(893)	(893)
RESULTADO DA EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL	123	123	-	-
RESULTADO OPERACIONAL	150.103	150.103	16.991	16.991
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	281	281	(159)	(159)
RECEITAS	291	291	396	396
Vendas do Ativo Imobilizado	36	36	7	7
Aluguéis do Imobilizado	-	-	252	252
Correção Monetária Eletrobrás	10	10	36	36
Outras	245	245	101	101
DESPESAS	(10)	(10)	(555)	(555)
Mão de Obra e Instalação não Alocadas	-	-	(34)	(34)
Custo Baixa do Imobilizado	(28)	(28)	(203)	(203)
Outras	18	18	(318)	(318)

07.01. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO CONSOLIDADO (Reais Mil)
(Continuação)

<u>Descrição</u>	<u>01.01.2000</u> <u>a 31.03.2000</u>	<u>01.01.2000</u> <u>a 31.03.2000</u>	<u>01.01.1999</u> <u>a 31.03.1999</u>	<u>01.01.1999</u> <u>a 31.02.1999</u>
RESULTADO ANTES TRIBUTAÇÃO				
PARTICIPAÇÕES	150.384	150.384	16.832	16.832
PROVISÃO PARA IR E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL	(55.814)	(55.814)	(1.706)	(1.706)
IR DIFERIDO	(10.757)	(10.757)	-	-
PARTICIPAÇÕES/CONTRIBUIÇÕES				
ESTATUTÁRIAS	(5.894)	(5.894)	-	-
PARTICIPAÇÕES	(5.894)	(5.894)	-	-
REVERSÃO DOS JUROS SOBRE CAPITAL PRÓPRIO	19.640	19.640	-	-
LUCRO/PREJUÍZO DO PERÍODO	97.559	97.559	15.126	15.126
Número Ações, Ex-Tesouraria (Unidades)	489.552.874	489.552.874	484.493.238	484.493.238
Lucro por Ação	0,19928	0,19928	0,03122	0,03122

08.01. COMENTÁRIO DO DESEMPENHO CONSOLIDADO NO TRIMESTRE

VIDE GRUPO 05.01 - COMENTÁRIO DO DESEMPENHO DA COMPANHIA NO TRIMESTRE.

09.01. PARTICIPAÇÕES EM SOCIEDADES CONTROLADAS E/OU COLIGADAS

Razão Social	CNPJ	Classificação	% Participação no Capital da Investida	% Patrimônio Líquido da Investidora	Tipo de Empresa	Número de Ações Detidas no Trimestre Atual (Unidades)	Número de Ações Detidas no Trimestre Anterior (Unidades)
Embraer Aircraft Corporation	-	3	100,00	14,14	1	3.438	3.438
Embraer Aviation International	-	3	100,00	3,35	1	1	1
Indústria Aeronáutica Neiva S.A.	45.512.365/0001-33	3	100,00	1,27	1	1.034.959.260	1.034.959.260
Embraer Finance Limited	-	3	100,00	64,52	1	1	1
Green Service Inc.	-	3	100,00	3,29	1	200	200
Trumpeter Inc.	-	3	100,00	0,67	1	200	200
Embraer-Liebherr Equip. Brasil S.A.	03.536.147/0001-99	3	99,99	355	1	28.073.039	28.073.039

Classificação: 1 - Aberta Controlada
 2 - Aberta Coligada
 3 - Fechada Controlada
 4 - Fechada Coligada
 5 - Investida da Controlada/Coligada

Tipo de Empresa: 1 - Industrial, Comercial e Outras
 2 - Instituição Financeira
 3 - Seguradora

10.01. CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO PÚBLICA OU PARTICULAR DE DEBÊNTURES

Características da Emissão	Emissão
Item	1
Número de Ordem	4
Série Emitida	UN
Tipo de Emissão	Simplex
Natureza da Emissão	Particular
Data da Emissão	01.07.1998
Data de Vencimento	01.07.2005
Espécie da Debênture	Subordinada
Condição de Remuneração Vigente	TJLP + 2% a.a.
Prêmio/Deságio	5% a.a.
Valor Nominal (Reais)	1.800,00
Montante Emitido (Reais Mil)	149.994
Quantidade de Títulos Emitidos (Unidade)	83.330
Título Circulação (Unidade)	74.995
Título Tesouraria (Unidade)	8.335
Data do Próximo Evento	01.07.2000

11.01. PEDIDOS/CONTRATOS FIRMADOS

<u>Companhia</u>	<u>(Reais Mil)</u>
1 - Saldo dos Pedidos/ Contratos Firmados ao Final do Trimestre Atual	3.084.407
2 - Saldo dos Pedidos/Contratos Firmados ao Final de Igual Trimestre do Exercício Anterior	454.474
<u>Consolidado</u>	<u>(Reais Mil)</u>
3 - Saldo dos Pedidos/Contratos Firmados ao Final do Trimestre Atual	3.084.407
4 - Saldos dos Pedidos/Contratos Firmados ao Final de Igual Trimestre do Exercício Anterior ...	454.474

16.01. OUTRAS INFORMAÇÕES QUE A COMPANHIA ENTENDA RELEVANTES**a. Embraer Aviation International**

O Capital da Embraer Aviation International por tratar-se de filial sediada na França, não está dividido em cotas ou ações.

Para efeito do preenchimento do grupo 09.01, foi atribuída a quantidade simbólica de 1 ação.

17.01. RELATÓRIO DA REVISÃO ESPECIAL - SEM RESSALVA

Aos Administradores e Acionistas da
EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.:

- (1) Efetuamos uma revisão especial das Informações Trimestrais (ITR's) individual (Controladora) e Consolidado da EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. e Controladas, compreendendo o balanço patrimonial de 31 de Março de 2000, a demonstração do resultado para o trimestre findo naquela data, o relatório de desempenho e as informações relevantes, elaborados sob a responsabilidade de sua Administração.
- (2) Nossa revisão foi efetuada de acordo com as normas específicas estabelecidas pelo Instituto Brasileiro de Contadores - IBRACON, em conjunto com o Conselho Federal de Contabilidade, e consistiu, principalmente, de:
(a) indagação e discussão com os administradores responsáveis pelas áreas Contábil, Financeira e Operacional da Empresa quanto aos principais critérios adotados na elaboração das Informações Trimestrais e (b) revisão das informações e dos eventos subsequentes que tenham ou possam vir a ter efeitos relevantes sobre a situação financeira e as operações da Empresa.
- (3) Baseados em nossa revisão especial, não temos conhecimento de qualquer modificação relevante que deva ser feita nas Informações Trimestrais acima referidas, para que as mesmas estejam de acordo com as práticas contábeis emanadas da legislação societária brasileira, aplicadas de forma condizente com as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários - CVM especificamente aplicáveis à elaboração das informações trimestrais obrigatórias.
- (4) Os balanços patrimoniais individual (controladora) e consolidado de 31 de dezembro de 1999, apresentados para fins comparativos, foram por nós auditado conforme parecer, sem ressalva, datado de 01 de março de 2000 e as demonstrações do resultado individual (controladora) e consolidado para o trimestre findo em 31 de março de 1999, apresentadas para fins comparativos, foram objeto de uma revisão especial e nosso relatório emitido em 12 de maio de 1999, não conteve ressalva.

São Paulo, 15 de Maio de 2000.

Arthur Andersen S/C - CRC 2SP000123/O-1

Taiki Hirashima
Sócio-Diretor Responsável
Contador - CRC 1SP056189/O-1

Demonstrações Financeiras Padronizadas – 31.12.1999

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

O REGISTRO NA CVM NÃO IMPLICA QUALQUER APRECIÇÃO SOBRE A COMPANHIA, SENDO OS SEUS ADMINISTRADORES RESPONSÁVEIS PELA VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES PRESTADAS.

01.01. IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM 00550-9	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL EMBRAER EMPRESA BRAS. DE AERONÁUTICA S.A.	3 - CNPJ 60.208.493/0001-81
4 - NIRE		

01.02. SEDE

1 - ENDEREÇO COMPLETO Av. Brigadeiro Faria Lima, 2.170		2 - BAIRRO OU DISTRITO Putim		
3 - CEP 12.227-901	4 - MUNICÍPIO S.J. Campos			5 - UF SP
6 - DDD 012	7 - TELEFONE 345-1216	8 - TELEFONE 345-1011	9 - TELEFONE -	10 - TELEX 1233589
11 - DDD 012	12 - FAX 322-6070	13 - FAX -	14 - FAX -	
15 - E-MAIL finance@embraer.com.br				

01.03. DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES (Endereço para Correspondência com a Companhia)

1 - NOME Antonio Luiz Pizarro Manso				
2 - ENDEREÇO COMPLETO Av. Brigadeiro Faria Lima, 2.170			3 - BAIRRO OU DISTRITO Putim	
4 - CEP 12227-901	5 - MUNICÍPIO S.J. Campos			6 - UF SP
7 - DDD 012	8 - TELEFONE 345-1216	9 - TELEFONE 345-1011	10 - TELEFONE -	11 - TELEX 1233589
12 - DDD 012	13 - FAX 322-6070	14 - FAX -	15 - FAX -	
16 - E-MAIL alpmanso@embraer.com.br				

01.04. REFERÊNCIA/AUDITOR

EXERCÍCIO	1 - DATA DE INÍCIO DO EXERCÍCIO SOCIAL	2 - DATA DE TÉRMINO DO EXERCÍCIO SOCIAL
1 - Último	01.01.1999	31.12.1999
2 - Penúltimo	01.01.1998	31.12.1998
3 - Antepenúltimo	01.01.1997	31.12.1997
4 - Nome/Razão Social do Auditor Arthur Andersen S/C		5 - Código CVM 00283-6
6 - Nome do Responsável Técnico Taiki Hirashima		7 - CPF do Resp. Técnico 007.568.818-20

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

CVM - COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS

DFP - DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS PADRONIZADAS

Data-Base - 31.12.1999

Legislação Societária

EMPRESA COMERCIAL, INDUSTRIAL E OUTRAS

01.05. COMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

Número de Ações (Mil)	1 31.12.1999	2 31.12.1998	3 31.12.1997
Do Capital Integralizado			
1 - Ordinárias	242.544.448	24.254.445	24.254.445
2 - Preferenciais	238.673.426	24.194.879	24.194.879
3 - Total	481.217.874	48.449.324	48.449.324
Em Tesouraria			
4 - Ordinárias	0	0	0
5 - Preferenciais	0	0	0
6 - Total	0	0	0

01.06. CARACTERÍSTICAS DA EMPRESA

1 - TIPO DE EMPRESA Empresa Comercial, Industrial e Outras
2 - TIPO DE SITUAÇÃO Operacional
3 - NATUREZA DO CONTROLE ACIONÁRIO Privada Nacional
4 - CÓDIGO ATIVIDADE 1120300 - Material Aeronáutico
5 - ATIVIDADE PRINCIPAL Produção de Aeronaves
6 - TIPO DE CONSOLIDADO Total

01.07. SOCIEDADES NÃO INCLUÍDAS NAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

1 - ÍTEM	2 - CNPJ	3 - DENOMINAÇÃO SOCIAL

01.08. PROVENTOS EM DINHEIRO

1 - ÍTEM	2 - EVENTO	3 - APROVAÇÃO	4 - PROVENTO	5 - INÍCIO PGTO	6 - TIPO AÇÃO	7 - VALOR DO PROVENTO P/AÇÃO
01	RCA	28.09.1999	Dividendo	15.10.1999	ON	0,0730000000
02	RCA	28.09.1999	Dividendo	15.10.1999	PN	0,0800000000
03	RCA	31.01.2000	Dividendo	15.02.2000	ON	0,1717000000
04	RCA	31.01.2000	Dividendo	15.02.2000	PN	0,1889000000

01.09. DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES

1 - DATA	2 - ASSINATURA
27.03.2000	

02.01. BALANÇO PATRIMONAL - ATIVO (Reais Mil)

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
ATIVO TOTAL	3.654.900	2.126.491	1.377.619
ATIVO CIRCULANTE	2.279.155	1.076.237	461.367
DISPONIBILIDADES	484.562	273.822	69.931
Caixas e Bancos	2.194	2.250	16.308
Aplicações Financeiras	477.813	271.572	53.623
Títulos de Capitalização	4.555	-	-
CRÉDITOS	498.802	145.569	44.467
Clientes	501.373	150.230	49.813
Provisão p/ Créd. de Liquidação Duvidosa	(2.571)	(507)	(66)
Cambiais Descontadas	-	(4.154)	(5.280)
ESTOQUES	1.149.172	611.972	317.543
Produtos Acabados	198.135	41.530	22.375
Produtos em Elaboração	412.847	184.857	76.421
Matéria-Prima e Materiais Diversos	397.361	230.348	131.649
Aviões Usados para Revenda	319	318	317
Materiais de Consumo	1.044	675	376
Mercadorias em Trânsito	120.808	130.125	54.285
Adiantamentos a Fornecedores	18.658	24.119	32.120
OUTROS	146.619	44.874	29.426
Impostos a Recuperar	13.859	17.583	10.109
Despesas do Exercício Seguinte	7.066	6.215	6.723
Contas a Receber	37.918	21.076	12.594
I. de Renda e Contr. Social s/ Cred. Fiscais	87.776	-	-
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	684.978	338.234	210.031
CRÉDITOS DIVERSOS	1.642	2.959	4.729
Clientes	1.642	14.700	18.555
Cambiais Descontadas	-	(11.741)	(13.826)
CRÉDITOS COM PESSOAS LIGADAS	491.597	216.084	82.097
Com Controladas	491.597	216.084	82.097
Embraer - Liebherr Equip. do Brasil S.A.	1.020	-	-
Embraer Aircraft Corporation	-	996	1.581
Embraer Aviation International	-	14	72
Embraer Finance Ltd.	490.577	215.074	72.531
Green Service Inc.	-	-	4
OUTROS	191.739	119.191	123.205
Dep. Emprest. Compulsórios e Outros	5.908	6.051	5.645
Contas a Receber	7.662	9.303	5.377
I. Renda e Contrib. Social s/ Créd. Fiscais	174.747	103.837	112.183
Impostos a Recuperar	3.422	-	-
ATIVO PERMANENTE	690.767	712.020	706.221
INVESTIMENTOS	133.514	80.541	49.634
Participações em Coligadas	46	46	143
Motortec Ind. Aeronáutica S.A.	-	-	97
AMX International Ltd.	46	46	46
Participações em Controladas	133.468	80.495	49.491

02.01. BALANÇO PATRIMONAL - ATIVO (Reais Mil)
(continuação)

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Indústria Aeronáutica Neiva S.A.	10.698	10.452	1.650
Embraer Aircraft Corporation	72.913	46.234	39.892
Embraer Aviation International	8.504	6.003	7.572
Embraer Finance Ltd.	2.335	9.992	321
Green Service Inc.	10.240	3.662	56
Trumpeter Inc.	5.718	4.152	-
Embraer - Liebherr Equip. do Brasil S.A..	23.060	-	-
IMOBILIZADO	293.733	260.347	268.885
Terreno Edif. e Benf. Terrenos	143.719	145.011	151.264
Instalações e Sistemas Industriais	18.655	21.585	27.640
Máquinas e Equipamentos	70.403	66.776	73.331
Móveis e Utensílios	2.791	1.365	941
Computadores e Periféricos	13.923	7.674	5.919
Veículos	1.775	928	651
Outros	42.467	17.008	9.139
DIFERIDO	263.520	371.132	387.702
ERJ-145/135	249.828	315.131	329.569
EMB 120 - Brasília	1.277	37.034	44.696
Sykorsky	10.146	13.792	10.316
ERJ-170/190	2.269	-	-
Outros	-	5.175	3.121

02.02. BALANÇO PATRIMONIAL - PASSIVO (Reais Mil)

	31.12.1999	31.12.1998	31.12.1997
PASSIVO TOTAL	3.654.900	2.126.491	1.377.619
PASSIVO CIRCULANTE	2.243.633	1.316.991	666.180
EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS	915.541	653.524	243.289
Aquisição de Materiais	527.152	218.483	69.632
Adiantamentos sobre Contr. de Câmbio	84.469	95.197	71.110
Financiamento à Exportação	276.360	322.847	91.192
Desenvolvimento de Projetos	27.560	16.997	11.355
DEBÊNTURES	1.826	-	-
FORNECEDORES	556.105	301.328	176.316
IMPOSTOS, TAXAS E CONTRIBUIÇÕES	64.205	23.627	29.409
INSS	29.977	17.203	22.257
FGTS	2.420	1.948	1.971
IRRF	2.034	1.464	1.284
ICMS	1.542	1.356	1.164
Imp. Renda/Contrib. Social a Recolher	25.213	-	-
Outros	3.019	1.656	2.733
DIVIDENDOS A PAGAR	86.796	33.953	-
PROVISÕES	108.255	54.175	27.334
Sobre Folha de Pagamento	49.779	33.809	16.247
Provisão para Perdas Contratuais	8.167	-	-
Garantia de Produtos	41.582	13.583	3.424
Provisão s/ Receitas Longo Prazo	4.565	2.309	1.453
Outras	4.162	4.474	6.210
DÍVIDAS COM PESSOAS LIGADAS	107.798	41.049	7.153
Embraer Aircraft Corporation	7.517	2.657	2.306
Embraer Finance Ltd.	96.376	35.851	4.216
Embraer Aviation International	3.905	2.541	631
OUTROS	403.107	209.335	182.679
Adiantamentos de Clientes	371.935	170.628	162.682
Concessionários e Representantes	355	2.808	3.867
Contas a Pagar	30.817	35.899	16.130
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	669.508	367.328	356.820
EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS	138.662	149.227	129.828
Desenvolvimento de Projetos	138.662	149.227	129.828
DEBÊNTURES	180.504	-	-
PROVISÕES	36.478	47.335	75.467
Prov. p/ Conting. Fiscais e Trabalhistas	36.478	45.629	70.806
Perdas nos Estoques	-	-	2.925
Outros	-	1.706	1.736
DÍVIDAS COM PESSOAS LIGADAS	-	-	10.837
Embraer Finance Ltd.	-	-	10.837
OUTROS	313.864	170.766	140.688
Imp. e Encargos Sociais a Recolher	84.738	53.128	77.677
Contas a Pagar	38.468	13.510	11.712

02.02. BALANÇO PATRIMONAL - PASSIVO (Reais Mil)

(continuação)

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Adiantamentos de Clientes	190.658	99.619	43.444
Fornecedores	-	4.509	7.850
Outros	-	-	5
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	741.759	442.172	354.619
CAPITAL SOCIAL REALIZADO	354.619	354.619	354.619
Capital Social Integralizado	354.619	354.619	354.619
RESERVAS DE CAPITAL	159	-	-
Reserva de Incentivos Fiscais	159	-	-
RESERVAS DE LUCRO	386.981	7.140	-
Legal	28.766	7.140	-
Outras Reservas de Lucro	358.215	-	-
LUCROS/PREJUÍZOS ACUMULADOS	-	80.413	-

03.01. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)

	01.01.1999 a 31.12.1999	01.01.1998 a 31.12.1998	01.01.1997 a 31.12.1997
RECEITA BRUTA DE VENDAS E/OU SERVIÇOS	3.214.063	1.511.203	791.081
DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	(11.652)	(10.238)	(7.657)
RECEITA LÍQUIDA DE VENDAS E/OU			
SERVIÇOS	3.202.411	1.500.965	783.424
CUSTO DE BENS E/OU SERVIÇOS VENDIDOS	(2.276.246)	(1.076.158)	(566.103)
RESULTADO BRUTO	926.165	424.807	217.321
DESPESAS/RECEITAS OPERACIONAIS	(528.782)	(249.988)	(266.423)
COM VENDAS	(214.082)	(115.572)	(73.921)
Despesas com Pessoal	(15.744)	(10.900)	(10.210)
Despesas de Comercialização	(28.321)	(22.852)	(4.524)
Comissões s/ Vendas	(68.734)	(40.544)	(37.423)
Provisões p/ Deved. Duvidosos	(3.486)	(460)	39
Garantia de Produtos	(41.212)	(15.616)	(3.934)
Serviços Internos	(6.783)	(566)	(3.012)
Depreciações	(1.099)	(1.054)	(192)
Serviços Prestados p/ Terceiros	(2.924)	(1.693)	(2.890)
Treinamento de Clientes	(12.963)	(6.001)	(424)
Assistência Técnica	(21.672)	(7.203)	(2.770)
Viagens e Estádias	(3.032)	(2.035)	(729)
Despesas com Escritório de Vendas	(2.133)	(1.234)	-
Outros	(5.979)	(5.414)	(7.852)
GERAIS E ADMINISTRATIVAS	(71.453)	(44.292)	(32.417)
Despesas com Pessoal	(22.135)	(19.150)	(13.186)
Seguros	(3.744)	(1.562)	(1.349)
Manutenção e Reparos em Geral	(630)	(584)	(949)
Depreciações	(817)	(1.066)	(673)
Serviços Prestados por Terceiros	(6.680)	(5.613)	(5.913)
Gastos com Financiamentos	(3.923)	(1.587)	(849)
Aluguéis Máquinas/Equip. e Outros	(662)	(661)	(816)
Impostos e Taxas	(118)	(110)	(151)
Despesas com Viagens e Estádias	(1.967)	(1.159)	(990)
Serviços Internos	(5.718)	(7.687)	(4.091)
Cursos/Seminários	(159)	(2.083)	(137)
Revisão de Processos Admin. e Operac.	(11.176)	-	-
Anúncios e Publicações	(2.936)	(177)	(601)
Despesas com Bug 2000	(2.841)	-	-
Outros	(7.947)	(2.853)	(2.712)
FINANCEIRAS	(223.811)	(82.614)	(143.999)
Receitas Financeiras	240.792	70.542	12.441
Rendimentos de Aplicações Financeiras	78.469	30.335	1.331
Juros Credores	4.822	3.860	2.741
Deságio de CDPs	-	6.413	-

03.01. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)

(continuação)

	01.01.1999 a 31.12.1999	01.01.1998 a 31.12.1998	01.01.1997 a 31.12.1997
Variações Monet./Camb. Ativas	151.504	27.703	6.487
Outras	5.997	2.231	1.882
Despesas Financeiras	(464.603)	(153.156)	(156.440)
Juros e Comissões s/ Financiamentos	(73.194)	(47.960)	(41.256)
Juros e Prêmios s/ Debênt. e Ações - PNB	(4.144)	(2.604)	(27.550)
Juros s/ Parcelamento de Impostos	(2.458)	(3.169)	(5.822)
CPMF	(7.213)	(4.586)	(2.481)
Remuneração de Investimentos-BNDES	(7.648)	(3.793)	(1.721)
Seguros de Crédito	(3.704)	(2.693)	-
Despesas com Estruturação Financeira	(8.460)	(1.513)	-
Variações Monet./ Camb. Passivas	(347.537)	(81.091)	(66.808)
Outras	(10.245)	(5.747)	(10.802)
OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS	23.670	12.639	9.986
Reversão para Contingência	1.116	752	1.389
Recuperação de Seguros	225	771	2.735
Royalties	3.473	387	1.062
Multas Contratuais	3.266	506	1.110
Redução de Multas - Parcelamento	-	4.673	-
Outras Vendas	2.692	1.725	779
Receitas Contratuais	4.679	-	-
Ressarcimento de Despesas	2.137	927	209
Outras	6.082	2.898	2.702
OUTRAS DESPESAS OPERACIONAIS	(40.480)	(33.852)	(24.386)
Provisão p/ Contingência	(9.124)	(2.231)	(10.955)
Custo de Reestruturação	-	-	(6.915)
Ajuste de Inventários	-	(8.941)	(1.215)
Baixa do Diferido da Rev. Admin. Operac.	(4.791)	-	-
Provisão p/ Obsolescência de Estoque	-	(2.475)	-
Provisão p/ Perdas de Estoques	-	(2.370)	-
Modificações de Produtos	(3.558)	(2.081)	(1.564)
Prov. p/ não Realiz. de Crédito de Impostos	-	(4.323)	-
Materiais Sucateados	-	(2.739)	(1.215)
Custo Est. Prelim e Fase Def. Conj. ERJ 170	(17.850)	-	-
Outras	(5.157)	(8.692)	(2.522)
RESULTADO DA EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL	(2.626)	13.703	(1.686)
Embraer Aircraft Corporation	(4.398)	3.043	2.452
Embraer Aviation International	818	(2.742)	39
Embraer Finance Ltd.	(12.454)	9.645	(684)
Órbita Sistemas Aeroespaciais S.A.	(83)	(13)	(106)
Indústria Aeronáutica Neiva S.A.	245	187	(3.443)
Green Service Inc.	4.820	3.541	56
Trumpeter Inc.	(427)	42	-
Embraer Liebherr Equip. do Brasil S.A.	57	-	-

03.01. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)

(continuação)

	01.01.1999 a 31.12.1999	01.01.1998 a 31.12.1998	01.01.1997 a 31.12.1997
RESULTADO OPERACIONAL	397.383	174.819	(49.102)
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	(31.329)	(7.092)	(91.756)
RECEITAS	991	472	5.160
Vendas e Aluguel do Imobilizado	448	269	4.652
Correção Monetária - Elétronbrás	82	104	119
Outras	461	99	389
DESPESAS	(32.320)	(7.564)	(96.916)
Baixa do Ativo Diferido	(31.288)	-	(84.000)
Custos não Alocados	(110)	(3.394)	(11.335)
Provisão p/ Perdas - Diferido	-	(1.606)	-
Provisão p/ Perdas - Eletrobrás	-	(719)	-
Custo da Venda do Imobilizado	(340)	(836)	(940)
Provisão p/ Perdas - Ativo Disponível	(83)	(751)	-
Outras	(499)	(258)	(641)
RESULTADO ANTES TRIBUTAÇÃO/			
PARTICIPAÇÕES	366.054	167.727	(140.858)
PROVISÃO PARA IR E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL	(61.015)	(40.340)	-
IR Diferido	158.684	31.995	112.283
PARTICIPAÇÕES/CONTRIBUIÇÕES			
ESTATUTÁRIAS	(31.216)	(16.576)	(1.196)
PARTICIPAÇÕES	(31.216)	(16.576)	(1.196)
LUCRO/PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	432.507	142.806	(29.871)
Número Ações, Ex-Tesouraria (Unidades)	481.217.874	48.449.324	48.449.324
Lucro por Ação	0,89878	2,94753	-
Prejuízo por Ação	-	-	(0,61654)

04.01. DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS (Reais Mil)

	01.01.1999 a 31.12.1999	01.01.1998 a 31.12.1998	01.01.1997 a 31.12.1997
ORIGENS	1.468.269	568.484	240.281
DAS OPERAÇÕES	409.925	236.670	73.013
Lucro/Prejuízo do Exercício	432.507	142.806	(29.871)
Vls. que não Repr. Mov. Cap. Circulante	(22.582)	93.864	102.884
Equivalência Patrimonial	2.626	(13.703)	1.686
Depreciações	26.860	26.108	26.990
Amortizações do Diferido	89.583	67.774	29.844
Valor Res. do Ativo Permanente Baixado	55.103	1.502	816
Juros/Prov. e V. Mon./Camb. do L. Prazo	(9.885)	5.937	73.038
Constituição de Provisão p/ Perdas	4.329	2.414	83.922
Ganho na Conv. de Investim. em Control.	(32.512)	(4.513)	(2.144)
Prêmios sobre Debêntures	-	-	915
Imp. Renda e Contr. Social s/ Prej. Líq	(158.686)	8.345	(112.183)
DOS ACIONISTAS	-	-	6.020
Integralização do Capital	-	-	6.020
DE TERCEIROS	1.058.344	331.814	161.248
Aumento no Exigível a Longo Prazo	537.976	189.186	135.260
Transf. do Realizável a Longo Prazo	520.368	142.628	25.988
APLICAÇÕES	1.191.993	604.425	274.833
AUMENTO NO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	592.645	270.641	75.999
AUMENTO NO INVESTIMENTO	10.305	4.159	-
AUMENTO NO IMOBILIZADO	65.757	19.071	12.201
AUMENTO NO DIFERIDO	48.290	52.810	52.757
TRANSFERÊNCIA PARA O PASSIVO CIRCULANTE	341.917	202.491	133.876
DIVIDENDOS A PAGAR	123.530	55.253	-
RESGATE PNB	9.549	-	-
ACRÉSCIMO /DECRÉSCIMO NO CAP. CIRCULANTE ...	276.276	(35.941)	(34.552)
VARIAÇÃO DO ATIVO CIRCULANTE	1.202.918	614.870	166.249
ATIVO CIRCULANTE NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	1.076.237	461.367	295.118
ATIVO CIRCULANTE NO FINAL DO EXERCÍCIO	2.279.155	1.076.237	461.367
VARIAÇÃO DO PASSIVO CIRCULANTE	926.642	650.811	200.801
PASSIVO CIRCULANTE NO INÍCIO EXERCÍCIO	1.316.991	666.180	465.379
PASSIVO CIRCULANTE NO FINAL DO EXERCÍCIO	2.243.633	1.316.991	666.180

05.01. DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO DE 01.01.1999 A 31.12.1999 (Reais Mil)

Descrição	Capital Social	Reservas de Capital	Reservas de Reavaliação	Reservas de Lucro	Lucros/Prejuízos Acumulados	Total Patrimônio Líquido
SALDO INICIAL	354.619	-	-	7.140	80.413	442.172
LUCRO/PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	-	-	-	-	432.507	432.507
DESTINAÇÕES	-	-	-	379.841	(512.920)	(133.079)
Reserva para Investimentos e Cap. Giro	-	-	-	367.764	(367.764)	-
Resgate de Ações Preferenciais Classe B	-	-	-	(6.549)	-	(6.549)
RESERVA LEGAL	-	-	-	21.626	(21.626)	-
DIVIDENDOS PROPOSTOS	-	-	-	-	(123.530)	(123.530)
OUTROS	-	159	-	-	-	159
Reserva de Incentivo Fiscal-PDII	-	159	-	-	-	159
SALDO FINAL	354.619	159	-	386.981	-	741.759

05.02. DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO DE 01.01.1998 A 31.12.1998 (Reais Mil)

Descrição	Capital Social	Reservas de Capital	Reservas de Reavaliação	Reservas de Lucro	Lucros/Prejuízos Acumulados	Total Patrimônio Líquido
SALDO INICIAL	354.619	-	-	-	-	354.619
LUCRO/PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	-	-	-	-	142.806	142.806
DESTINAÇÕES	-	-	-	7.140	(62.393)	(55.253)
Reserva Legal	-	-	-	7.140	(7.140)	-
Dvidendos a Pagar	-	-	-	-	(55.253)	(55.253)
SALDO FINAL	354.619	-	-	7.140	80.413	442.172

05.03. DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO DE 01.01.1997 A 31.12.1997 (Reais Mil)

Descrição	Capital Social	Reservas de Capital	Reservas de Reavaliação	Reservas de Lucro	Lucros/Prejuízos Acumulados	Total Patrimônio Líquido
SALDO INICIAL	1.694.852	22.672	-	-	(1.570.373)	147.151
AUMENTO/REDUÇÃO DO CAPITAL SOCIAL	230.229	-	-	-	-	230.229
EM DINHEIRO	6.020	-	-	-	-	6.020
COM CRÉDITOS DE AACIONISTAS	142.252	-	-	-	-	142.252
REVERSÃO DOS PRÊMIOS DAS AÇÕES CLASSE B	81.957	-	-	-	-	81.957
LUCRO/PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	-	-	-	-	(29.871)	(29.871)
OUTROS	(1.570.462)	(22.672)	-	-	1.600.244	7.110
CONSTITUIÇÃO DE RES. P./ AUM. DE CAPITAL	-	7.110	-	-	-	7.110
ABSORÇÃO DE PREJUÍZOS ACUMULADOS	(1.570.462)	(29.782)	-	-	1.600.244	-
SALDO FINAL	354.619	-	-	-	-	354.619

06.01. BALANÇO PATRIMONAL - ATIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)

	31.12.1999	31.12.1998	31.12.1997
ATIVO TOTAL	3.460.915	2.055.991	1.424.516
ATIVO CIRCULANTE	2.541.312	1.203.069	580.525
DISPONIBILIDADES	548.155	313.888	104.442
Caixas e Bancos	18.264	16.304	36.594
Aplicações Financeiras	525.336	297.584	67.848
Títulos de Capitalização	4.555	-	-
CRÉDITOS	537.366	149.736	74.478
Clientes	557.407	156.241	79.983
Provisão p/ Créd. de Liquidação Duvidosas	(20.041)	(2.351)	(225)
Cambiais Descontadas	-	(4.154)	(5.280)
ESTOQUES	1.281.058	682.274	367.376
Produtos Acabados	199.531	42.304	24.507
Produtos em Elaboração	421.812	189.175	79.058
Matéria-Prima e Materiais Diversos	547.887	331.739	164.791
Aviões Usados para Revenda	7.863	318	317
Materiais de Consumo	1.152	675	376
Mercadorias em Trânsito	82.194	73.423	54.332
Adiantamentos a Fornecedores	20.619	44.640	43.995
OUTROS	174.733	57.171	34.229
Impostos a Recuperar	30.050	24.615	13.613
Despesas do Exercício Seguinte	8.615	8.324	8.294
Contas a Receber	39.972	24.232	12.322
I. Renda e Contrib. Social s/ Cred. Fiscais	96.096	-	-
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	266.708	173.561	152.983
CRÉDITOS DIVERSOS	26.831	23.755	21.514
Clientes	23.831	35.496	35.340
Cambiais Descontadas	-	(11.741)	(13.826)
OUTROS	239.877	149.806	131.469
Depósitos e Empr. Compulsórios e Outros	6.909	7.194	7.173
Contas a Receber	55.236	38.775	12.113
I. Renda e Contrib. Social s/ Cred. Fiscais	174.310	103.837	112.183
Impostos a Recuperar	3.422	-	-
ATIVO PERMANENTE	652.895	679.361	691.008
INVESTIMENTOS	6.106	4.315	148
Participações em Coligadas	5.938	4.198	142
Motortec Ind. Aeronáutica S.A.	-	-	96
AMX International Ltd.	46	46	46
Expressprop LLC	5.892	4.152	-
Outros Investimentos	168	117	6
Outros	168	117	6
IMOBILIZADO	370.792	302.592	300.901
Terrenos, Edif. e Benfeitorias	157.918	152.990	159.238
Instalações e Sistemas Industriais	19.600	22.177	27.746

06.01. BALANÇO PATRIMONAL - ATIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)

(continuação)

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Máquinas e Equipamentos	75.403	67.807	73.999
Móveis e Utensílios	3.639	1.738	1.051
Computadores e Periféricos	17.020	8.860	6.684
Veículos	1.904	1.005	673
Aeronaves	51.479	30.651	22.219
Outros	43.829	17.364	9.291
DIFERIDO	275.997	372.454	389.959
ERJ-145/135	255.120	315.131	329.569
EMB 120 - Brasília	1.277	37.034	44.696
Sykorsky	15.805	13.792	10.316
ERJ-170/190	2.351	-	-
Outros	1.444	6.497	5.378

06.02. BALANÇO PATRIMONIAL - PASSIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
PASSIVO TOTAL	3.460.915	2.055.991	1.424.516
PASSIVO CIRCULANTE	2.074.054	1.249.467	701.844
EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS	994.102	665.654	251.818
Capital de Giro	58.360	11.550	7.954
Aquisição de Materiais	545.342	218.483	69.632
Aquisição de Imobilizado	889	580	575
Adiantamentos sobre Contr. de Câmbio	84.469	95.197	71.110
Financiamentos à Exportação	276.360	322.847	91.192
Desenvolvimento de Projetos	28.682	16.997	11.355
Debêntures	1.826	-	-
FORNECEDORES	358.227	248.981	190.063
IMPOSTOS, TAXAS E CONTRIBUIÇÕES	68.481	27.226	30.661
INSS	30.464	17.427	22.578
FGTS	2.559	1.988	2.000
I. Renda/Contrib. Soc. a Recolher	26.170	2.656	186
I.R.R. Fonte	2.096	1.467	1.286
ICMS	1.571	1.450	1.255
Outros	5.621	2.238	3.356
DIVIDENDOS A PAGAR	86.796	33.953	-
PROVISÕES	119.249	60.222	29.544
Sobre Folha de Pagamento	59.816	37.673	17.095
Provisão para Perdas Contratuais	8.167	-	-
Garantia de Produtos	41.582	14.871	3.424
Provisão s/ Receitas L. Prazo	4.565	2.309	1.453
Outros	5.119	5.369	7.572
OUTROS	445.373	213.431	199.758
Adiantamentos de Clientes	390.401	174.857	173.700
Concessionários e Representantes	355	2.808	3.867
Contas a Pagar	54.617	35.766	22.191
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	689.369	387.958	380.677
EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS	144.111	149.887	130.745
Aquisição do Imobilizado	147	660	917
Desenvolvimento de Projetos	143.964	149.227	129.828
DEBÊNTURES	180.504	-	-
PROVISÕES	38.285	47.675	72.842
Prov. p/ Conting. Fiscais e Trabalhistas	38.285	45.629	70.806
Outras	-	2.046	2.036
OUTROS	326.469	190.396	177.090
Impostos e Encargos Sociais a recolher	86.376	53.716	78.399
Fornecedores	-	4.509	7.850
Adiantamentos de Clientes	201.514	117.691	76.408
Contas a Pagar	38.579	13.723	14.206
Outros	-	757	227

06.02. BALANÇO PATRIMONIAL - PASSIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)
(continuação)

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
RESULTADOS DE EXERCÍCIOS FUTUROS	386	692	914
EMBRAER AIRCRAFT CORPORATION	386	678	914
EMBRAER AVIATION INTERNATIONAL	-	14	-
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	697.106	417.874	341.081
CAPITAL SOCIAL REALIZADO	354.619	354.619	354.619
Capital Integralizado	354.619	354.619	354.619
RESERVAS DE CAPITAL	159	-	-
Reservas de Incentivos Fiscais PDTI	159	-	-
RESERVAS DE LUCRO	342.328	7.140	-
Legal	28.766	7.140	-
Outras Reservas de Lucro	313.562	-	-
LUCROS/PREJUÍZOS ACUMULADOS	-	56.115	(13.538)

07.01. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)

	01.01.1999 a 31.12.1999	01.01.1998 a 31.12.1998	01.01.1997 a 31.12.1997
RECEITA BRUTA DE VENDAS E/OU SERVIÇOS ...	3.378.706	1.580.960	832.989
DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	(12.094)	(10.924)	(8.919)
RECEITA LÍQUIDA DE VENDAS E/OU SERVIÇOS	3.366.612	1.570.036	824.070
CUSTO DE BENS E/OU SERVIÇOS VENDIDOS	(2.391.274)	(1.125.965)	(603.789)
RESULTADO BRUTO	975.338	444.071	220.281
DESPESAS/RECEITAS OPERACIONAIS	(584.979)	(276.930)	(272.651)
COM VENDAS	(239.352)	(119.470)	(64.648)
Despesas com Pessoal	(47.635)	(26.883)	(20.232)
Despesas de Comercialização	(28.712)	(27.609)	(4.841)
Comissões s/ Vendas	(37.201)	(12.202)	(12.504)
Provisões p/ Deved. Duvidosos	(9.161)	(460)	39
Garantia de Produtos	(41.345)	(15.616)	(3.934)
Serviços Internos	(6.783)	(566)	(3.012)
Depreciações	(2.445)	(1.813)	(899)
Serviços Prestados p/ Terceiros	(15.996)	(5.386)	(2.901)
Treinamento de Clientes	(12.963)	(6.001)	(424)
Assistência Técnica	(21.674)	(7.203)	(2.770)
Viagens e Estádias	(7.296)	(5.011)	(2.797)
Outras	(8.141)	(10.720)	(10.373)
GERAIS E ADMINISTRATIVAS	(84.997)	(53.141)	(40.007)
Despesas com Pessoal	(30.082)	(24.375)	(17.578)
Seguros	(5.404)	(3.171)	(2.868)
Manutenção e Reparos em Geral	(977)	(583)	(954)
Depreciações	(853)	(1.092)	(692)
Serviços Prestados por Terceiros	(7.940)	(5.662)	(5.933)
Gastos com Financiamentos	(3.923)	(1.587)	(849)
Aluguéis Máquinas/Equip. e Outros	(1.209)	(999)	(1.144)
Impostos e Taxas	(269)	(110)	(151)
Despesas com Viagens e Estádias	(2.714)	(1.159)	(1.409)
Serviços Internos	(5.785)	(7.687)	(4.091)
Cursos/Seminários	(180)	(2.083)	(137)
Revisão de Processos Admin. e Operac.	(11.176)	-	-
Anúncios e Publicações	(2.945)	(177)	(601)
Despesas com / bug 2000	(2.841)	-	-
Outras	(8.699)	(4.456)	(3.600)
FINANCEIRAS	(234.644)	(79.941)	(145.431)
Receitas Financeiras	269.371	73.844	12.260
Rendimentos sobre Aplicações Financeiras	80.878	32.847	1.501
Juros Credores	5.664	3.568	1.746
Deságio de CDPs	-	6.413	-
Variações Monet./ Cambiais Ativas	175.296	28.119	6.335
Outras	7.533	2.897	2.678
Despesas Financeiras	(504.015)	(153.785)	(157.691)
Juros e Comissões s/ Financiamentos	(73.237)	(49.240)	(42.987)
Juros e Prêmios s/ Debênt. e Ações - PNB	(4.144)	(2.604)	(27.550)

07.01.DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)

(continuação)

	01.01.1999 a 31.12.1999	01.01.1998 a 31.12.1998	01.01.1997 a 31.12.1997
Juros s/ Parcelamento de Impostos	(2.458)	(3.226)	(5.894)
CPMF	(7.215)	(4.620)	(2.506)
Remuneração de Investimentos-BNDES	(7.648)	(3.793)	(1.721)
Seguros de Crédito	(3.704)	(2.693)	-
Despesas c/ Estruturação Financeira	(8.460)	(1.513)	-
Variações Monet/ Cambiais Passivas	(384.127)	(80.851)	(66.749)
Outras	(13.022)	(5.245)	(10.284)
OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS	29.213	13.602	12.114
Reversão p/ Contingência	1.116	752	902
Recuperação de Seguros	225	771	2.735
Royalties	3.473	387	1.062
Multas Contratuais	3.266	506	1.110
Outras Vendas	2.692	1.725	779
Redução de Multas - Parcelamento	-	4.673	-
Receitas Contratuais	4.679	-	-
Ressarcimento de Despesas	2.137	927	209
Estruturação de Financiamentos	3.026	-	-
Outras	8.599	3.861	5.317
Outras Despesas Operacionais	(54.945)	(37.980)	(34.679)
Provisão p/ Contingência	(9.165)	(2.272)	(10.955)
Custo de Reestruturação	-	-	(6.915)
Ajuste de Inventário	-	(8.941)	(1.332)
Provisão p/ Obsolescência de Estoque	-	(2.610)	-
Provisão p/ Perdas dos Estoques	-	(2.370)	-
Modificações de Produtos	(3.558)	(2.081)	(1.564)
Prov. p/ não Realização de Créd. Impostos	-	(4.323)	-
Materiais Sucateados	-	(2.798)	(1.215)
Provisão p/ Redução Estoque a Vir. de Mercado	-	-	(4.763)
Baixa do Diferido da Revisão Adm. Operac.	(4.791)	-	-
Custo Est. Prel. e Fase Defin. Conj. ERJ 170	(17.850)	-	-
Prov. p/ Perdas - Demais Contas Receber	(8.608)	-	-
Outras	(10.973)	(12.585)	(7.935)
Resultado da Equivalência Patrimonial	(254)	-	-
Express Prop	(254)	-	-
RESULTADO OPERACIONAL	390.359	167.141	(52.370)
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	(31.517)	(6.805)	(91.471)
RECEITAS	2.778	1.131	5.776
Vendas e Aluguel do Imobilizado	1.963	911	4.412
Correção Monetária - Eletrobrás	82	104	119
Outras	733	116	1.245
DESPESAS	(34.295)	(7.936)	(97.247)
Baixa do Ativo Diferido	(31.288)	-	(84.000)
Custos não Alocados	(110)	(3.394)	(11.870)
Provisão p/ Perdas - Diferido	-	(1.606)	-
Provisão p/ Perdas -Eletrobrás	-	(719)	-

07.01.DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)

(continuação)

	01.01.1999	01.01.1998	01.01.1997
	a 31.12.1999	a 31.12.1998	a 31.12.1997
Custo da Venda do Imobilizado	(402)	(843)	(940)
Provisão p/ Perdas - Ativo Disponível	(83)	(751)	-
Outras	(2.412)	(623)	(437)
RESULTADO ANTES TRIBUTAÇÃO/PARTICIPAÇÕES	358.842	160.336	(143.841)
PROVISÃO PARA IR E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL ..	(68.742)	(43.709)	(186)
IR DIFERIDO	158.684	31.995	112.183
PARTICIPAÇÕES/CONTRIBUIÇÕES ESTATUTÁRIAS	(36.632)	(16.576)	(1.196)
PARTICIPAÇÕES	(36.632)	(16.576)	(1.196)
LUCRO/PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	412.152	132.046	(33.040)
Número Ações, Ex-Tesouraria (Unidades).....	481.217.874	48.449.324	48.449.324
Lucro por Ação	0,85648	2,72545	-
Prejuízo por Ação	-	-	(0,68195)

08.01. DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS CONSOLIDADAS (Reais Mil)

	01.01.1999 a 31.12.1999	01.01.1998 a 31.12.1998	01.01.1997 a 31.12.1997
ORIGENS	1.216.545	486.623	258.810
DAS OPERAÇÕES	506.929	272.851	85.997
Lucro/Prejuízo do Exercício	412.152	132.046	(33.040)
Vls. que não Repr. Mov. Cap. Circulante	94.777	140.805	119.037
Amortizações do Diferido	90.563	68.728	29.965
Depreciações	36.932	31.337	30.984
Baixa do Resultado de Exercícios Futuros	(817)	(783)	(585)
Valor Residual do Ativo Perm. Baixado	56.488	6.851	1.168
Juros/Prov., Var. Monet/Camb. do L. Prazo	67.026	25.553	79.930
Constituição de Provisão p/ Perdas	7.297	259	88.843
Provisão p/ I. Renda Diferido	-	515	-
Prêmios sobre Debêntures	-	-	915
Imp. Renda e Cont. Social s/ Prej. Fiscais	(162.966)	8.345	(112.183)
Equivalência Patrimonial	254	-	-
DOS ACIONISTAS	-	-	6.020
Integralização do Capital	-	-	6.020
DE TERCEIROS	709.616	213.772	166.793
Aumento no Exigível a Longo Prazo	538.136	189.481	149.482
Transferência do Realizável a L. Prazo	171.480	24.291	17.160
Aumento do Resultado de Exerc. Futuro	-	-	151
APLICAÇÕES	702.889	411.702	232.756
AUMENTO NO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	74.916	49.676	37.602
AUMENTO NO IMOBILIZADO	87.114	34.675	30.023
AUMENTO NO DIFERIDO	48.986	52.819	52.916
AUMENTO NO INVESTIMENTO	19	4.151	-
TRANSFERÊNCIA DO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	358.775	215.128	112.206
DIVIDENDOS A PAGAR	123.530	55.253	-
RESGATE PNB	9.549	-	-
ACRÉSCIMO/DECRÉSCIMO NO CAP. CIRCULANTE	513.656	74.921	26.054
VARIAÇÃO DO ATIVO CIRCULANTE	1.338.243	622.544	236.155
ATIVO CIRCULANTE NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	1.203.069	580.525	344.370
ATIVO CIRCULANTE NO FINAL DO EXERCÍCIO	2.541.312	1.203.059	580.525
VARIAÇÃO DO PASSIVO CIRCULANTE	824.587	547.623	210.101
PASSIVO CIRCULANTE NO INÍCIO EXERCÍCIO	1.249.467	701.844	491.743
PASSIVO CIRCULANTE NO FINAL DO EXERCÍCIO	2.074.054	1.249.467	701.844

09.01. PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES - SEM RESSALVA

Aos Administradores e Acionistas da
EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.:

- (1) Examinamos os balanços patrimoniais individuais (controladora) e consolidados da EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A. e controladas em 31 de dezembro de 1999 e 1998 e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos correspondentes aos exercícios findos naquelas datas, elaborados sob a responsabilidade de sua Administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações contábeis.
- (2) Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria e compreenderam: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e os sistemas contábil e de controles internos das Sociedades; (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgados; e (c) a avaliação das práticas e das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela Administração das Sociedades, bem como da apresentação das demonstrações contábeis tomadas em conjunto.
- (3) Em nossa opinião, as demonstrações contábeis referidas no parágrafo (1) representam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira individual e consolidada da EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. e controladas em 31 de dezembro de 1999 e 1998, o resultado de suas operações, as mutações de seu patrimônio líquido e as origens e aplicações de seus recursos referentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com as práticas contábeis emanadas da legislação societária.

São Paulo, 1º de março de 2000



ARTHUR ANDERSEN

ARTHUR ANDERSEN S/C - CRC 2SP000123/O-1

Taiki Hirashima

Sócio-Diretor Responsável

Contador - CRC 1SP056189/O-1

10.01. RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

Senhores Acionistas

Ao comemorar os trinta anos de sua fundação e vivendo um momento muito especial em toda a história de sua existência, em 1999, a Embraer avançou e contabilizou inúmeras e importantes conquistas. Cinco anos após a sua privatização, a Empresa desfruta de uma situação financeira sólida e de uma linha de produtos de alta qualidade e eficiência operacional comprovada pela aceitação inequívoca de seus produtos no mercado mundial, confiança esta demonstrada através de uma carteira de pedidos da ordem de US\$ 18 bilhões sendo o equivalente a US\$ 6,4 bilhões em contratos firmes o que permitirá manter um nível adequado de operações para os próximos anos.

No contexto operacional tivemos a entrega de mais de cem aeronaves, compondo a geração de receita bruta recorde no montante de R\$ 3.378,7 milhões, representando um crescimento de 114% em relação aos R\$ 1.581,0 milhões apurados no ano de 1998. No período, a empresa acumulou um lucro líquido de R\$ 412,1 milhões, mais de três vezes o apresentado no ano anterior. Este resultado, possibilitou a distribuição de R\$ 123,5 milhões na forma de dividendos, que a exemplo do exercício anterior, foram pagos por período semestral.

Com vendas para o mercado externo da ordem de US\$ 1,7 bilhão, o que representa a significativa marca de 3,52% de participação do total exportado pelo Brasil, a Embraer passou a ocupar o *primeiro lugar no ranking* das empresas exportadoras no país.

A participação no 43º Salão Aeroespacial de Le Bourget, na França, no período de 13 a 21 de junho, se transformou em um grande marco de realizações de vendas e de projeção no mercado aeronáutico mundial, consolidando a Embraer como a quarta empresa no *ranking* mundial de fabricantes de aviões comerciais. Na oportunidade, os contratos anunciados totalizaram a comercialização de 273 aeronaves representando um total de US\$ 5,6 bilhões em encomendas, valor que ultrapassou, inclusive, os negócios fechados no evento pelas grandes fabricantes mundiais.

Numa notável demonstração de reconhecimento da mídia e de setores especializados em análises de empresas e negócios, representados pela Revista Exame e Editora Abril, foi consignado à Embraer o título de EMPRESA DO ANO - Edição 1999. O critério de escolha leva em consideração os resultados obtidos em termos de crescimento, rentabilidade, saúde financeira, investimentos, participação de mercado, produtividade e, conta também, os desafios e a própria história que motivou o sucesso da Empresa. Importante, também, em termos de relações com os investidores, foi a premiação distinguindo as demonstrações contábeis da Embraer entre as mais transparentes do país, dentre as 1500 empresas analisadas. O "III Prêmio Transparência", é um evento realizado pela ANEFAC - Associação Nacional dos Executivos de Finanças, Administração e Contabilidade, FIPECAFI - Fundação Instituto de Pesquisas Contábeis, Atuariais e Financeiras e com o patrocínio da SERASA - Centralização de Serviços dos Bancos S.A.

O aumento no volume de trabalho para o desenvolvimento de novos produtos e para produzir as aeronaves encomendadas, além de expandir a rede de serviços de suporte técnico pós venda a nível mundial resultou, somente neste ano, na geração de 1.565 novos empregos diretos sendo que 1.511 deles, nas unidades operacionais localizadas no Brasil.

Estratégias

A Embraer apresenta estratégias bem definidas, que buscam sempre aumentar sua participação no mercado em que atua. A introdução de um novo produto, o ERJ 140, complementar ao segmento liderado pelos jatos ERJ 135 e ERJ 145, bem como o desenvolvimento da nova família de jatos regionais, de 70, 98 e 108 assentos, os ERJ 170, ERJ 190-100 e ERJ 190-200, buscam atender à demanda crescente no mercado da aviação comercial, enquanto que o desenvolvimento da aliança estratégica com o grupo de empresas aeroespaciais francesas - Dassault Aviation, Aerospatiale - Matra, Thomson - CSF e Snecma - tem como principais objetivos alavancar a capacitação tecnológica da empresa, aumentar a participação no mercado de defesa, aumentar sua base global de clientes e penetrar em novos mercados.

A Empresa, em coerência com sua concepção empresarial de ter a satisfação de seus clientes como a base dos resultados alcançados, estará focada na área de suporte ao cliente, bem como em outros segmentos de prestação de serviços, buscando ampliar sua área de atuação e também assegurar a confiança e lealdade de seus clientes que haverão de ampliar seus pedidos de aeronaves.

Além do desenvolvimento de novos produtos, a expansão e a conquista de novos mercados tem recebido atenção especial da Embraer que, para materializar este objetivo tem participado de eventos internacionais em todos os continentes, tendo criado uma estrutura organizacional suportada por escritórios de representação comercial por região. Para o ano 2000 será dada prioridade à consolidação da presença da Embraer nas regiões da Austrália e Ásia.

Produtos e Mercados

• Mercado da Aviação Comercial

Comprometida com a confiança que o mercado da aviação comercial tem nos depositado anunciamos o pré-lançamento, em fevereiro e o lançamento oficial em junho, da nova família de jatos comerciais constituída de aeronaves para 70, 98 e 108 passageiros denominados, respectivamente, de ERJ 170, ERJ 190-100 e ERJ 190-200. Analisando as tendências atuais e futuras desse mercado, a Embraer, seguindo uma prática que vem adotando sistematicamente, consultou 46 companhias aéreas regionais que representam 55% do mercado atual de aviação e, após analisar os requisitos operacionais e a expectativa de empresas aéreas norte americanas, européias, sul-americanas e asiáticas, definiu as características destas novas aeronaves. Este processo garantirá um avião projetado para as reais necessidades do mercado, um objetivo que está sendo assegurado pela total participação dos clientes na fase de desenvolvimento.

Para estas novas aeronaves que serão equipadas com motores CF 34-8 para as aeronaves ERJ 170 e CF 34-10 para as aeronaves ERJ 190-100 e ERJ 190-200, todos fabricados pela General Electric, e com aviônica Primus EPIC da Honeywell, foram selecionados como parceiros de risco do programa as seguintes empresas: General Electric (Estados Unidos), Honeywell (Estados Unidos), C&D Interiors (Estados Unidos), Gamesa (Espanha), Hamilton Sundstrand (Estados Unidos), Kawasaki (Japão), Latecoere (França), Liebherr (Alemanha), Parker Hannifin (Estados Unidos) e Sonaca (Bélgica).

A fase de definição conjunta do projeto está sendo realizada nas instalações da Embraer em São José dos Campos - SP, com a participação de engenheiros e técnicos de todas as empresas anteriormente citadas. Ao final desta fase, com encerramento previsto para março de 2000, estes técnicos retornarão aos países sede de suas empresas e iniciarão a fase de detalhamento do projeto da parte que lhes compete.

O cronograma de desenvolvimento do Programa, continua avançando rigorosamente de acordo com o planejado, com as primeiras entregas do ERJ 170 previstas para dezembro de 2002, enquanto que as do ERJ 190-200 se darão em junho de 2004.

Em dezembro, a carteira de pedidos dos jatos regionais ERJ 170 e ERJ 190-200 acumulava 175 encomendas, sendo 70 pedidos firmes e 105 opções de compra, colocadas por operadores como mostram as tabelas a seguir:

Encomendas do ERJ 170

<u>Cliente</u>	<u>País</u>	<u>Ordens Firmes</u>	<u>Opções</u>	<u>Entregas</u>	<u>"Backlog"</u>
Crossair	Suíça	30	50	-	30
Regional Airlines	França	10	5	-	10
Total		40	55	-	40

Encomendas do ERJ 190-200

<u>Cliente</u>	<u>País</u>	<u>Ordens Firmes</u>	<u>Opções</u>	<u>Entregas</u>	<u>"Backlog"</u>
Crossair	Suíça	30	50	-	30
Total		30	50	-	30

No segmento de 41-60 assentos, o jato regional ERJ 145 com capacidade para transportar 50 passageiros, em dezembro, contava com uma carteira de pedidos composta de 682 aeronaves comercializadas sendo um total de 352 encomendas firmes e 330 opções de compra, dos quais 176 aeronaves já foram entregues e estão operando em 15 companhias aéreas de 10 diferentes países.

O quadro a seguir apresenta as encomendas do ERJ 145:

<u>Cliente</u>	<u>País</u>	<u>Ordens Firmes</u>	<u>Opções</u>	<u>Entregas</u>	<u>"Backlog"</u>
Alitalia Express	Itália	6	15	-	6
American Eagle	EUA	50	17	45	5
British Midland	Reino Unido	10	10	3	7
British Regional	Reino Unido	23	2	13	10
Brymon Airways	Reino Unido	7	14	-	7
Cirrus	Alemanha	1	-	-	1
Continental Express	EUA	100	100	57	43
Crossair	Suíça	15	25	-	15
ERA	Espanha	2	3	2	-
Flandre Air	França	1	-	-	1
InterCanadian	Canadá	6	6	-	6
KLM Excel	Holanda	3	2	-	3
LOT	Polônia	6	6	2	4
Luxair	Luxemburgo	9	2	5	4
Portugália	Portugal	8	-	6	2
Proteus Airlines	França	8	-	1	7
Regional Airlines	França	15	-	9	6
Rheintalflug	Áustria	2	6	1	1
Rio-Sul	Brasil	15	15	15	-
Skyways	Suécia	4	11	4	-
Trans States	EUA	15	12	9	6
Wexford	EUA	10	20	4	6
Mesa	EUA	36	64	-	36
Total		352	330	176	176

Durante o ano, mais especificamente em junho, foi concluída uma importante etapa do processo de desenvolvimento do novo jato regional para 37 passageiros, o ERJ 135, tendo a Embraer recebido o Certificado do CTA - Centro Técnico Aeroespacial, obtendo assim autorização para operar esta aeronave comercialmente no Brasil. Logo em seguida, em julho, as autoridades homologadoras dos Estados Unidos, representadas pelo FAA - Federal Aviation Administration, concluíram o processo de homologação que permitiu, no mesmo mês, entregar o primeiro ERJ 135 para a operadora norte-americana American Eagle. Em outubro, também ocorreu a homologação da aeronave pelas autoridades européias, representada pela JAA - Joint Aviation Authority.

Após a feira de Le Bourget, o ERJ 135 e o ERJ 145, fizeram um giro de demonstrações pela Europa tendo a oportunidade de comprovar, junto a potenciais clientes, as qualidades de voo e a capacidade de operação de ambos os produtos, sem restrições, nas pistas e condições disponíveis em suas rotas de atuação. Com a introdução do ERJ 135, a Embraer tornou realidade o conceito de "família de jatos", face ao elevado grau de comunalidade com o ERJ 145, da ordem de 95%, assegurada pelo nível máximo de utilização estrutural e de sistemas, como por exemplo, as turbinas Rolls-Royce Allison AE3007A-3, a cabine de comando, a asa e empenagens e a fuselagem (3,5 metros mais curta).

Em 31 de dezembro, as encomendas do jato ERJ 135 acumulavam um total de 322 unidades, sendo 140 pedidos firmes e 182 opções de compra, das quais 16 já entregues em 1999, conforme mostra o quadro a seguir:

<u>Cliente</u>	<u>País</u>	<u>Ordens Firmes</u>	<u>Opções</u>	<u>Entregas</u>	<u>"Backlog"</u>
American Eagle	EUA	95	115	9	86
City Airline AB	Suécia	1	2	-	1
Continental Express	EUA	25	50	6	19
Flandre Air	França	9	10	-	9
Proteus	França	5	5	-	5
Regional Airlines	França	5	-	1	4
Total		140	182	16	124

No Encontro Anual de Operadores Regionais, ocorrido em Paris - França, foi anunciado o lançamento do ERJ 140, jato regional de 44 passageiros, que completará junto com o ERJ 135 e ERJ 145, uma ampla família de produtos a serem oferecidos aos nossos clientes, no mercado mundial. Além de realçar a nossa vantagem competitiva ao oferecer uma gama mais ampla de produtos que satisfazem as necessidades de nossos clientes, o ERJ 140 terá uma comunalidade acima de 96% com o ERJ 145 e ERJ 135, proporcionando significativos benefícios operacionais e de manutenção, incluindo a mesma certificação de tipo para os pilotos.

No segmento de 21-40 assentos a Embraer possui o EMB 120 Brasília, um turboélice de 30 lugares, com sete unidades entregues no ano de 1999 para a operadora americana Skywest, acumulando um total de 350 produzidas e que estão sendo operadas por 30 empresas em 12 países, cuja frota já atingiu mais de 6,4 milhões de horas de voo.

• Mercado de Defesa

Neste segmento, foi dada continuidade ao desenvolvimento dos aviões de Sensoriamento Remoto EMB 145 RS e de Vigilância Aérea EMB 145 SA, que serão utilizados no Sistema Integrado de Vigilância da Amazônia - SIVAM. No mês de maio, com a presença de autoridades civis e militares e da imprensa especializada, nacional e internacional, foi realizada a cerimônia de apresentação oficial da aeronave EMB 145 SA a qual realizou, nesta mesma data, um vôo de demonstração.

Em outubro de 1999, o governo da Grécia, representado pela Força Aérea Helênic, assinou o contrato com a Embraer para o fornecimento de 4 aeronaves EMB 145 AEW&C - "Airborne Early Warning and Control" a serem utilizadas no complexo sistema de alerta antecipado e controle de espaço aéreo. Neste mesmo contrato foi adquirida uma aeronave ERJ 135, para transporte especial e apoio. Também o governo do México selecionou a Embraer para o fornecimento de 3 aeronaves EMB 145 AEW&C e mais 4 aeronaves para patrulha marítima, a serem operadas pela Secretaria de Defesa Nacional daquele país. Estes pedidos nos colocam no restrito e sofisticado mercado internacional deste tipo de aeronave.

Tivemos a decisão do Governo da Venezuela que selecionou a Embraer para o fornecimento de 8 aeronaves do jato avançado de ataque ao solo, versão redesenhada a partir do AM-X, com equipamentos de última geração, cuja versão foi denominada AMX-T. A versão original do AM-X foi desenvolvida e é fabricada através de programa de cooperação industrial entre o Brasil e Itália para atender, principalmente, as encomendas das forças aéreas destes dois países que, em conjunto, já possuem em operação 190 exemplares desta aeronave.

O EMB 314 Super Tucano, na configuração ALX - Aeronave Leve de Ataque, equipado com motor de 1600 SHP, aviônica avançada e outros avanços tecnológicos, nas versões monoposto e biposto, concluiu a fabricação do primeiro protótipo, que realizou o seu primeiro vôo em 02 de junho. Juntamente com um segundo protótipo, concluído em 15 de outubro, participa da campanha de ensaios para a conclusão do desenvolvimento contratado pelo Ministério da Defesa do Brasil.

• Mercado da Aviação Executiva

Além dos segmentos da aviação comercial e de defesa, a Embraer iniciou estudos para lançamento de produtos para a aviação executiva, a partir das plataformas dos seus jatos comerciais, os quais foram denominados ECJ 135 e ECJ 170. Esta iniciativa deve-se ao fato que muitas corporações em todo o mundo utilizam aeronaves executivas para o transporte de pessoas entre filiais, fábricas, canteiros de obras ou para visitas de seus empregados e administradores à clientes. Ocorre,

freqüentemente das localidades de origem e destino destas viagens estarem situadas até mesmo em diferentes países, embora o mais comum seja a utilização de aeronaves executivas num mesmo país, pelos executivos de empresas para cobrir regiões distantes de suas unidades de negócio.

Os benefícios da aviação executiva são largamente difundidos, principalmente nos EUA, onde existem associações de operadores, fabricantes, pilotos, etc., que desenvolvem campanhas e divulgações intensas relativas ao incremento da produtividade do trabalho em função da possibilidade de alteração instantânea de itinerários, a eliminação de reservas para viagem e ao acesso a localidades não atendidas pelo transporte aéreo regular ou atendidas com horários inadequados.

Em resposta a estes fatores positivos da aviação executiva, a Embraer resolveu competir também neste mercado. Os produtos serão derivados do ERJ 135 e ERJ 170, os quais para cumprir com os requisitos de mercado os produtos precisam de certas modificações, atividades de desenvolvimento e certificação, sendo, o tempo de desenvolvimento e certificação estimado até a disponibilidade do primeiro avião básico, de 12 meses. A fabricação dos aviões será na mesma linha de produção dos jatos comerciais, porém sem causar impactos no regime e processo de produção. A previsão da primeira entrega do ECJ 135 é final do ano 2000 e do ECJ 170 é de meados do ano 2003.

A Embraer espera conquistar entre 10 a 15% de cada segmento de mercado com o ECJ 135 e ECJ 170 através de estratégias adequadas, objetivas e atentas aos principais fatores competitivos.

• Mercado de Serviços ao Cliente

A Embraer, através de suas unidades operacionais localizadas na América do Sul, América do Norte, Europa e Austrália, tem disponibilizado equipes treinadas e os recursos materiais necessários, dentro de um projeto prioritário de assegurar aos Clientes a máxima eficiência em disponibilidade das aeronaves, sejam as de uso comercial ou as de uso militar.

Para atingir estes objetivos, a Embraer também tem investido na formação de estoques descentralizados e situados em locais estrategicamente definidos, buscando reduzir os ciclos de atendimento ao cliente. Em complemento a esta estratégia, um programa de substituição de peças de reposição compartilhado por um grupo de operadores, denominado "pool", tem sido oferecido com sucesso aos operadores dos nossos produtos.

Além de dar suporte técnico, logístico e operacional às aeronaves de sua fabricação, a Embraer oferece nas instalações de São José dos Campos - SP, serviços de manutenção de aeronaves.

As estratégias, recursos e medidas implementadas neste segmento, tem demonstrado melhorias na percepção do Cliente sobre o suporte pós-venda da Embraer, conforme demonstra pesquisa realizada pela Meridian Research, em junho.

• Subcontratos e Aviação Geral

A Embraer tem atuado na área de desenvolvimento e fabricação de segmentos, partes e peças para indústrias aeronáuticas de grande expressão mundial.

Contratada pela United Technologies Sikorsky Corporation (EUA), como única fornecedora e parceira de risco do programa, encontra-se em fase de desenvolvimento de engenharia e de processos, para posterior fabricação e fornecimento seriado, a estrutura dos tanques e sistemas de combustível e de trens de pouso do S-92 Helibus, helicóptero bi-turbina de médio porte, com capacidade para transportar 19 passageiros em sua versão civil.

Também são produzidos para a Boeing (EUA) conjuntos de pontas de asa, partes da deriva e peças de utilização nas aeronaves 767/777.

O negócio da Aviação Geral é conduzido pela Indústria Aeronáutica Neiva S.A., subsidiária integral da Embraer localizada em Botucatu - SP. Dentro deste segmento vem sendo produzidos aviões de uso executivo e o avião Ipanema, utilizado na pulverização agrícola. A partir de 1998, a Neiva passou a ter papel importante no fornecimento de partes e conjuntos para as aeronaves fabricadas pela Embraer, operando como um braço industrial da matriz de forma a otimizar e maximizar o uso de sua capacidade industrial agregando valor ao negócio Embraer.

Alianças Estratégicas

A formação de uma aliança estratégica com as principais empresas francesas do setor aeroespacial e de defesa representadas por Aerospatiale Matra, Dassault Aviation, SNECMA e Thomson-CSF, busca atingir o objetivo de ampliar ainda mais a participação da Embraer no mercado aeroespacial mundial. A decisão das companhias francesas de investir na Empresa foi sustentada na confiança que se têm no crescente papel da Embraer nos mercados da aviação comercial e de defesa, não estando vinculada à implementação de qualquer programa ou projeto específico. O grupo francês cooperará intimamente com a Embraer com relação à transferência de novas tecnologias e ao desenvolvimento de produtos e mercados, agindo como um sócio estratégico, estando sujeito, em suas proposições de novos negócios, aos critérios empresariais da Embraer e, no caso de eventuais programas militares ou de defesa, ao exame e à aprovação da União Federal, regulados pelos poderes da ação ordinária especial - "Golden Share".

Em decorrência desta aliança estratégica, anunciada no dia 25 de outubro de 1999, o grupo de empresas francesas adquiriu 48.508.890 ações ordinárias da Embraer, que representa 20% do total das ações ordinárias e não estão vinculadas a qualquer acordo de acionista ou ao bloco de controle acionário da Embraer. O processo de aquisição se deu através de oferta pública, realizada em mercado de balcão, para a quantidade total de 36.000.000 de ações ordinárias e possibilitou a participação de todos os acionistas detentores de ações ordinárias. O preço fixo de compra estabelecido na oferta pública foi de R\$ 8,47 equivalentes a US\$ 4.30. Foi realizada uma oferta privada para o remanescente das 12.508.890 ações ordinárias.

No segmento de equipamentos hidráulicos e mecânicos, a filial EDE - Embraer Divisão de Equipamentos foi transformada em uma subsidiária constituindo a empresa denominada Embraer-Liebherr Equipamentos do Brasil S.A. a qual deverá receber a participação minoritária no seu capital social, do grupo alemão Liebherr International AG.

Investimentos em P&D e Produtividade

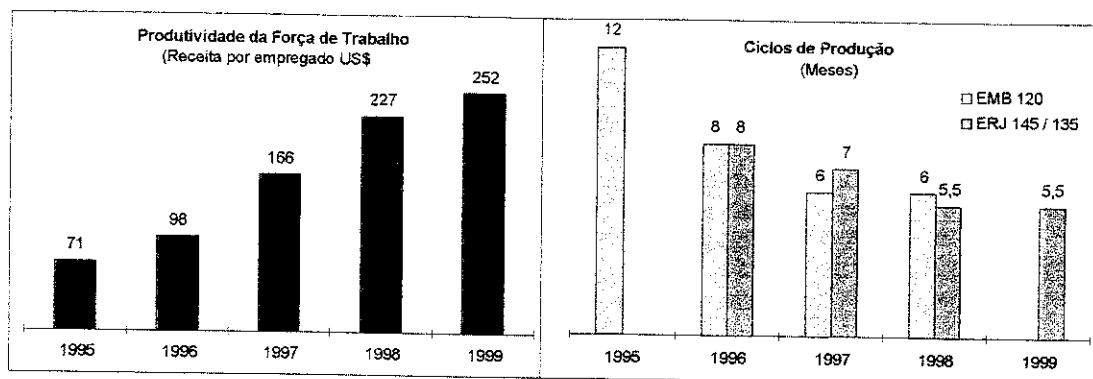
Para suportar os investimentos em pesquisa e desenvolvimento de novos produtos, nos segmentos de mercados anteriormente descritos e, ainda, na contínua melhoria e aperfeiçoamento daqueles que já se encontram em produção e operação, a Embraer investiu em 1999 cerca de R\$ 263,3 milhões superando em 79% os R\$ 147,0 milhões de 1998. Para os próximos cinco anos prevê-se investimentos acumulados da ordem de R\$ 2,5 bilhões, aqui incluídos os investimentos em capacitação e modernização dos processos industriais, em produtividade e na revisão de processos administrativos e de apoio à gestão.

No ano de 1999, foram aplicados em Pesquisa e Desenvolvimento o montante de R\$ 151,4 milhões enquanto que em produtividade, incluindo capacitação e modernização dos processos industriais, de engenharia e de apoio à gestão, foram aplicados recursos da ordem de R\$ 111,9 milhões.

Investimentos RS milhões	Dezembro 1999
Pesquisa & Desenvolvimento	151,4
Produtividade	111,9
Total	263,3

Dos investimentos em P&D realizados, 44% referem-se ao desenvolvimento de produtos para o mercado de defesa, os quais têm seus custos suportados por contratos específicos.

Com os investimentos realizados, alcançou-se significativo ganho de produtividade, o que pode ser constatado pelos indicadores a seguir demonstrados:



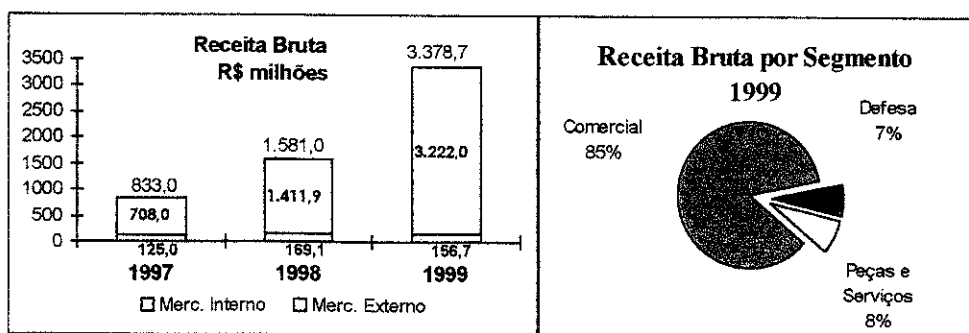
Desempenho Econômico-Financeiro

A receita bruta operacional de 1999 foi de R\$ 3.378,7 milhões, superando em 114% os R\$ 1.581,0 milhões de 1998. Deste total, R\$ 3.222,0 milhões, o equivalente a 95% foram geradas das exportações.

O quadro econômico-financeiro apresentado é consequência do bom desempenho das vendas, reflexo do elevado número de aeronaves entregues, com destaque àquelas de maior valor agregado:

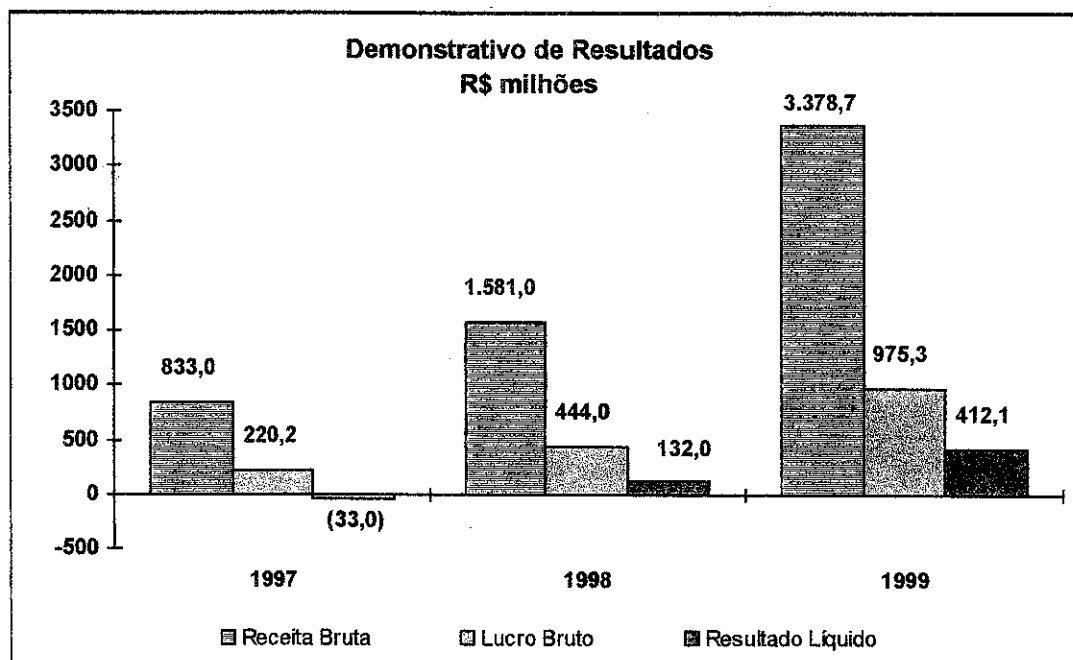
Mercado	Aeronaves Entregues			
	1996	1997	1998	1999
Aviação Comercial	22	42	72	104
• ERJ 145	4	32	59	81
• ERJ 135	-	-	-	16
• EMB 120 Brasília	17	10	13	7
• EMB 110 Bandeirante	1	-	-	-
Aviação Defesa	18	5	17	3
• EMB 120 Brasília	-	-	1	-
• EMB 312 Tucano	15	-	6	-
• AM-X	3	5	10	3
Aviação Leve	24	24	26	17
Total	64	71	115	124

Além das aeronaves, a composição da receita bruta consolidada da Embraer engloba as vendas de peças de reposição e serviços realizados pela Controladora e suas controladas, no Brasil e exterior, que quando comparadas aos mesmos períodos dos exercícios anteriores, apresenta a evolução demonstrada na figura a seguir, identificadas por mercado interno e externo.



Este desempenho possibilitou a geração de um lucro líquido recorde de R\$ 412,1 milhões, correspondendo a 12,2% da receita bruta, ficando 212,2% superior ao lucro líquido obtido no ano de 1998.

O gráfico a seguir apresenta uma análise comparativa da evolução dos resultados obtidos no exercício de 1999, comparando-os com os períodos de 1998 e 1997:



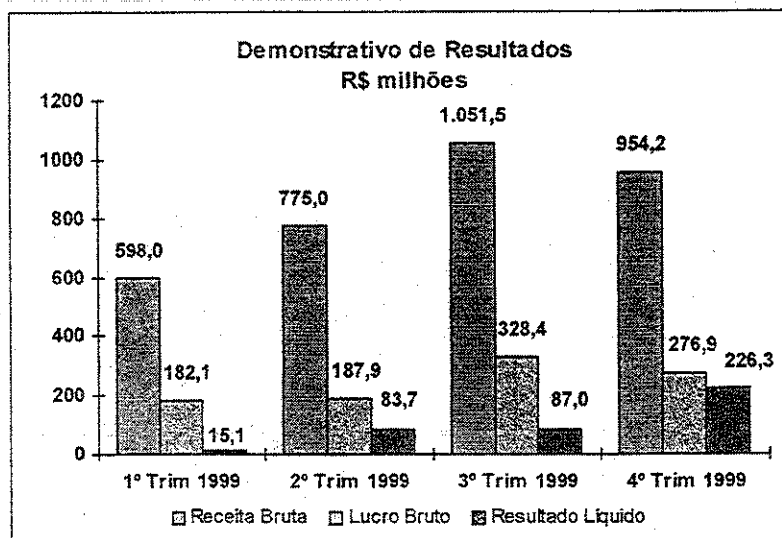
Os principais componentes da receita do período foram as 80 aeronaves ERJ 145 e as 16 aeronaves do tipo ERJ 135, as quais em conjunto, atingiram em dezembro a cadência de fabricação de 12 aeronaves por mês. Este ritmo, dentro do rigoroso cumprimento dos planos de produção, tem possibilitado a redução de ciclos de produção, maximizando a utilização dos ativos disponíveis e traduzindo em ganhos de produtividade.

Adiciona-se ao crescimento da margem bruta, o progresso obtido com uma melhor adequação da estrutura patrimonial e financeira da empresa, onde destacam-se os retornos significativamente superiores sobre os ativos e patrimônio líquido. O primeiro (ROA) saiu de -2,6% em 1997 para 14,9% em 1999; enquanto o segundo (ROE) partiu de -13,8% em 1997 para 73,9% em 1999.

Indicadores de Desempenho	1997	1998	1999
Patrimônio Líquido (em R\$ milhões)	341,0	417,8	697,1
EBITDA (em R\$ milhões)	181,0	330,6	715,9
Margem EBITDA	21,7%	20,9%	21,2%
Margem Bruta	26,4%	28,1%	28,9%
Retorno sobre o Ativo - ROA	-2,6%	7,6%	14,9%
Retorno sobre o Patrimônio - ROE	-13,8%	34,8%	73,9%
Índice de Liquidez Corrente	0,83	0,96	1,23

A margem de lucro antes dos juros, impostos, depreciações e amortizações, denominado na tabela acima de EBITDA - *Earning Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*, tem por objetivo representar o comportamento da geração de lucros operacionais antes dos efeitos das demais despesas citadas e, como pode se observar, o valor do resultado do EBITDA evolui em 82,6% quando comparado 1998 ao ano de 1997 e, 116,6% quando comparado o ano de 1999 ao ano anterior. A margem EBITDA manteve-se estável nos três períodos analisados.

A mesma análise pode ser realizada tomando-se como base os quatro trimestres do ano, evidenciando a consistência dos resultados apurados ao longo do exercício. A variação de receita ocorrida no terceiro trimestre, em relação ao seguinte, é decorrente de antecipações de entregas dentro do mesmo exercício.



Estes reflexos também foram positivos em termos de caixa que, através da realização dos encaixes relativos às entregas e mais aqueles provenientes de pagamentos progressivos referentes aos novos contratos assinados no período, resultaram na geração operacional de caixa significativamente positiva, apresentando um saldo acumulado no exercício da ordem de R\$ 406,1 milhões.

Destinação dos Resultados da Controladora

A Administração da Embraer propõe a seguinte destinação para o lucro líquido de R\$ 432,5 milhões, apresentado nas demonstrações financeiras do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 1999:

- Constituição da reserva legal no montante de R\$ 21,6 milhões, correspondente à 5% do lucro líquido apurado, nos termos do Artigo 193 da Lei 6.404/76;
- Ratificação do valor de R\$ 123,5 milhões como dividendos do ano, já declarados pelo Conselho, resultando num valor médio de R\$ 0,26 por ação, aí incluído o dividendo mínimo obrigatório. A título de dividendos semestrais, foram pagos R\$ 36,8 milhões em outubro de 1999 e R\$ 86,7 milhões pagos em fevereiro de 2000;
- Transferência do saldo de R\$ 287,4 milhões à conta de reserva para investimentos e capital de giro, na forma do Estatuto Social.

Gestão Financeira e Patrimonial

Logo no início do ano de 1999, o Banco Central do Brasil alterou a política de câmbio extinguindo a denominada banda cambial pela qual administrava a margem de flutuação do real em relação ao dólar norte-americano, deixando ao mercado a

livre negociação do valor desta moeda. Como consequência o real acumulou uma sensível desvalorização de 48% ao longo do ano. A análise mostra que a composição dos passivos monetários indexados em moeda estrangeira, quase na sua totalidade, estavam relacionados ao financiamento dos estoques de longa maturação, os quais estavam previstos de realização ao longo do mesmo ano. A alternativa de diferir o impacto da variação cambial ao longo da realização dos estoques se mostrou acertada e, considerando que 95% da receita bruta teve origem em exportações, o efeito foi praticamente absorvido ao longo do exercício.

Diante deste cenário, os recursos necessários para suportar o processo produtivo foram providos de modo a propiciar o menor custo financeiro e proteger a Empresa do impacto de flutuações ou desvalorizações da moeda. Assim, buscou-se sempre atrelar os financiamentos de capital de giro às exportações, através de ACC's e da utilização de linhas de pré-embarque.

A estruturação do capital e do endividamento a níveis adequados, aliados a resultados expressivos obtidos, têm resultado em uma redução dos custos de captação, conforme mostram os índices anuais a seguir, apurados ao final de cada período indicado:

Dezembro de 1997:	Libor + 3,89%
Dezembro de 1998:	Libor + 3,64%
Dezembro de 1999:	Libor + 2,15%

A adequação e o controle do perfil do endividamento resultou em melhoria do índice de liquidez corrente o qual tem apresentado uma evolução contínua, tendo atingido 1,23 no balanço de encerramento do ano, mostrando um crescimento significativo quando comparado com o índice de 0,96 correspondente a 1998.

A Embraer também realizou, no primeiro trimestre do ano de 1999, o lançamento de debêntures, com direito de bônus de subscrição, com prazo de amortização compreendido em um período de sete anos a se concretizar em julho de 2005. As debêntures têm como base de remuneração a variação acumulada da TJLP (taxa de juros de longo prazo), tendo os juros remuneratórios sido fixados em 2% ao ano.

Demonstrativo do Valor Econômico Adicionado - VEA

O valor econômico adicionado consolidado - VEA para os exercícios de 1998 e 1999 foram, respectivamente, de R\$ 52,8 milhões e R\$ 232,1 milhões, significando uma remuneração excedente sobre o ativo operacional líquido - AOL de 4,3% e 11,5%, para os anos demonstrados.

R\$ milhões	1999	1998
Total do Ativo (a)	3.460,9	2.056,0
Ativo Total (Gerador de Receitas)	2.923,7	1.752,9
Passivo não-Oneroso (b)	1.443,3	822,6
Ativo Operacional Líquido Consolidado (a-b)	2.017,6	1.233,4
Investimentos a Remunerar	1.480,4	930,3
Capital de Terceiros (Financiamentos e Debêntures)	1.320,5	815,5
Receita Operacional Líquida	3.364,6	1.570,0
Despesas Operacionais	2.741,6	1.323,0
Resultado Operacional antes de IR/CS	623,0	247,0
(-) Imposto de Renda e Contribuição Social	230,5	91,4
(-) Custo do Capital de Terceiros	111,0	70,7
(+) Benefício Fiscal	41,1	26,1
Lucro Líquido	322,6	111,0
(-) Remuneração do Capital Próprio	25,6	18,4
VEA Operacional	297,0	92,6
VEA Consolidado	254,9	74,7

Os critérios utilizados para o cálculo do Valor Econômico Adicionado (VEA) foram os seguintes:

- Não foi considerada como despesa a rubrica " variações monetárias e cambiais líquidas" pois o risco cambial já está refletido no custo médio ponderado de capital;
- Imposto de renda e contribuição social calculados à taxa nominal de 37,0%.

Financiamento às Vendas

Em julho de 1998, o Governo Canadense iniciou na Organização Mundial do Comércio - OMC a instauração de um painel questionando o Programa Brasileiro de Financiamento às Exportações - PROEX, principalmente, quanto ao percentual de desconto dado na taxa de juros de até 3,8% ao ano. O Governo Brasileiro também requereu à OMC a instauração de um painel acusando o Governo Canadense de oferecer diversos e substantivos subsídios à Indústria Aeronáutica Canadense. Em 12 de março de 1999, a OMC declarou como proibidos o programa brasileiro e alguns programas canadenses de financiamento de aeronaves, considerados como subsídios ilegais à exportação. Em 2 de agosto de 1999, o Corpo de Apelação da OMC confirmou que o Brasil e o Canadá deveriam retirar ou modificar seus programas de suporte às exportações ali questionados, respectivamente, o PROEX para o Brasil e o TPC e Canada Account para o Canadá. Esta decisão foi adotada formalmente pela OMC em 20 de agosto de 1999, que deu até 18 de novembro de 1999 para que ambos os países retirassem os subsídios e efetuassem as mudanças necessárias para a adequação do programa às regras definidas. A decisão da OMC sugere que, contanto que as taxas de juros oferecidas pelo PROEX não sejam menores do que as oferecidas pelo mercado internacional, o programa estaria satisfazendo a OMC.

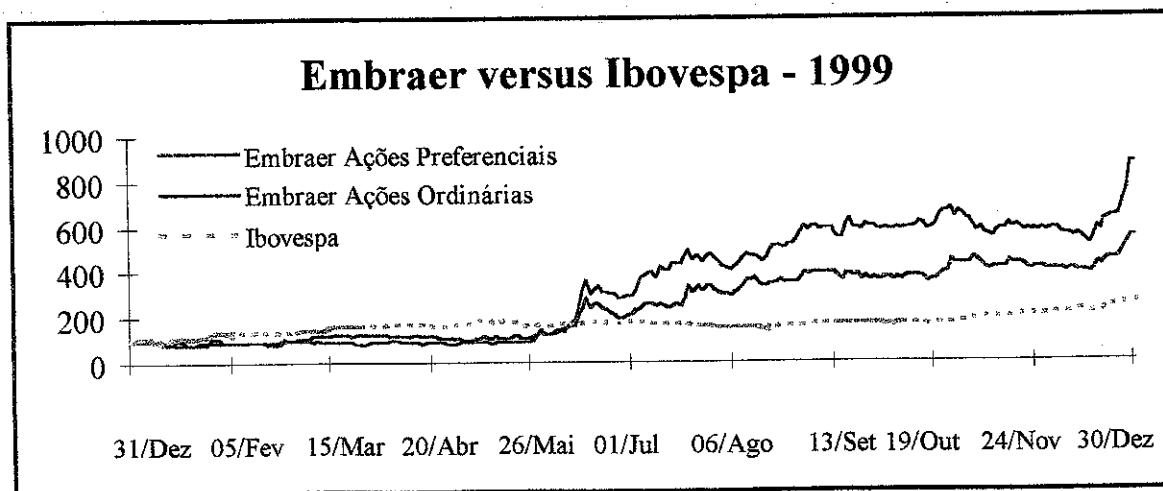
Em 19 de novembro de 1999, os Governos canadense e brasileiro apresentaram ao órgão de resolução de disputas da OMC as modificações que cada país fez e seus respectivos programas para atender à decisão da instituição. Com relação aos financiamentos de exportação de aeronaves regionais, o Governo brasileiro estabeleceu, para cada caso, uma taxa de equalização de juros baseada na taxa dos títulos do Tesouro Americano com prazo de dez anos adicionada de um "spread" de 0,2% ao ano e também reduziu a equalização da taxa de juros de 3,8% para no máximo de 2,5% ao ano.

Ambos os países declararam que as modificações foram insatisfatórias e não respeitavam as regras impostas pela OMC. Neste sentido, um novo painel foi instaurado para determinar se as decisões da OMC foram ou não atendidas. Espera-se para o mês de abril de 2000 a decisão sobre a disputa nessa fase. Entretanto, a Empresa não está em posição de prever o tempo que levará para alcançar-se a resolução final da OMC.

Relações com o Mercado

Ao longo do ano de 1999, as ações da Embraer despontaram como uma excelente alternativa de investimento. O desempenho das ações da Empresa em bolsa, principalmente após a feira de Le Bourget, a intensificação do relacionamento da Embraer com o mercado de capitais e a consolidação comercial, econômica - financeira da Empresa resultou em um aumento expressivo no volume de ações negociadas bem como em uma elevada valorização das mesmas. Considerando o ano de 1999, as ações preferenciais tiveram uma valorização de aproximadamente 443% e um volume médio diário de R\$1,2 milhões, as ações ordinárias valorizaram-se aproximadamente 765% e apresentaram um volume médio diário de R\$3,0 milhões.

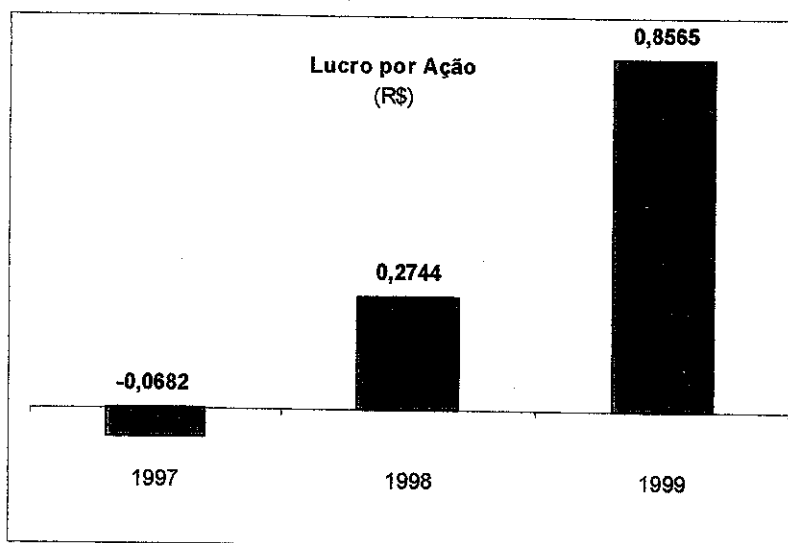
O gráfico a seguir apresenta a evolução do preço das ações da Empresa (ON e PN) comparados com Índice Bovespa, tendo como base 100, dezembro de 1998:



Em função do aumento de sua liquidez, as ações ordinárias da Empresa passaram a compor o índice Bovespa a partir de dezembro de 1999 com o peso de 1,5%.

No dia 04 de junho as ações preferenciais e ordinárias foram grupadas à base de 100 para 1 ação, passando a ser negociadas de lotes de mil ações, para unidade.

O lucro por ação, apurado nas demonstrações contábeis consolidadas dos últimos três anos é apresentado no gráfico a seguir. O lucro por ação de 1999 foi superior em 212,1% quando comparado com o de 1998.



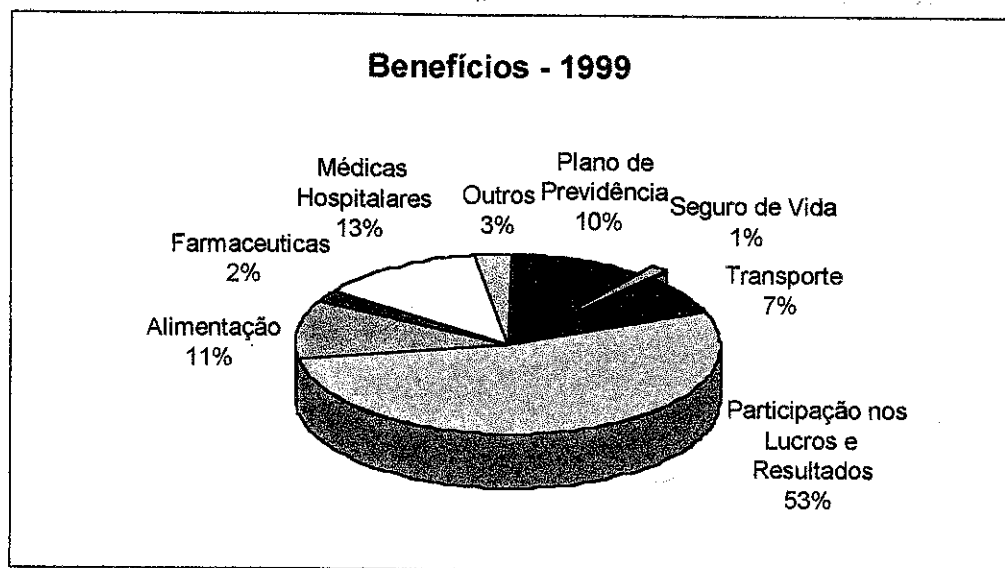
Responsabilidade Social

Proporcionar o desenvolvimento pessoal e profissional de seus empregados, bem como participar da busca do bem-estar da sociedade como um todo, tem sido objetivos prioritários da Embraer. Em 1999, em adição aos benefícios médico-hospitalares e sociais disponibilizados à totalidade dos empregados, foi concluída a implantação do Plano de Aposentadoria Complementar que já acumula a adesão de 60% do nosso efetivo.

Destacam-se ainda programas que tem por objetivo elevar os índices de satisfação dos empregados, bem como investir na formação profissional:

- a assinatura de um novo Convênio com o SENAI, através de um acordo de Comodato, permitindo que a empresa adotasse 39 menores aprendizes. Com esse Convênio, efetuou-se também um outro contrato, o de *Trainee* de Produção, para treinamento dos candidatos à ajudante de produção. Assim, em 1999 foram treinados no SENAI 264 candidatos, dos quais 263 foram admitidos;
- a implantação do Programa Integração Indústria, que visa potencializar a sinergia nos negócios existente com fornecedores, parceiros e clientes, estendendo-a para o desenvolvimento de pessoas. As principais empresas envolvidas são: British Aerospace - Reino Unido, Rolls Royce - Reino Unido, General Electric - Estados Unidos, Pratt & Whitney - Canadá, Honeywell - Estados Unidos, Rockwell - Estados Unidos, Parker - Estados Unidos, Pechiney - Estados Unidos, BFGoodrich - Estados Unidos, Hamilton Sundstrand - Estados Unidos;
- o estabelecimento de convênios com instituições de ensino, de forma a permitir o acesso à educação a todos os empregados interessados;
- a participação da Empresa em despesas com tratamentos pré e pós-operatório de doadores de rim e córnea, quando feitas a empregados e dependentes.

- No ano de 1999, os benefícios oferecidos aos empregados no total de R\$ 68,6 milhões, 65,7% superior aos R\$ 41,4 milhões de 1998, foram distribuídos como segue:



Nas relações com os empregados destaca-se a efetiva implantação de um Plano de Carreira e Remuneração, motivador e transparente, através do qual, além das definições dos cargos, condições de acesso profissional e de desenvolvimento de carreira, fica estabelecida uma profícua parceria entre Acionistas, Administração e os Empregados, lastreada nos Planos de Ação e Programas de Metas Setoriais, que, sem qualquer dúvida, faz de cada uma das pessoas que integram a Embraer um agente do seu desenvolvimento e do seu sucesso.

Esta parceria culmina com uma distribuição de resultados à totalidade dos empregados, significativa e estimulante, que alcançou neste período o montante de R\$ 36,6 milhões.

A Embraer também participa de campanhas junto à comunidade, destacando-se, no ano de 1999, a vacinação anti-tetânica, em parceria com a Secretaria de Saúde de São José dos Campos e a prevenção da avitaminose em parceria com um laboratório da região.

Como forma de reconhecimento público no desenvolvimento das ações sociais, a Embraer recebeu dois significativos prêmios. Em junho, a Embraer ganhou o Prêmio Top de RH, conferido pela ADVB - Associação de Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil às empresas que implementam projetos de recursos humanos cujos resultados estimulem a integração e participação dos empregados nas atividades empresariais. A gestão de recursos humanos da Embraer adotou uma postura estratégica de participação e viabilização das decisões empresariais, promovendo uma profunda evolução cultural, atuando de forma globalizada, com um sistema integrado de administração, baseado no conceito de competências. Em setembro a Embraer voltou a ser indicada, pelo segundo ano consecutivo, através do Guia Exame, publicação da revista Exame - Editora Abril, entre "As Melhores Empresas Para Você Trabalhar".

- O efetivo consolidado da Embraer acumulou um total de 8.302 colaboradores, alocados na controladora e em suas controladas como segue:

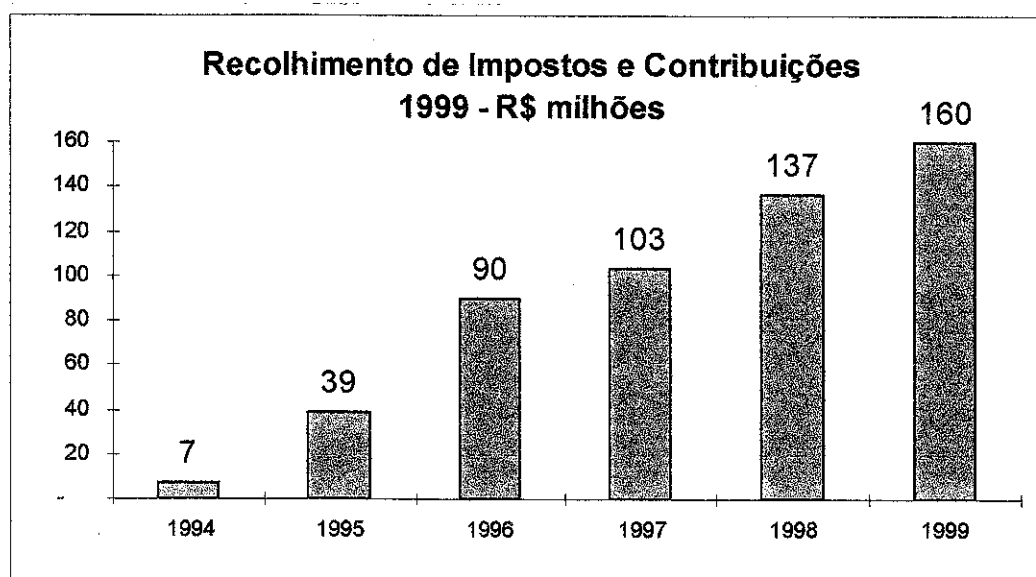
	Embraer SJC Campos	EAC EUA	EAI França	NEIVA Botucatu	ELEB SJC Campos	TOTAL
31/12/96	3.526	79	33	211	-	3.849
31/12/97	4.150	105	36	203	-	4.494
31/12/98	6.214	143	71	309	-	6.737
31/12/99	7.351	162	106	366	317	8.302

Desenvolvimento Organizacional

Um dos projetos corporativos prioritários que está em desenvolvimento e com a implantação prevista até meados do ano 2000 é o projeto denominado de Transformação da Organização para Resultados - TOR, o qual incorpora, além da revisão de todos os processos corporativos, a implantação do software "ERP - Enterprise Resource Planning" e tem por objetivo fornecer ferramentas adequadas para melhorar os resultados operacionais da produção e dos negócios com a expectativa de ganhos elevados de produtividade, melhorando sensivelmente a qualidade dos produtos e os serviços aos nossos Clientes. Somente no ano de 1999, os investimentos neste programa foram de R\$ 17,7 milhões.

Impostos e Contribuições Sociais

Além da geração de empregos diretos e indiretos, a Embraer também gerou benefícios à sociedade na forma de recolhimento de tributos, na forma de impostos, contribuições, encargos sociais e taxas (municipais, estaduais e federais). Este tipo de contribuição tem evoluído de forma sistemática e significativa, conforme mostra o gráfico a seguir:



Demonstrativo do Valor Agregado - DVA

A tabela a seguir permite uma completa visão de como o valor agregado pela Embraer foi distribuído, durante o ano de 1999, entre os acionistas, os empregados e as diferentes esferas de governo (municipal, estadual e federal):

Controladora - R\$ milhões	1998	1999
Receitas	1.551,2	3.255,7
Insumos Adquiridos de Terceiros	981,8	2.231,8
Valor Adicionado Bruto	569,4	1.023,9
Retenções	95,8	115,5
Valor Adicionado Líquido Produzido	473,6	908,4
Valor Adicionado Recebido em Transferência	56,5	86,7
Valor Adicionado Total a Distribuir	530,1	995,1
Distribuição do Valor Adicionado	530,1	995,1
Pessoal e Encargos	214,5	297,6
Impostos, Taxas e Contribuições	50,8	(38,2)
Impostos, Taxas e Contribuições	42,5	120,4
Créditos Tributários IR/CSSL	8,3	(158,6)
Juros e Aluguéis	121,9	303,2
Juros s/Capital Próprio e Dividendos	55,3	123,5
Lucros Retidos / Prejuízo do Exercício	87,6	309,0

Meio Ambiente

O desafio de produzir sem agredir o meio ambiente levou a Embraer a desenvolver programas de prevenção e monitoramento em todas as suas áreas de produção, com acompanhamento de órgãos de controle ambiental. A Empresa investe no tratamento de seus efluentes líquidos realizando pesquisas na área de fitorremediação, através de replantios ao redor da lagoa do CTA, em conjunto com o próprio CTA e a CETESB. Além da manutenção da qualidade da água e investigação das condições de vida dos peixes na lagoa, foi desenvolvido um programa de prevenção ambiental, reduzindo-se o aporte de contaminantes hídricos, através de investimentos em novos equipamentos.

A prevenção da poluição atmosférica também é uma preocupação constante da Embraer. Visando a proteção da camada de ozônio, os produtos com CFC (solventes clorados) foram substituídos por outros menos agressivos e retentores foram instalados nas cabines de pintura. Todos os resíduos sólidos, produtos e subprodutos agressivos ao meio ambiente são coletados e recebem destinação adequada para tratamento.

O programa de coleta seletiva de papel, plásticos e metais, assim como a campanha de reciclagem (latas) já são usuais na Empresa e contam, ano a ano, com uma maior participação por parte dos empregados.

Outro dado importante foi a instalação de uma prensa automática e sistema de separação de lixo orgânico gerado na fábrica. Esse novo processo resultou na eliminação do contato humano com o lixo e diminuição do volume de resíduos enviados ao aterro sanitário. Em 1999, a Embraer destinou R\$ 1 milhão a investimentos e manutenção de programas ligados ao meio ambiente.

Perspectivas

Próxima de completar cinco anos da sua privatização, a Embraer alcança expressivo reconhecimento da sociedade e do mercado, tendo seus produtos escolhidos para a renovação da frota das principais companhias aéreas de classe mundial. A credibilidade conquistada pela Empresa e as análises realizadas quanto ao mercado e às necessidades de nossos clientes abriram caminho para a decisão de levar à frente o desenvolvimento de novas aeronaves. Foi assim com os jatos ERJ 170, para o segmento 61 a 80 assentos e com o ERJ 190-100 e ERJ 190-200 para o segmento 81 a 100 assentos e, agora, com o mais novo produto da Embraer, o ERJ 140 para 44 passageiros. Assim, vemos uma Embraer forte econômica, financeira e comercialmente pronta para tornar efetiva uma aliança estratégica que vem sendo planejada há alguns anos, a qual permitirá uma alavancagem das suas atividades, através da identificação e do desenvolvimento de novas e sólidas oportunidades de negócios, as quais beneficiarão a todos os nossos clientes e fornecedores, a Embraer e seus empregados, e os acionistas.

Agradecimentos

Agradecemos a colaboração dos nossos Parceiros, Fornecedores e Instituições Financeiras e Governamentais, a confiança depositada nesta Administração pelos Clientes e Acionistas e de maneira especial agradecemos aos nossos Empregados, principais responsáveis pela satisfação dos nossos Clientes no mundo e pela geração dos resultados, não só os até aqui conquistados mas também por aqueles que vislumbramos no futuro próximo, além do zelo e da manutenção do grande patrimônio tecnológico e produtivo da Embraer.

São José dos Campos, 24 de março de 2000.

A Administração

**11.01. NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS INDIVIDUAIS E CONSOLIDADAS
EM 31 DE DEZEMBRO DE 1999 E 1998
(Valores em milhares de reais)**

1. Contexto Operacional

A Empresa tem por objetivo projetar, construir e comercializar aeronaves e materiais aeroespaciais e respectivos acessórios, componentes e equipamentos, promover ou executar atividades técnicas vinculadas à produção e manutenção do material aeroespacial, contribuir para a formação de pessoal técnico necessário à indústria aeroespacial e executar outras atividades tecnológicas, industriais, comerciais e de serviços correlatos à indústria aeroespacial.

2. Apresentação das Demonstrações Contábeis

a. Controladora

As demonstrações contábeis que estão sendo apresentadas foram elaboradas em conformidade com a Lei das Sociedades por Ações e disposições complementares da Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

Atendendo à Instrução CVM nº 248/96, essas demonstrações contábeis estão sendo apresentadas de acordo com os princípios contábeis emanados da legislação societária.

b. Consolidado

As demonstrações consolidadas foram elaboradas em moeda histórica de acordo com os princípios emanados da legislação societária.

Essas demonstrações consolidadas apresentam os saldos das contas da Empresa e das seguintes controladas: Embraer Aircraft Corporation - EAC, Embraer Aviation International - EAI, Embraer Finance Ltd. - EFL, Green Service Inc. - GSI, Trumpeter Inc., Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA, Órbita Sistemas Aeroespaciais S.A. - ÓRBITA e Embraer-Liebherr Equipamentos do Brasil S.A.

Saldo e transações intercompanhias e lucros não realizados estão eliminados na consolidação.

Apresentamos, a seguir, a conciliação do patrimônio líquido e lucro líquido do exercício da controladora e consolidado:

	Lucro do Exercício		Patrimônio Líquido	
	1999	1998	1999	1998
Na Controladora	432.507	142.806	741.759	442.172
Lucros não Realizados	(20.355)	(10.760)	(44.653)	(24.298)
No Consolidado	<u>412.152</u>	<u>132.046</u>	<u>697.106</u>	<u>417.874</u>

Os lucros não realizados referem-se a vendas da controladora às controladas, e também entre as controladas, de peças de reposição e direito de mercado, eliminadas somente no consolidado.

Opcionalmente, conforme facultado pela Instrução CVM nº 248/96, as demonstrações contábeis estão sendo apresentadas em moeda de poder aquisitivo constante (Quadro I - Anexo).

3. Principais Práticas Contábeis

a. Disponível

As aplicações financeiras são avaliadas ao custo, acrescido dos rendimentos auferidos até a data do balanço.

b. Provisão para créditos de liquidação duvidosa

Foi constituída com base na análise dos recebíveis, em montante considerado suficiente para cobrir possíveis perdas.

c. Transações em Moeda Estrangeira

Transações em moeda estrangeira são contabilizadas pela taxa de conversão do dia da transação. Ativos ou passivos denominados em moedas estrangeiras são convertidos utilizando-se a taxa de câmbio na data do balanço patrimonial. As variações cambiais são reconhecidas nas demonstrações do resultado à medida que ocorrem.

d. Ganhos (Perdas) na Conversão de Moeda Estrangeira

Ganhos ou perdas na conversão decorrentes dos efeitos da desvalorização (ou valorização) do real em relação ao dólar norte-americano ou franco francês, quando da conversão das demonstrações contábeis das subsidiárias estrangeiras para apuração da equivalência patrimonial e da consolidação, são alocados a despesas financeiras.

e. Estoques

Demonstrados ao menor valor entre o custo médio das compras ou produção e o custo de mercado ou valor líquido de realização, após constituídas as provisões necessárias. O custo de mercado é o custo de reposição das matérias-primas e dos valores de realização para os produtos em elaboração e produtos acabados. Peças de reposição são reconhecidas pelo custo médio que não exceder o valor de realização.

f. Ativo Permanente

Os investimentos em controladas são avaliados pelo método de equivalência patrimonial, eliminando-se os lucros não realizados até a data do balanço. Outros investimentos estão registrados pelo custo de aquisição corrigidos monetariamente até 31 de dezembro de 1995 e reduzidos pela provisão para perdas necessária para adequá-los ao valor de mercado.

O imobilizado é avaliado pelo custo, acrescido das reavaliações monetariamente corrigido até 31 de dezembro de 1995. As depreciações são computadas pelo método linear, tomando-se por base a vida útil estimada dos bens. Melhorias nos bens existentes, imobilizados e custos de manutenção e reparo são lançados a resultado quando incorridos. Materiais alocados a projetos específicos são adicionados a imobilizações em andamento.

O diferido é reconhecido pelo custo, monetariamente corrigido até 31 de dezembro de 1995, composto principalmente por gastos com pesquisa e desenvolvimento, incluindo desenhos, projetos de engenharia, construção de protótipos e ferramentais, para amortização subsequente baseada no número de aeronaves que se espera sejam vendidas.

g. Empréstimos

Empréstimos incluem provisão de juros até a data do balanço.

h. Adiantamentos de Clientes

Corrigidos na data do recebimento com base na variação monetária e/ou variação cambial, quando aplicável.

i. Imposto de Renda e Contribuição Social

Incluem imposto de renda federal e imposto sobre contribuição social. Impostos diferidos ativos são reconhecidos sobre diferenças temporais na extensão em que sua realização possa ser razoavelmente assegurada.

j. Provisão para Férias

Férias acumuladas a pagar para os funcionários são provisionadas conforme incorridas.

k. Garantia dos Produtos

Despesas com garantia são reconhecidas com base nos valores estimados a incorrer através de uma porcentagem do preço de venda da aeronave. O período de garantia varia de dois a três anos, dependendo da parte da aeronave.

l. Provisões para Contingências

Provisões para contingências são baseadas em opiniões dos assessores legais e melhores estimativas da Administração sobre o provável resultado dos processos pendentes na data do balanço.

m. Plano de Pensão

A Empresa patrocina um plano de contribuição definida para seus funcionários. Os custos correntes são determinados pelo montante da contribuição requerida para o período e contabilizados pelo regime de competência.

n. Participação nos Lucros e Resultados

Provisões são realizadas para reconhecer a participação dos funcionários nos lucros e resultados. O valor registrado corresponde à participação dos funcionários da Empresa e de suas controladas, cujo pagamento está sujeito à aprovação do Conselho de Administração.

o. Vendas e Outras Receitas Operacionais

Vendas sob contratos a preços fixos são geralmente reconhecidas quando da entrega do material ou quando eventos contratuais são cumpridos. As vendas de aeronaves regionais são reconhecidas quando da entrega. No segmento de aeronaves de defesa, as operações consistem principalmente de contratos de desenvolvimento de longo prazo, predominantemente para o governo brasileiro, e a receita é reconhecida com base no recebimento parcial através do andamento físico.

p. Lucro por Ação

Lucro por ação foi calculado com base no número de ações em circulação na data do balanço. Para fins de cálculo do lucro por ação de 1998 foi considerado o grupamento de ações descrito na nota 20.

q. Outorga de Ações

Outorga de ações não resulta em nenhuma despesa a ser contabilizada. Quando do exercício das opções, a compra de ações pelos empregados será reconhecida como aumento de capital no montante do preço de compra.

r. Ativos e Passivos em Moeda Estrangeira ou Sujeitos à Atualização Monetária

Contas em moeda estrangeira são convertidas para reais pela taxa de conversão na data do balanço. Contas sujeitas à correção monetária são atualizadas com base nos índices definidos legalmente ou em contrato.

4. Disponibilidades

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Caixa e Bancos	2.194	2.250	18.264	16.303
Aplicações Financeiras:				
Em Reais-				
CDB	21.751	245.744	21.751	245.744
Fundos de Investimentos	456.062	25.828	456.062	25.828
Em Dólares-				
Depósitos	-	-	394	4.774
Notas Promissórias	-	-	47.129	21.239
Títulos de Capitalização	4.555	-	4.555	-
	<u>484.562</u>	<u>273.822</u>	<u>548.155</u>	<u>313.888</u>

A taxa de juros média para as aplicações em reais e em dólares em 31 de dezembro de 1999 é de 25% ao ano e 6,48% ao ano, respectivamente.

5. Contas a Receber

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Comando da Aeronáutica	57.837	52.465	57.837	52.465
Clientes no País	12.140	7.840	11.354	8.944
Clientes no Exterior	433.038	88.730	489.968	103.050
Programa de Financiamentos à Exportação - PROEX (a)	-	-	25.079	11.383
	<u>503.015</u>	<u>149.035</u>	<u>584.238</u>	<u>175.842</u>
Menos- Circulante	501.373	146.076	557.407	152.087
Longo Prazo	<u>1.642</u>	<u>2.959</u>	<u>26.831</u>	<u>23.755</u>

- (a) Refere-se aos recebíveis adquiridos pela Empresa de seus clientes, relacionados à equalização da taxa de juros a ser paga pelo PROEX entre o 11º e 15º ano após a venda da respectiva aeronave, os quais foram reconhecidos a valor presente. A receita de juros é adicionada ao saldo da conta e reconhecida como receita financeira.

Em 31 de dezembro de 1999 e 1998, respectivamente, contas a receber do Comando da Aeronáutica incluem montantes não faturados de R\$ 55.019 e R\$ 47.274, relativos, principalmente, a receitas reconhecidas pelo método de recebimento parcial; o saldo restante refere-se ao faturamento de aeronaves e vendas de peças de reposição e serviços.

A movimentação da provisão para créditos de liquidação duvidosa é como segue:

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Saldo Inicial	507	66	2.351	225
Varição Cambial	113	-	565	-
Provisão	2.052	518	17.309	2.482
Reversão	(101)	(77)	(184)	(356)
Saldo Final	<u>2.571</u>	<u>507</u>	<u>20.041</u>	<u>2.351</u>

6. Impostos a Recuperar

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
IPI, ICMS e Equivalentes	16.843	7.786	31.183	10.410
Impostos Retidos e Antecipações de Impostos ..	181	9.483	2.032	9.597
Outros	257	314	257	248
	<u>17.281</u>	<u>17.583</u>	<u>33.472</u>	<u>20.255</u>
Menos-Circulante	13.859	17.583	30.050	20.255
Longo Prazo	<u>3.422</u>	<u>-</u>	<u>3.422</u>	<u>-</u>

7. Outras Contas a Receber

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Crédito junto a Fornecedores (a)	28.610	9.366	28.962	9.818
Depósitos em Garantia (b)	7.628	7.094	41.270	15.750
Consórcio (c)	-	-	8.395	5.724
Adiantamentos a Empregados	6.957	5.834	7.247	5.959
Imposto sobre Importação a Recuperar	1.214	1.439	1.214	1.439
Contas a Receber - INSS	353	1.578	353	1.578
Outros	818	5.068	7.767	22.739
	<u>45.580</u>	<u>30.379</u>	<u>95.208</u>	<u>63.007</u>
Menos- Circulante	37.918	21.076	39.972	24.232
Longo Prazo	<u>7.662</u>	<u>9.303</u>	<u>55.236</u>	<u>38.775</u>

- (a) Representado, principalmente, por descontos de preço a serem recebidos dos fornecedores em função de volumes de materiais adquiridos, e peças de aeronaves não cobráveis.
- (b) Valores em dólares representados por depósitos temporários efetuados para suportar estruturação de financiamentos de vendas.
- (c) Representa a entrega antecipada de aeronaves executivas à GAPLAN Administradora de Bens S/C Ltda. O montante dessa conta está em negociação para ser baixado contra os pagamentos antecipados efetuados pela GAPLAN; tais adiantamentos referem-se a outras aeronaves que ainda não foram entregues, cujo montante está registrado na conta "Adiantamento de clientes".

8. Estoques

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Produtos Acabados	198.135	41.530	199.531	42.304
Produtos em Elaboração	412.847	184.857	421.812	189.175
Matéria-Prima e Materiais Diversos	397.361	230.348	547.887	331.739
Aviões Usados para Revenda	319	318	7.863	318
Materiais de Consumo	1.044	675	1.152	675
Mercadorias em Trânsito	120.808	130.125	82.194	73.423
Adiantamentos a Fornecedores	18.658	24.119	20.619	44.640
	<u>1.149.172</u>	<u>611.972</u>	<u>1.281.058</u>	<u>682.274</u>

Os estoques, quando aplicável, são trazidos ao valor líquido de reposição (matéria-prima) ou valor líquido de realização (produto em elaboração e produto acabado), adotando-se os seguintes critérios:

- Provisão para Redução a Valor de Mercado: estoques de produto em elaboração e produto acabado foram reduzidos ao valor líquido de realização depois da dedução dos custos, impostos e despesas comerciais, ajustados proporcionalmente ao estágio de fabricação. Estoques de matéria-prima foram reduzidos a valor de mercado com base no custo médio dos estoques comparado com o custo médio de reposição.
- Provisão para Obsolescência: para itens não movimentados há mais de dois anos, foram constituídas provisões para cobrir eventuais perdas para estoque de almoxarifado e produtos em processo excessivos e obsoletos, segundo julgamento da Administração quanto aos seus valores líquidos de realização.
- Capacidade Ociosa: os custos relacionados com o excesso de capacidade anormal e temporária foram registrados diretamente em outras despesas operacionais.

As provisões são as seguintes:

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Provisão para Obsolescência:				
Saldo Inicial	10.453	5.363	21.685	15.045
Provisão	22.591	8.931	26.896	9.793
Baixa (Reversão)	(19.778)	(3.841)	(14.671)	(3.971)
Efeito da variação cambial	-	-	5.127	818
Saldo Final	<u>13.266</u>	<u>10.453</u>	<u>39.037</u>	<u>21.685</u>

9. Investimentos

a. Saldos

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Em sociedades Controladas:				
Embraer Aircraft Corporation - EAC	72.913	46.234	-	-
Embraer Aviation International - EAI	8.504	6.003	-	-
Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA	10.698	10.452	-	-
Embraer Finance Ltd. - EFL	2.335	9.992	-	-
Green Service Inc. - GSI	10.240	3.662	-	-
Trumpeter Inc.	5.718	4.152	-	-
Embraer-Liebherr Equipamentos do Brasil S.A.	23.060	-	-	-
	<u>133.468</u>	<u>80.495</u>	-	-

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Em Sociedades Coligadas:				
AMX International Ltd.	46	46	46	46
Expressprop LLC	-	-	5.892	4.152
	46	46	5.938	4.198
Outros	-	-	168	117
	<u>133.514</u>	<u>80.541</u>	<u>6.106</u>	<u>4.315</u>

b. Informações relativas às controladas

	1999				1998		
	Participação no Capital	Patrimônio Líquido	Lucro (Prejuízo) do Exercício	Equivalência Patrimonial	Patrimônio Líquido	Lucro (Prejuízo) do Exercício	Equivalência Patrimonial
Embraer Aircraft Corporation - EAC	100,00	72.913	4.398	4.398	46.234	3.044	3.044
Embraer Aviation International - EAI	100,00	8.504	818	818	6.003	(2.742)	(2.742)
Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA	100,00	10.698	245	245	10.452	187	187
Embraer Finance Ltd. - EFL	100,00	2.335	(12.454)	(12.454)	9.992	9.645	9.645
Órbita Sistemas Aeroespaciais S.A. - ÓRBITA	100,00	(464)	(83)	(83)	(381)	(14)	(14)
Embraer-Liebherr Equipamentos do Brasil S.A.	99,999	23.060	57	57	-	-	-
Green Service Inc. - GSI	100,00	10.240	4.820	4.820	3.662	3.394	3.541
Trumpeter Inc.	100,00	5.718	(427)	(427)	4.152	42	42
				<u>(2.626)</u>			<u>13.703</u>

c. Atividades Operacionais das Sociedades Controladas

Embraer Aircraft Corporation - EAC

Subsidiária integral localizada em Fort Lauderdale, Flórida, nos Estados Unidos da América, tem por objetivo principal o empresariamento dos mercados das Américas do Norte e Central, do Reino Unido, da Escandinávia e Austrália, incluindo vendas, apoio ao produto e treinamento de clientes.

Embraer Aviation International - EAI

Subsidiária integral sediada em Le Bourget, próximo a Paris, na França, tem por objetivo o apoio pós-vendas para os mercados da Europa, África e Oriente Médio.

Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA

Subsidiária integral localizada em Botucatu - SP, que fabrica e comercializa os aviões agrícolas e executivos leves, além da fabricação e montagem de componentes para as aeronaves EMB 120 e ERJ 135/145.

Órbita Sistemas Aeroespaciais S.A. - ÓRBITA

Atualmente encontra-se com suas atividades operacionais paralisadas.

Embraer-Liebherr Equipamentos do Brasil S.A.

Criada em 26 de novembro de 1999, localizada em São José dos Campos - SP, tem como atividade principal a fabricação e comercialização de equipamentos hidráulicos e mecânicos de precisão para aplicação na indústria aeroespacial.

Embraer Finance Ltd. - EFL

Localizada em Grand Cayman, tem como finalidade apoiar as atividades de suprimentos, comercialização e financiamento das operações da Empresa.

Green Service Inc. - GSI

Com base operacional instalada em Dallas, Texas, nos Estados Unidos da América, foi criada para suportar naquele país as atividades de desenvolvimento das configurações especiais do EMB 145, encomendado pelo Programa SIVAM - Sistema Integrado de Vigilância da Amazônia para executar as missões de Sensoriamento Remoto e Vigilância Aérea.

Trumpeter Inc.

Localizada em Wilmington, Delaware, nos Estados Unidos da América, tem como objetivo dar suporte à operação de venda de aeronaves EMB 120 usadas.

d. Operações com Partes Relacionadas

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Circulante:		
Aplicações Financeiras-		
Banco Bozano, Simonsen	32.782	14.645
Contas a Receber	125.347	78.816
Comando da Aeronáutica	<u>57.837</u>	<u>52.465</u>
Embraer Aircraft Corporation - EAC	34.169	14.007
Embraer Aviation International - EAI	13.537	10.240
Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA	82	28
Embraer Finance Ltd. - EFL	5.817	430
Green Service Inc. - GSI	12.212	1.646
Embratel - Liebherr Equipamentos do Brasil S.A.	1.693	-
Fornecedores	<u>260.079</u>	<u>123.840</u>
Comando da Aeronáutica	-	22
Embraer Aircraft Corporation - EAC	248	22
Embraer Aviation International - EAI	745	87
Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA	381	760
Embraer Finance Ltd. - EFL	254.339	122.949
Embraer-Liebherr Equipamentos do Brasil S.A.	4.366	-
Adiantamentos de Clientes		
Comando da Aeronáutica	37.983	23.037
Contas a Pagar	<u>113.463</u>	<u>51.057</u>
Comando da Aeronáutica	5.664	10.008
Embraer Aircraft Corporation - EAC	7.517	2.657
Embraer Aviation International - EAI	3.905	2.541
Embraer Finance Ltd. - EFL	96.377	35.851
Financiamentos-		
Banco Bozano, Simonsen	-	6.067
	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Longo Prazo:		
Contas a Receber	<u>491.597</u>	<u>216.084</u>
Embraer Aircraft Corporation - EAC	-	996
Embraer Aviation International - EAI	-	15
Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA	-	-
Embraer Finance Ltd. - EFL	490.577	215.073
Green Service Inc. - GSI	-	-
Embraer-Liebherr Equipamentos do Brasil S.A.	1.020	-
Adiantamentos de Clientes		
Comando da Aeronáutica	-	22.877

Resultado:

Vendas	239.646	198.996
Comando da Aeronáutica	131.807	145.499
Embraer Aircraft Corporation - EAC	59.819	39.379
Embraer Aviation International - EAI	23.117	13.026
Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA	186	199
Green Service Inc. - GSI	17.895	893
Embraer-Liebherr Equipamentos do Brasil S.A.	1.630	-
Embraer Finance Ltd. - EFL	5.192	-
Receitas Financeiras	4.821	5.073
Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA	-	519
Embraer Finance Ltd. - EFL	3.318	2.685
Banco Bozano, Simonsen	1.450	1.869
Embraer Aircraft Corporation - EAC	53	-
Ressarcimento de Despesas	(2.409)	(1.344)
Embraer Aviation International - EAI	(2.133)	(1.235)
Green Service Inc. - GSI	226	481
Comando da Aeronáutica	(502)	(590)
Despesas Financeiras	(61)	(2.056)
Embraer Aircraft Corporation - EAC	(16)	(275)
Indústria Aeronáutica Neiva S.A. - NEIVA	-	(13)
Embraer Finance Ltd. - EFL	-	(3)
Banco Bozano, Simonsen	(45)	(1.765)
Despesas com Comercialização	(74.408)	(35.959)
Embraer Aircraft Corporation - EAC	(33.317)	(18.555)
Embraer Aviation International - EAI	(8.071)	(1.175)
Embraer Finance Ltd. - EFL	(33.020)	(16.229)

As transações são efetuadas a preços e condições normais de mercado.

10. Imobilizado

	Controladora				
	Taxa anual de Depreciação (%)	Custo Corrigido	Depreciação Acumulada	Líquido 1999	Líquido 1998
Terrenos	-	14.626	-	14.626	14.851
Edifícios e Benfeitorias em					
Terrenos	2,08 a 10,00	206.319	(77.226)	129.093	130.161
Instalações	3,23 a 10,00	122.587	(103.932)	18.655	21.584
Máquinas e Equipamentos	5,88 a 10,00	215.927	(145.524)	70.403	66.776
Móveis e Utensílios	10,00 a 20,00	14.229	(11.438)	2.791	1.365
Veículos	9,09 a 20,00	6.016	(4.241)	1.775	928
Aeronaves	25,00	1.702	(1.702)	-	-
Imobilizações em Andamento ..	-	25.338	-	25.338	6.198
Computadores e Periféricos	20,00	36.786	(22.863)	13.923	7.674
Outros Bens	20,00	20.021	(2.892)	17.129	10.810
		<u>663.551</u>	<u>(369.818)</u>	<u>293.733</u>	<u>260.347</u>

	Taxa anual de Depreciação (%)	Custo Corrigido	Consolidado		
			Depreciação Acumulada	Líquido 1999	Líquido 1998
Terrenos	-	14.872	-	14.872	14.881
Edifícios e Benfeitorias em Terrenos	2,08 a 10,00	234.064	(91.018)	143.046	138.109
Instalações	3,23 a 10,00	129.675	(110.075)	19.600	22.177
Máquinas e Equipamentos	5,88 a 10,00	235.975	(160.572)	75.403	67.807
Móveis e Utensílios	10,00 a 20,00	17.050	(13.411)	3.639	1.738
Veículos	9,09 a 20,00	6.402	(4.498)	1.904	1.005
Aeronaves	25,00	69.210	(17.731)	51.479	30.651
Imobilizações em Andamento ...	-	25.939	-	25.939	6.198
Computadores e Periféricos	20,00	46.047	(29.027)	17.020	8.860
Outros Bens	20,00	21.794	(3.904)	17.890	11.166
		<u>801.028</u>	<u>(430.236)</u>	<u>370.792</u>	<u>302.592</u>

Em 30 de dezembro de 1988 e 30 de abril de 1991, a Empresa contabilizou reavaliações dos seus ativos operacionais. Os saldos remanescentes dessas reavaliações em 31 de dezembro de 1999 e 1998 eram de R\$ 138.621 e R\$ 149.749, respectivamente. Os valores referentes às reservas de reavaliação correspondentes foram capitalizados e, exceto pela porção relacionada aos bens imóveis, foram incluídos no cálculo dos lucros tributáveis para fins do imposto de renda. As taxas de depreciação dos bens reavaliados foram determinadas com base na revisão da estimativa da vida útil dos bens, de acordo com o laudo de avaliação.

As provisões para imposto de renda e contribuição social sobre as reavaliações dos bens imóveis não foram refletidas nas demonstrações contábeis, conforme facultado pela Instrução CVM nº 197/93. O montante do efeito futuro de impostos sobre a parcela de reavaliação correspondente em 31 de dezembro de 1999 é de aproximadamente R\$ 20.715.

11. Diferido

Os saldos eram representados por:

	Controladora				Consolidado			
	Custo Acumulado	Amortização Acumulada	Líquido 1999	Líquido 1998	Custo Acumulado	Amortização Acumulada	Líquido 1999	Líquido 1998
ERJ 145/135	415.893	(166.065)	249.828	315.131	426.377	(171.257)	255.120	315.131
EMB 120 - Brasília .	199.157	(197.880)	1.277	37.034	199.157	(197.880)	1.277	37.034
S-92 - Sikorsky	10.146	-	10.146	13.792	15.805	-	15.805	13.792
ERJ 170/190	2.269	-	2.269	-	2.351	-	2.351	-
Outros	-	-	-	5.175	11.243	(9.799)	1.444	6.497
	<u>627.465</u>	<u>(363.945)</u>	<u>263.520</u>	<u>371.132</u>	<u>654.933</u>	<u>(378.936)</u>	<u>275.997</u>	<u>372.454</u>

Os valores registrados no ativo diferido referem-se aos gastos com materiais, serviços e mão-de-obra alocados às atividades de desenvolvimento de novos produtos, incluindo a construção de protótipos, corpos de prova, realização de ensaios estáticos e em voo e fabricação de ferramentas e gabaritos para produção da série.

A amortização do diferido é efetuada com base na quantidade de aeronaves que se estima produzir, segundo cada projeto, a partir da ocasião em que os benefícios começam a ser gerados, sendo os montantes apropriados ao custo de produção.

No caso de projetos paralisados ou daqueles cuja realização está parcialmente comprometida, os gastos diferidos são baixados ou reduzidos ao custo líquido de recuperação.

ERJ 145

Este jato regional para 50 passageiros está sendo utilizado por companhias aéreas nos Estados Unidos, no Brasil e na Europa. Em 31 de dezembro de 1999, já tinham sido entregues 176 aeronaves, do total de 352 pedidos firmes. Uma plataforma modificada do ERJ 145 está em processo de desenvolvimento para uso no Programa SIVAM (EMB 145, AEW&C - Airborne Early Warning and Control e EMB 145 RS - Sensoriamento Remoto). Em 31 de dezembro de 1999, a Empresa tinha 12 ordens firmes para tal aeronave.

ERJ 135

Este jato regional para 37 passageiros foi lançado pela Empresa em setembro de 1997 e apresentado ao mercado em 12 de maio de 1998. A primeira aeronave foi entregue à Continental Express no dia 23 de julho de 1999. Em 31 de dezembro de 1999, do total de 141 pedidos firmes dessa aeronave, 16 unidades já haviam sido entregues.

ERJ 140

Em 30 de setembro de 1999, durante o Encontro Anual dos Operadores Regionais Europeus, a Empresa lançou um novo jato regional para 44 passageiros, o ERJ 140. Esta aeronave terá uma comunalidade acima de 96% com o ERJ 145 e o ERJ 135 e estima-se estar disponível para o mercado no primeiro semestre de 2001.

ERJ 170 e ERJ 190

Em 11 de fevereiro de 1999, a Empresa anunciou o pré-lançamento de uma nova família de jatos regionais para 70, 98 e 108 passageiros, o ERJ 170, o ERJ 190-100 e o ERJ 190-200, respectivamente. Em 27 de maio de 1999, o Conselho de Administração aprovou o desenvolvimento dessas aeronaves, as quais foram anunciadas oficialmente no 43º Salão Aeroespacial de Le Bourget, França. Em 31 de dezembro de 1999, a Empresa possuía 70 pedidos firmes para essas aeronaves que se encontram em desenvolvimento.

EMB 120 - Brasília

Em 31 de dezembro de 1999, a Empresa já havia entregue 350 unidades dessa aeronave e, considerando a inexistência de pedidos em carteira, a Empresa procedeu a baixa do diferido no montante de R\$ 31.288 para resultado, remanescendo apenas R\$ 1.277 correspondentes à cota de amortização de duas aeronaves que se encontram em produção.

S-92 - Sikorsky

A Empresa encontra-se em processo de desenvolvimento da estrutura dos tanques e sistemas de combustível e de trens de pouso do helicóptero modelo S-92 Helibus, com biturbina de médio porte e capacidade para transportar 19 passageiros em sua versão civil, a ser fabricado pela United Technologies Sikorsky Corporation (EUA).

O demonstrativo abaixo apresenta os custos de pesquisa e desenvolvimento consolidados por modelo de aeronave em 31 de dezembro de 1999, juntamente com as informações das opções de compra, ordens firmes e aeronaves entregues.

	Em Milhares de Reais, Exceto a		
	Quantidade de Aeronaves		
	EMB 120	ERJ 145/135	ERJ 170/190
Custo Diferido	199.157	426.377	2.351
Amortização Acumulada	(197.880)	(171.257)	-
Líquido	1.277	255.120	2.351
Quantidade de Aeronaves Projetadas para o Programa em 31 de Dezembro de 1999	352	960	650
Quantidade de Aeronaves em 31 de Dezembro de 1999:			
Entregues	350	192	-
Ordens Firmes em Carteira	-	313	70
Opções com Data de Exercício em: (não auditadas)			
2000	-	140	105
2001	-	101	-
2002	-	110	-
Após 2002	-	166	-
Total de Opções	-	517	105
Total Geral	350	1.022	175

12. Financiamentos

a. Composição

	Moeda	Taxa Anual de Juros (%)	Controladora		Consolidado	
			1999	1998	1999	1998
Moeda Estrangeira:						
Financiamento BNDES - EXIM -						
Pré-Embarque	US\$	Libor + 1,70 a 2,00	276.360	322.847	276.360	322.847
Aquisição de Materiais	US\$	Libor + 0,52 a 1,35	527.152	218.483	545.342	218.483
Adiantamentos sobre Contratos de Câmbio	US\$	6,70 a 7,90	84.469	95.197	84.469	95.197
Desenvolvimento de Projetos -						
FINEM	US\$	Libor + 3,00	40.409	33.145	41.892	33.145
Capital de Giro	US\$/FFr	6,50 a 11,50	-	-	58.360	11.550
Aquisição de Imobilizado	US\$	1,90 a 8,00	-	-	867	1.240
			<u>928.390</u>	<u>669.672</u>	<u>1.007.290</u>	<u>682.462</u>
Moeda Nacional:						
Desenvolvimento de Projetos -						
FINEM		TJLP + 3,00 a 3,50	89.176	98.812	94.117	98.812
Importação		TJLP + 5,50	8.826	8.256	8.826	8.256
FINEP		TJLP + 4,00	27.811	26.011	27.811	26.011
Aquisição de Imobilizado		TJLP + 4,20	-	-	169	-
			<u>125.813</u>	<u>133.079</u>	<u>130.923</u>	<u>133.079</u>
			<u>1.054.203</u>	<u>802.751</u>	<u>1.138.213</u>	<u>815.541</u>
Menos- Circulante						
			<u>915.541</u>	<u>653.524</u>	<u>994.102</u>	<u>665.654</u>
Longo Prazo						
			<u>138.662</u>	<u>149.227</u>	<u>144.111</u>	<u>149.887</u>

b. Vencimentos a Longo Prazo

Ano	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
2000	-	23.977	-	23.977
2001	29.982	27.210	31.121	27.843
2002	29.982	27.210	31.121	27.237
2003	29.983	27.210	31.118	27.237
2004	27.783	27.210	28.905	27.237
2005 a 2006	20.932	16.410	21.846	16.356
	<u>138.662</u>	<u>149.227</u>	<u>144.111</u>	<u>149.887</u>

c. Análise de Moedas

Os financiamentos estão denominados nas seguintes moedas:

	Taxa de Câmbio em 31.12.99 (em relação a um real)	Controladora		Consolidado	
		1999	1998	1999	1998
Real	1,000	125.813	133.079	130.923	133.079
Dólar Norte-Americano	1,789	928.390	669.672	975.165	670.912
Franco Francês	0,275459	-	-	32.125	11.550
		<u>1.054.203</u>	<u>802.751</u>	<u>1.138.213</u>	<u>815.541</u>

Em 31 de dezembro de 1999 e 1998, a Empresa tinha financiamentos no valor de R\$ 125.813 e R\$ 133.079, respectivamente, sujeitos à atualização monetária baseada na variação da TJLP.

A variação anual desse índice é a seguinte:

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
TJLP	13,22%	11,65%

A Empresa efetua "hedge" parcial de seus passivos em moeda estrangeira. Na opinião da Administração, a exposição da Empresa à desvalorização do real em relação a outras moedas é compensada pelo montante substancial de suas receitas de vendas, as quais são denominadas em dólares norte-americanos, sendo necessárias apenas coberturas em vencimentos pontuais de importação financiada.

d. Encargos e Garantias

Em 31 de dezembro de 1999, sobre os financiamentos pendentes em moeda estrangeira incidem variação cambial mais juros médios ponderados de 8,33% ao ano (8,65% em 31 de dezembro de 1998); financiamentos em moeda nacional pendentes em 31 de dezembro de 1999 estavam sujeitos a juros médios mensais ponderados de 0,72% (0,70% em 31 de dezembro de 1998) mais variação monetária sobre certos contratos.

A Empresa renegociou reduções nos "spreads" de empréstimos do BNDES de 4,5% - linha FINEM, e 6,5% - linha de importações, para 3,0% e 5,5% ao ano, respectivamente, a partir de 1º de janeiro de 1997. Em função dessas diminuições, a Empresa paga taxas ao BNDES de 0,35% para cada ERJ-145 vendido, limitado a 420 aeronaves vendidas entre 1º de janeiro de 1997 e 31 de dezembro de 2005.

Em garantia de parte dos financiamentos foram oferecidos imóveis, máquinas, equipamentos e estoques, no montante de R\$ 369.952, e notas promissórias. Desse montante, R\$ 90.183 correspondem à hipoteca de imóveis em segundo grau.

13. Fornecedores

	<u>Controladora</u>		<u>Consolidado</u>	
	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Fornecedores no Exterior:				
Parceiros de Risco	116.252	69.516	116.252	69.516
Outros	428.025	227.068	230.863	175.269
Fornecedores no País	<u>11.828</u>	<u>9.253</u>	<u>11.112</u>	<u>8.705</u>
	556.105	305.837	358.227	253.490
Menos- Circulante	<u>556.105</u>	<u>301.328</u>	<u>358.227</u>	<u>248.981</u>
Longo Prazo	<u>-</u>	<u>4.509</u>	<u>-</u>	<u>4.509</u>

Parceiros de risco desenvolvem e produzem partes significativas da aeronave, incluindo motores, componentes hidráulicos, aviônica, asas, cauda, interior e partes da fuselagem. Os contratos firmados entre a Empresa e esses parceiros caracterizam-se por serem de longo prazo e incluem os seguintes termos:

- Diferimento de pagamentos para componentes e sistemas por um prazo negociado após a entrega destes.
- Caso a Empresa não venha a entregar o número mínimo de aeronaves contratualmente definido, terá de reembolsar os fornecedores por seus custos de desenvolvimento e ferramental. Considerando-se o número de pedidos firmes e as entregas já efetuadas, a Administração da Empresa acredita que essas cláusulas serão cumpridas.

14. Contas a Pagar

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Comando da Aeronáutica (a)	5.664	10.008	5.664	10.008
Controladas	107.799	41.049	-	-
Seguros	4.246	2.556	4.322	2.563
Co-Responsabilidades (b)	2.591	3.389	2.591	3.389
Despesas de Comercialização (c)	9.753	6.883	9.753	3.106
Acordos Trabalhistas	1.387	4.948	1.387	4.948
Previdência Privada	936	3.532	986	3.532
Prêmio das Ações Classe "B" (d)	-	9.340	-	9.340
Créditos de Parceiros (e)	38.016	2.417	38.016	2.417
Outros	6.691	6.336	28.509	10.186
	<u>177.083</u>	<u>90.458</u>	<u>91.228</u>	<u>49.489</u>
Menos- Circulante	138.615	76.948	52.649	35.766
Longo Prazo	<u>38.468</u>	<u>13.510</u>	<u>38.579</u>	<u>13.723</u>

- (a) Montantes a serem pagos ao Comando da Aeronáutica, representam ressarcimento de investimentos do programa EMB 120 Brasília e materiais a serem entregues do AM-X.
- (b) Co-responsabilidades representam títulos descontados relativos às vendas de produtos, os quais não foram liquidados pelo cliente em seus vencimentos, e os bancos ainda não exerceram o direito de regresso.
- (c) Despesas de Comercialização referem-se a créditos concedidos em peças de reposição aos clientes, conforme previsto em contrato.
- (d) Prêmio das ações classe "B" equivale à variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, mais 16% ao ano. A Assembléia Geral Extraordinária realizada em 30 de abril de 1999 deliberou o resgate total das ações preferenciais da classe "B" o qual ocorreu em 11 de maio desse ano.
- (e) Créditos de Parceiros representam recursos financeiros e materiais recebidos de fornecedores e parceiros no desenvolvimento do programa ERJ 135 e ERJ 170/190. Os passivos deixam de existir quando certos objetivos são alcançados.

15. Adiantamentos de Clientes

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Moeda Nacional	53.478	53.580	62.336	59.901
Moeda Estrangeira	509.115	216.667	529.579	232.647
	<u>562.593</u>	<u>270.247</u>	<u>591.915</u>	<u>292.548</u>
Menos- Circulante	371.935	170.628	390.401	174.857
Longo Prazo	<u>190.658</u>	<u>99.619</u>	<u>201.514</u>	<u>117.691</u>

Sobre a totalidade dos adiantamentos em moeda estrangeira incide a variação cambial em dólar norte-americano.

A segregação entre curto e longo prazos é efetuada com base nos termos contratuais de entrega da respectiva aeronave.

16. Impostos e Encargos Sociais A Recolher

a. Composição

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Parcelamentos:				
INSS	57.776	55.140	58.438	55.833
FNDE	5.312	4.804	5.666	4.804
ICMS	1.542	2.548	1.542	2.588
PIS	-	-	-	7
COFINS	-	-	-	10
	64.630	62.492	65.646	63.242
Impostos Correntes (i)	59.100	14.263	63.041	15.044
	123.730	76.755	128.687	78.286
Menos-Circulante	38.992	23.627	42.311	24.570
Longo Prazo	84.738	53.128	86.376	53.716

- (i) Em 1º de fevereiro de 1999, as bases de cálculo do PIS e da COFINS foram expandidas e a alíquota da COFINS passou de 2% para 3%. A Empresa, através de uma liminar concedida em mandado de segurança, não está efetuando o recolhimento dessas contribuições pela nova alíquota. O montante não pago, corrigido monetariamente, é de R\$ 22.523 e está incluído neste saldo. A correção monetária está sendo contabilizada como despesa financeira.

Os saldos de parcelamento de impostos em 31 de dezembro de 1999 estão sujeitos a juros de 1% ao mês, que são adicionados ao principal.

b. Vencimentos a longo prazo

Ano	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
2000	-	5.550	-	5.605
2001	35.469	3.781	36.563	3.829
2002	4.254	3.781	4.308	3.829
2003	4.254	3.781	4.308	3.829
2004 a 2013	40.761	36.235	41.197	36.624
	84.738	53.128	86.376	53.716

17. Provisões Diversas

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Contingências	36.478	47.335	38.285	47.675
Férias	27.341	22.009	35.857	25.873
Participação nos Lucros e Resultados	22.438	11.800	26.019	11.800
Garantia de Produtos	41.582	13.583	41.582	14.871
Impostos sobre Receitas a Longo Prazo	4.565	2.309	4.565	2.309
Provisão para Perdas Contratuais	8.167	-	8.167	-
Outras	4.162	4.474	5.027	5.369
	144.733	101.510	159.502	107.897
Menos- Circulante	108.255	54.175	121.217	60.222
Longo Prazo	36.478	47.335	38.285	47.675

A Empresa, no curso normal de suas operações, é parte em diversos processos fiscais e trabalhistas ajuizados e conhecidos até 31 de dezembro de 1999, os quais estão quantificados e provisionados no montante de R\$ 36.478 no exigível a longo prazo.

Com base nos pareceres emitidos pelos assessores jurídicos da Empresa e no sucesso de alguns julgamentos e negociações que se esperam realizar, esse montante é considerado satisfatório pela Administração.

Durante o exercício de 1999, vários acordos foram firmados com os ex-empregados referentes aos processos individuais e coletivos, resultando na redução do valor provisionado.

Adicionalmente, a Empresa está envolvida em outros processos os quais a Administração acredita que, com base no parecer emitido pelo assessor jurídico, não resultarão em decisões adversas para a Empresa. Não se espera que o julgamento final dessas causas ocorra antes do segundo semestre de 2000.

18. Dividendos

Nos termos do Estatuto Social, os acionistas titulares de ações de qualquer espécie gozam do direito a dividendos de, no mínimo, 25% sobre o lucro líquido do exercício. As ações preferenciais não têm direito a voto, todavia têm prioridade no reembolso do capital.

Os acionistas detentores de ações preferenciais terão direito a dividendos 10% maiores que os atribuídos aos detentores de ações ordinárias.

Conforme autorizado pelo Conselho de Administração da Embraer, foi distribuído no exercício social, a título de dividendos, o montante de R\$ 123.530, já incluído o dividendo mínimo obrigatório. Desse total, em 15 de outubro de 1999, foram pagos a título de dividendos intermediários, R\$ 36.800, sendo o restante de R\$ 86.730 em 15 de fevereiro de 2000.

Os dividendos foram calculados da seguinte forma:

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Lucro Líquido do Exercício	432.507	142.806
Reserva Legal	(21.626)	(7.140)
Lucro Líquido Ajustado	410.881	135.666
Dividendos Mínimos Obrigatórios (25%)	102.720	33.917
Dividendos Adicionais	20.810	21.336
Dividendos Propostos	123.530	55.253
Dividendos Intermediários	(36.800)	(21.316)
Saldo a Pagar	<u>86.730</u>	<u>33.937</u>
Valor dos Dividendos por Ação:		
Ações Ordinárias	0,2447	0,1081
Ações Preferenciais	0,2689	0,1189

19. DEBÊNTURES

A Assembléia Geral Extraordinária de 11 de dezembro de 1998 aprovou a emissão da quarta série de debêntures, conjugada com 100 bônus de subscrição por debênture.

Cada subscrição garante ao acionista a compra de 10 ações preferenciais classe "A" ou, em certas circunstâncias, 10 ações ordinárias, a qualquer momento após 6 de junho de 2000 ou 90 dias após qualquer oferta pública de ações, o que ocorrer primeiro. Se e quando os bônus de subscrição forem convertidos, o preço de emissão será de R\$ 1,80 por ação, ajustado pela TJLP, desde 1º de julho de 1998. O preço de emissão foi maior que o de mercado na data da emissão das debêntures.

A quarta emissão, que foi subscrita e paga em fevereiro e março de 1999, consiste em 83.330 debêntures, com valor unitário de R\$ 1.800,00 cada, perfazendo o montante de R\$ 150 milhões, a serem amortizadas em cinco parcelas, sendo 10% em 1º de julho de 2001, 10% em 1º de julho de 2002, 60% em 1º de julho de 2003, 10% em 1º de julho de 2004 e 10% em 1º de julho de 2005.

O valor nominal será corrigido pela variação da TJLP, "pro rata temporis", da data de emissão até a data de vencimento, e acrescido de juros remuneratórios de 2% ao ano, com juros adicionais de 5% ao ano. A Empresa não pagará prêmio nas condições abaixo citadas:

- Caso o bônus de subscrição seja negociado pelos detentores das debêntures separadamente da própria debênture.
- Caso o bônus de subscrição seja convertido.
- Caso as condições de mercado permitam a negociação de ações a um preço preestabelecido.

20. Patrimônio Líquido

Capital Social

Em 31 de dezembro, o capital social da Empresa, subscrito e integralizado, está representado por:

<u>Classe das Ações</u>	<u>Quantidade</u>	<u>Valor - R\$ mil</u>
Ações Ordinárias	242.544.447	178.736
Ação Ordinária Especial	1	-
Ações preferenciais	238.673.426	175.883
Total	481.217.874	354.619

Ação Ordinária Especial

Para a ação de classe especial detida pela União Federal, é atribuído poder de veto em matérias como mudança de denominação ou objeto social da Empresa e transferência de controle acionário.

Ações Preferenciais Classe "B"

Conforme aprovado na Assembléia Geral Extraordinária de 30 de abril de 1999, a fim de obedecer às condições estabelecidas, todas as 3.275.365 ações no mercado foram adquiridas em 11 de maio de 1999, sem redução de capital.

Grupamento de Ações

Na mesma Assembléia Geral Extraordinária foi aprovado um grupamento na proporção de 100 para uma ação; conseqüentemente, os acionistas passaram a deter uma nova ação ordinária ou preferencial para cada 100 ações do mesmo tipo já detidas anteriormente. Após o grupamento, as ações da Embraer passaram a ser negociadas nas Bolsas de Valores pelo preço unitário.

O grupamento de ações não afetou a ação ordinária de classe especial, que, dada a sua característica, não está sujeita a qualquer grupamento, permanecendo una e íntegra.

O somatório de frações oriundas do grupamento das ações ordinárias e preferenciais foi vendido na Bolsa de Valores do Estado de São Paulo, nos dias 28 e 29 de setembro de 1999, e o crédito correspondente está à disposição na Empresa, em nome dos detentores das frações de ações.

Outorga de Ações

A Assembléia Geral Extraordinária de 17 de abril de 1998 aprovou o plano de outorga de ações à Administração e a seus funcionários, incluindo-se funcionários das subsidiárias. Esse plano de outorga de ações está sujeito a restrições baseadas na continuidade do funcionário na Empresa por, no mínimo, dois anos. O Comitê Gerenciador do Plano de Opções de Compra de Ações, escolhido nessa mesma data pelo Conselho de Administração, é responsável pela definição das regras e pela administração do plano.

De acordo com os termos do plano, 25.000.000 de ações preferenciais estão autorizadas a ser outorgadas. Ao final do terceiro e quarto anos subsequentes à outorga das ações, os funcionários terão direito de exercer 30% das opções, respectivamente, e os 40% restantes ao final do quinto ano. As opções podem ser exercidas em até sete anos a partir da data de outorga das opções. Em 31 de dezembro de 1999, 12.650.000 opções, líquidas de cancelamentos, já haviam sido outorgadas.

As opções serão outorgadas a um preço equivalente ao preço médio ponderado das ações preferenciais negociadas na Bolsa de Valores do Estado de São Paulo 60 dias antes do dia da outorga, aumentado ou diminuído de 30%, como descrito no Plano do Comitê Administrativo. Tal porcentagem é utilizada para corrigir qualquer flutuação não usual no preço de mercado durante esse período de 60 dias.

O plano termina cinco anos depois da primeira outorga. Nenhum montante foi contabilizado como despesa para essas opções.

Aliança Estratégica

Foi formada uma aliança estratégica com as empresas francesas do setor aeroespacial e de defesa, Aerospatiale Matra, Dassault Aviation, SNECMA e Thomson-CSF, em decorrência de uma operação desenvolvida por seu acionista controlador Bozano, Simonsen, com o conhecimento, o suporte e a adesão dos demais controladores, Previ e Sistel. Em consequência, aquelas companhias francesas adquiriram 48.508.890 ações ordinárias da Embraer, que representam 20% do total das ações ordinárias e não estão vinculadas a qualquer acordo de acionista ou ao bloco de controle acionário da mesma.

Foi realizada uma oferta pública para a aquisição de 36.000.000 de ações ordinárias e uma operação privada para o restante das ações, cujos termos e condições foram objeto do 1º e 2º Editais publicados na Gazeta Mercantil, nos dias 26 e 27 de outubro de 1999, respectivamente.

Destinação do Lucro Líquido

Será proposta à Assembléia Geral Ordinária a manutenção do lucro líquido do exercício, após a constituição da reserva legal e distribuição de dividendos, no montante de R\$ 287.351, em "Reserva para investimentos e capital de giro", com a finalidade de assegurar investimentos em itens do ativo permanente ou acréscimos do capital de giro, inclusive através de amortização das dívidas da Empresa.

Na Assembléia Geral Ordinária realizada em 30 de abril de 1999 foi aprovada a manutenção em "Reserva para investimentos e capital de giro" o lucro líquido do exercício de 1998, após as destinações, no montante de R\$ 80.413.

21. Instrumentos Financeiros

Valores de realização estimados de ativos e passivos financeiros da Empresa têm sido determinados utilizando-se informações do mercado e métodos apropriados de avaliação. Entretanto, considerável julgamento foi requerido na interpretação dos dados de mercado para obtenção da estimativa do valor de realização mais adequado. Como consequência, as estimativas apresentadas abaixo não indicam, necessariamente, os montantes que poderão ser realizados no mercado corrente. O uso de diferentes hipóteses ou métodos de estimativas de mercado pode ter um efeito material nos valores de realização estimados.

Em 31 de dezembro de 1999, a Empresa utilizava os seguintes instrumentos financeiros:

(a) Caixa e Bancos, Aplicações Financeiras, Contas a Receber, Outros Ativos Circulantes, Contas a Pagar e Provisões Diversas - O valor contabilizado de caixa e bancos, aplicações financeiras, contas a receber, outros ativos circulantes, contas a pagar e provisões diversas aproxima-se do valor de realização.

(b) Investimentos - Consistem principalmente de controladas, coligadas e investidas, registradas pelo método de equivalência patrimonial ou pelo custo corrigido, as quais têm interesse estratégico para as operações da Empresa. Considerações de valor de mercado não são aplicáveis.

(c) Financiamentos - Sujeitos a juros com taxas usuais de mercado, como descrito na Nota 12. Taxas de juros disponibilizadas à Empresa para empréstimos com termos e vencimentos similares foram utilizadas para estimar o valor de realização, que não difere materialmente do valor registrado.

(d) Impostos Parcelados - As condições são similares aos termos usuais para taxas de financiamento de impostos e não há diferenças materiais relacionadas com taxas de juros aplicadas a empréstimos.

(e) Operações de "Hedge" - Em 31 de dezembro de 1999, a Empresa possuía uma operação de "swap" R\$/US\$ para cobrir vencimentos futuros de financiamentos de importação em dólares, bem como uma operação de "swap" EUR/US\$, a fim de proteger recebimentos em euro.

22. Plano de Aposentadoria Complementar

a. Controladora

Em 26 de junho de 1998, o Conselho de Administração aprovou a implementação do Plano de Aposentadoria Complementar da Embraer, com o início das contribuições em 1º de julho de 1998.

Esse plano é do tipo contribuição definida, fechado, com adesão facultativa e administrado pela BB Previdência.

Durante o exercício, a Empresa realizou contribuições ao plano no montante de R\$ 6.446 (R\$ 3.532 em 1998).

b. Subsidiárias

A controlada Embraer Aircraft Corporation - EAC mantém um plano de aposentadoria complementar para seus empregados do tipo benefício definido, instituído em 1993, de acordo com as normas e legislação vigentes nos Estados Unidos.

As principais informações do plano são:

	Plano de Aposentadoria e Pensão		Benefício Pós-Aposentadoria	
	1999	1998	1999	1998
Benefícios Concedidos e a Conceder	14.067	7.297	5.614	3.421
Reservas a Amortizar	(4.994)	(2.627)	(260)	(319)
	9.073	4.670	5.354	3.102
Ativos do Plano	7.592	4.136	3.128	1.812
Déficit Técnico	(1.481)	(534)	(2.226)	(1.290)
Contribuição da Patrocinadora no Exercício	1.452	695	326	157

O déficit técnico está provisionado em outras provisões (Nota 17).

23. Participação nos Lucros e Resultados

A Empresa tem uma política de Participação nos Lucros e Resultados - PLR para os empregados relacionada com o alcance das metas. Essas metas são estabelecidas e acordadas no início de cada ano. Em 31 de dezembro de 1999, a Empresa constituiu uma provisão para participação nos lucros de R\$ 26.019, correspondente ao segundo semestre de 1999, do montante total de R\$ 36.632 para o exercício de 1999.

24. Outras Receitas (Despesas) Operacionais Líquidas

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Provisão para Contingências	(8.008)	(1.479)	(8.049)	(1.521)
Provisão sobre Estoques e Outros	-	(13.786)	-	(13.920)
Modificações de Produtos	(3.558)	(2.081)	(3.558)	(2.081)
Royalties	3.464	387	3.464	387
Recuperação de Seguros	225	771	225	771
Redução de Multas - Parcelamento de INSS	-	4.673	-	4.673
Provisão para não-Realização de crédito de impostos ...	-	(4.323)	-	(4.323)
Multas Contratuais	3.816	(1.317)	3.796	(1.317)
Ressarcimento de Despesas	2.137	927	2.137	927
Custos de Estudos Preliminares e de Fase de Definição Conjunta do ERJ 170	(17.850)	-	(17.850)	-
Outros	2.964	(4.985)	(5.897)	(7.975)
	<u>(16.810)</u>	<u>(21.213)</u>	<u>(25.732)</u>	<u>(24.379)</u>

25. Receitas (Despesas) Financeiras

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Despesas Financeiras:				
Juros e Comissões sobre Financiamentos	(73.194)	(51.753)	(73.238)	(53.033)
Juros e Prêmios sobre Debêntures	(3.087)	-	(3.087)	-
CPMF	(7.213)	(4.586)	(7.215)	(4.619)
Juros sobre Impostos Parcelados	(2.458)	(3.169)	(2.458)	(3.226)
Prêmio sobre Ações Preferenciais Classe "B" ..	(1.058)	(2.604)	(1.057)	(2.604)
Seguro de Crédito	(3.704)	(2.693)	(3.704)	(2.693)
Remuneração BNDES	(7.648)	(3.793)	(7.648)	(3.793)
Despesas com Estruturação Financeira	(8.460)	(1.512)	(8.460)	(1.512)
Outras	(10.244)	(1.955)	(13.021)	(1.454)
	<u>(117.066)</u>	<u>(72.065)</u>	<u>(119.888)</u>	<u>(72.934)</u>
Receitas financeiras:				
Aplicações Financeiras	78.469	30.335	80.878	32.847
Ganhos com Títulos da Dívida Pública	-	6.413	-	6.413
Juros	4.822	3.860	6.008	3.568
Outras	5.997	2.231	7.189	2.897
	<u>89.288</u>	<u>42.839</u>	<u>94.075</u>	<u>45.725</u>

26. Variações Monetárias e Cambiais, Líquidas

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Variações cambiais:				
Ativas-				
Contas a Receber	135.305	21.358	159.098	23.766
Adiantamentos a Fornecedores	4.600	2.856	4.600	2.856
Investimentos em Controladas	32.512	4.513	-	-
Outras	3.880	1.368	3.880	1.807
	<u>176.297</u>	<u>30.095</u>	<u>167.578</u>	<u>28.429</u>
Passivas-				
Adiantamentos de Clientes	(107.826)	(14.943)	(109.671)	(14.908)
Financiamentos	(24.752)	(34.236)	(24.752)	(34.236)
Fornecedores	(144.291)	(15.463)	(82.914)	(11.079)
Contas a Pagar	(14.981)	(1.493)	(80.892)	(5.262)
Outras	(12.317)	(2.946)	(10.017)	(926)
	<u>(304.167)</u>	<u>(69.081)</u>	<u>(308.246)</u>	<u>(66.411)</u>
Variações Cambiais, Líquidas	<u>(127.870)</u>	<u>(38.986)</u>	<u>(140.668)</u>	<u>(37.982)</u>
Variações monetárias:				
Ativas-				
Contas a Receber	2.422	556	2.422	649
Impostos	3.650	-	3.650	-
Outras	1.646	1.564	1.646	1.106
	<u>7.718</u>	<u>2.120</u>	<u>7.718</u>	<u>1.755</u>
Passivas-				
Contingências	(3.622)	(4.917)	(3.622)	(4.917)
Financiamentos	(8.776)	(6.286)	(8.776)	(6.286)
Adiantamentos de Clientes	(15.287)	(2.803)	(15.287)	(2.803)
Contas a Pagar	(3.348)	(888)	(3.348)	(1.001)
Impostos	(19.574)	(1.055)	(19.574)	(1.055)
Debêntures	(18.171)	-	(18.171)	-
Outras	(7.103)	(573)	(7.103)	(442)
	<u>(75.881)</u>	<u>(16.522)</u>	<u>(75.881)</u>	<u>(16.504)</u>
Variações Monetárias, Líquidas	<u>(68.163)</u>	<u>(14.402)</u>	<u>(68.163)</u>	<u>(14.749)</u>
Variações Monetárias e Cambiais, Líquidas	<u>(196.033)</u>	<u>(53.388)</u>	<u>(208.831)</u>	<u>(52.731)</u>

27. Resultado não Operacional

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Venda e Aluguel de Imobilizado	106	(567)	1.963	69
Custos não Alocados	-	(3.394)	-	(3.394)
Provisão para Realização de Ativos	(83)	(2.325)	(83)	(2.325)
Baixa do Diferido - EMB 120	(31.288)	-	(31.288)	-
Outros	(64)	(806)	(2.109)	(1.155)
	<u>(31.329)</u>	<u>(7.092)</u>	<u>(31.517)</u>	<u>(6.805)</u>

28. Coobrigações, Responsabilidades e Compromissos

A Empresa está sujeita a coobrigações de financiamentos de exportações, ocorridas no período de 1988 a 1989, através da Resolução 509-FINEX, no montante de R\$ 2.592, cujo direito de regresso pode ser exercido pelo banco, caso as cambiais não sejam liquidadas pelo cliente.

As instalações da controlada Embraer Aircraft Corporation - EAC estão em terreno alugado, cujo prazo de vigência do contrato expira em 2020, com cláusula de obrigação de investimentos, no montante remanescente de R\$ 5.725 a ser realizado até o ano 2000.

Os pagamentos mínimos futuros de aluguel são os seguintes:

<u>Ano</u>	<u>RS</u>
2000	738
2001	657
2002	591
2003	511
2004	511
Após 2004	5.791
	<u>8.799</u>

É prática eventual da indústria aeronáutica a assunção de compromissos de recomercialização de aeronaves usadas e garantir o valor residual de aeronaves comercializadas.

A política da Empresa é de não oferecer garantias com valor residual superior ao estimado, por empresas especializadas, no período financiado.

Entretanto, a Administração acredita que, na hipótese do exercício destas garantias, o valor de revenda será suficiente para cobrir o valor garantido.

29. Imposto de Renda e Contribuição Social sobre Créditos Fiscais

A Empresa possui prejuízos fiscais para imposto de renda e base negativa da contribuição social de R\$ 1.038.032 e R\$ 522.014, respectivamente, em 31 de dezembro de 1999. Não há data de expiração para a utilização desses prejuízos fiscais.

Os componentes de impostos ativos e passivos diferidos em 31 de dezembro de 1999 e 1998 são demonstrados a seguir:

	<u>Controladora</u>		<u>Consolidado</u>	
	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Impostos Diferidos Ativos sobre:				
Prejuízos Fiscais a Compensar	248.815	270.172	259.546	281.133
Base Negativa de Contribuição Social	44.484	43.116	46.982	45.340
Créditos não Reconhecidos	(39.135)	(226.458)	(56.417)	(241.822)
Prejuízos Fiscais a Compensar	<u>254.164</u>	<u>86.830</u>	<u>250.111</u>	<u>84.651</u>
Diferenças Temporais:				
Provisão para Contingências	9.286	15.060	9.286	15.060
Provisão sobre Estoques	4.972	7.021	11.573	7.021
Provisão para Garantia de Produtos	14.138	4.505	14.156	4.505
Provisão para Outros Impostos, Exceto de Renda	18.334	783	18.334	783
Outras	14.875	23.878	21.974	30.017
	<u>61.605</u>	<u>51.247</u>	<u>75.323</u>	<u>57.386</u>
Total do Ativo	<u>315.769</u>	<u>138.077</u>	<u>325.434</u>	<u>142.037</u>

Impostos diferidos passivos sobre diferenças temporais:

Reavaliação de Ativo Fixo	(21.132)	(21.684)	(21.132)	(21.684)
Reserva de Correção Monetária Especial - IPC	(17.927)	(8.603)	(17.927)	(8.603)
Variação Cambial	(6.291)	-	(6.291)	-
Outras	(7.896)	(3.953)	(9.678)	(4.310)
Total do Passivo	(53.246)	(34.240)	(55.028)	(34.597)
Impostos Diferidos Ativos, Líquidos	262.523	103.837	270.406	107.440

Segue a composição dos prejuízos fiscais de imposto de renda e base negativa de contribuição social:

Ano	Controladora		Consolidado	
	Imposto de Renda	Contribuição Social	Imposto de Renda	Contribuição Social
1991	85.434	-	86.074	-
1992	113.913	34.544	114.226	39.895
1993	168.178	90.578	189.594	104.663
1994	144.288	-	153.604	-
1995	202.315	173.519	206.601	176.969
1996	214.088	170.672	216.931	172.520
1997	67.045	24.956	70.176	27.869
1998	-	-	741	13
1999	-	-	85	85
	995.261	494.269	1.038.032	522.014

Até 31 de dezembro de 1998, impostos diferidos sobre prejuízos fiscais eram reconhecidos somente quando razoavelmente assegurado que esses créditos poderiam ser compensados com os impostos a pagar nos três anos seguintes, com base em estudos internos e projeções.

A partir de 1º de janeiro de 1999, a Empresa adotou o critério de reconhecimento de créditos de impostos sobre prejuízos fiscais quando sua realização é provável, com base em estudos internos e projeções. Portanto, um crédito adicional de R\$ 210.501 foi reconhecido.

Os ativos de impostos diferidos líquidos apresentados acima estavam refletidos nas demonstrações contábeis consolidadas como segue:

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Impostos Diferidos Ativos:				
Circulante	87.776	-	96.096	4.360
Longo Prazo	174.747	103.837	174.310	103.837
	262.523	103.837	270.406	108.197
Impostos Diferidos Passivos:				
Longo prazo	-	-	-	(757)
	262.523	103.837	270.406	107.440

Abaixo segue a composição da receita (despesa) de imposto de renda:

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Imposto Diferido Ativo:				
Sobre Prejuízos Fiscais-				
Compensação de Prejuízos Fiscais no Ano ..	(19.989)	-	(19.945)	253
Redução dos Créditos não Reconhecidos	187.323	36.653	185.405	37.668
	167.334	36.653	165.460	37.921
Diferenças Temporais-				
Reversões	(8.648)	(44.998)	(2.494)	(46.266)
	(8.648)	(44.998)	(2.494)	(46.266)
Provisão para Imposto de Renda	(61.017)	-	(73.024)	(3.369)
Receita (Despesa) de Imposto de Renda	97.669	(8.345)	89.942	(11.714)

Abaixo segue a reconciliação da despesa de imposto de renda:

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
Lucro antes da Provisão para Imposto de Renda na Demonstração do Resultado	334.838	151.151	322.210	143.760
Despesa de Imposto de Renda às Alíquotas Oficiais ...	123.890	49.880	119.218	47.441
Adições Permanentes:				
Equivalência Patrimonial	4.797	909	4.608	2.805
Outras	1.442	2.067	2.043	2.386
	6.239	2.976	6.651	5.191
Exclusões Permanentes:				
Equivalência Patrimonial	(3.825)	(2.249)	-	(910)
Variação Cambial - Equivalência Patrimonial ..	(12.029)	(1.489)	(12.029)	(1.489)
Reversão da Correção Monetária Especial	-	(4.120)	(30)	(4.120)
Outras	-	-	(1.979)	(131)
	(15.854)	(7.858)	(14.038)	(6.650)
Outros Itens:				
Lucros não Realizados nos Estoques	-	-	7.531	3.632
Realização do Prejuízo Fiscal	(19.989)	-	(19.945)	-
Aumento de Alíquota	(2.795)	-	(3.206)	-
Outras	(1.837)	-	(748)	(232)
Subtotal	89.654	4.998	95.463	49.382
Créditos Fiscais Reconhecidos no Exercício	(187.323)	(36.653)	(185.405)	(37.668)
Despesa de Imposto (Crédito) Registrado na Demonstração do Resultado	(97.669)	8.345	(89.942)	11.714

30. Variação Cambial

No final da primeira quinzena de janeiro de 1999, o Banco Central do Brasil alterou a política cambial, extinguindo a denominada banda cambial pela qual administrava a margem de flutuação do real em relação ao dólar norte-americano, deixando ao mercado a livre negociação da taxa do câmbio. Como consequência dessa mudança, o real acumulou uma sensível desvalorização em relação ao dólar norte-americano comparada à cotação de 31 de dezembro de 1998.

Conforme facultado pela Instrução CVM nº 294, a Empresa alocou às contas de estoques e obras em andamento R\$ 200.016 e R\$ 3.688, respectivamente, referentes a atualização de dívidas especificamente relacionadas com a aquisição desses ativos. Desse montante, R\$ 185.201 foram alocados às contas de resultado até 31 de dezembro de 1999, restando R\$ 18.503, em contas de ativo.

31. Organização Mundial do Comércio - OMC

Em julho de 1998, o Governo canadense iniciou na Organização Mundial de Comércio - OMC a instauração de um painel, questionando o Programa Brasileiro de Financiamento às Exportações - PROEX, sendo o questionamento mais relevante o referente ao percentual de desconto dado na taxa de juros de até 3,8% ao ano nos financiamentos de exportação. O Governo brasileiro também requereu à OMC a instauração de um painel, acusando o Governo canadense de oferecer subsídios à indústria aeronáutica canadense. Em 12 de março de 1999, a OMC declarou como proibidos parte do programa brasileiro de financiamento à exportação de aeronaves e alguns aspectos do programa canadense de financiamento de aeronaves como subsídios à exportação. Em 2 de agosto de 1999, a OMC declarou que o Brasil deve retirar do Programa PROEX os subsídios não permitidos e adequá-lo às recomendações por ela estabelecidas. A OMC adotou formalmente a decisão em 20 de agosto de 1999, dando ao Brasil o prazo de até 18 de novembro de 1999 para retirar os subsídios proibidos e efetuar as mudanças necessárias para adequar o programa às regras. A decisão da OMC sugere que, desde que as taxas de juros oferecidas pelo programa de incentivo à exportação não sejam menores que as oferecidas pelo mercado internacional, o programa estaria satisfazendo às regras da OMC.

Em 19 de novembro de 1999, os Governos canadense e brasileiro apresentaram ao órgão de resolução de disputas da OMC as modificações que cada país fez em seus respectivos programas para atender à decisão da OMC. Com relação aos financiamentos de exportação de aeronaves regionais, o Governo brasileiro também estabeleceu, para cada caso, uma taxa de desconto de juros baseada na taxa de juros de títulos do Tesouro americano com prazo de dez anos adicionados ao spread de 0,2% ao ano. O Governo brasileiro reduziu o percentual de desconto dado na taxa de juros de 3,8% para no máximo 2,5% ao ano.

Ambos os países declararam que as outras modificações foram insatisfatórias e não respeitavam as regras impostas pela OMC. Nesse sentido, um novo painel foi instaurado para determinar se as decisões da OMC foram ou não implantadas. Espera-se para o mês de abril de 2000 a decisão sobre a disputa nessa fase. Entretanto, a Empresa não está em posição de prever a duração ou a resolução final da OMC.

Com base nas medidas adotadas, a Administração entende que não haverá impacto em sua carteira de pedidos.

32. Fluxo de Caixa

	Controladora		Consolidado	
	1999	1998	1999	1998
ATIVIDADES OPERACIONAIS:				
Lucro Líquido do Exercício	432.507	142.806	412.152	132.046
Itens que não Afetam o Caixa-				
Depreciações e Amortizações	116.443	93.882	127.495	100.065
Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa	2.064	441	17.690	2.126
Perdas na Alienação de Ativo Permanente	54.832	1.396	56.209	6.743
Provisão para Perdas	4.329	2.414	7.297	259
Reversão de Resultado de Exercícios Futuros ..	-	-	(817)	(783)
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos ..	(158.686)	8.345	(162.966)	8.345
Redução de Multas - INSS Parcelado	-	(4.673)	-	(4.673)
Juros sobre Parcelamentos de Impostos,				
Debêntures e Financiamentos	88.151	49.971	87.436	50.144
Provisão para (Reversão de) Contingências	6.492	(2.147)	6.492	(2.107)
Variação Cambial de Subsidiárias Consolidadas ..	(32.512)	(4.513)	-	-
Variações Monetária e Cambial, Líquidas	334.733	28.952	308.462	35.095
Equivalência Patrimonial	2.626	(13.703)	254	-
Imposto de Renda Diferido	-	-	-	515
	<u>850.979</u>	<u>303.171</u>	<u>859.704</u>	<u>327.775</u>

32. Fluxo de Caixa (Cont.)

MUDANÇAS NOS ATIVOS E PASSIVOS

CIRCULANTES:

Contas a Receber	(355.297)	(101.543)	(405.320)	(77.384)
Estoques	(537.200)	(294.430)	(598.784)	(314.898)
Despesas Pagas Antecipadamente	(851)	508	(291)	(30)
Impostos Diferidos e a Recuperar	3.724	(7.473)	(9.795)	(11.002)
Outras Contas a Receber	(16.842)	(8.483)	(15.740)	(11.910)
Fornecedores	254.777	125.012	109.246	58.918
Impostos a Recolher	44.522	7.268	47.984	7.395
Provisões Diversas	54.080	26.841	59.027	30.679
Adiantamentos de Clientes	201.307	7.946	215.544	1.156
Imposto de Renda e Contribuição Social a Recolher ..	25.213	-	23.514	2.470
Outras	59.214	52.605	16.398	12.514
	<u>(267.353)</u>	<u>(191.749)</u>	<u>(558.217)</u>	<u>(302.092)</u>

MUDANÇAS NOS ATIVOS E PASSIVOS

DE LONGO PRAZO:

Contas a Receber	1.317	1.771	(3.076)	(2.241)
Impostos a Recuperar	(7.725)	-	(7.720)	-
Outras Contas a Receber	(273.338)	(134.495)	22.202	(16.923)
Fornecedores	(4.509)	(3.341)	(4.509)	(3.341)
Contas a Pagar	24.958	(9.040)	24.856	(484)
Adiantamentos de Clientes	91.039	56.175	83.823	41.283
Resultado de Exercícios Futuros	-	1	-	(221)
Provisões Diversas	(17.350)	(25.894)	(15.882)	(23.059)
	<u>(185.608)</u>	<u>(114.823)</u>	<u>99.694</u>	<u>(4.986)</u>

CAIXA GERADO PELAS (USADO NAS)

ATIVIDADES OPERACIONAIS

	<u>398.018</u>	<u>(3.401)</u>	<u>401.181</u>	<u>20.697</u>
--	----------------	----------------	----------------	---------------

Controladora

Consolidado

	1999	1998	1999	1998
Venda de Imobilizado	271	106	279	139
Empréstimos Compulsórios	(10)	(406)	285	(21)
Adições aos Investimentos	(9.171)	(4.159)	(19)	(4.151)
Adições ao Imobilizado	(65.757)	(19.071)	(87.114)	(34.675)
Adições ao Diferido	(48.290)	(52.810)	(48.986)	(52.819)
CAIXA USADO NAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTO	<u>(122.957)</u>	<u>(76.340)</u>	<u>(135.555)</u>	<u>(91.527)</u>
ATIVIDADES FINANCEIRAS:				
Resgate de Ações Classe "B"	(9.549)	-	(9.549)	-
Financiamentos Pagos	(1.603.551)	(631.067)	(1.709.106)	(716.053)
Novos Financiamentos Obtidos	1.461.004	975.732	1.625.782	1.062.353
Pagamento de Parcelamentos de Impostos	(5.194)	(37.202)	(5.314)	(37.641)
Refinanciamento de Impostos	-	-	-	54
Depósitos em Garantia	2.585	(2.532)	(23.556)	(7.138)
Dividendos Pagos	(70.687)	(21.300)	(70.687)	(21.300)
Pagamento de Encargos sobre Debêntures	(3.436)	-	(3.436)	-
Emissão de Debêntures	164.507	-	164.507	-
CAIXA GERADO PELAS (USADO NAS) ATIVIDADES FINANCEIRAS	<u>(64.321)</u>	<u>283.631</u>	<u>(31.359)</u>	<u>280.275</u>
AUMENTO LÍQUIDO DO DISPONÍVEL	210.740	203.890	234.267	209.445
DISPONÍVEL NO INÍCIO DO EXERCÍCIO ..	273.822	69.932	313.888	104.443
DISPONÍVEL NO FINAL DO EXERCÍCIO ...	<u>484.562</u>	<u>273.822</u>	<u>548.155</u>	<u>313.888</u>

QUADRO I - DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS SUPLEMENTARES CONSOLIDADAS, EM MOEDA DE CAPACIDADE AQUISITIVA CONSTANTE

(Não auditadas)

1. APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

As demonstrações contábeis em moeda de capacidade aquisitiva constante foram elaboradas de acordo com as normas estabelecidas pela CVM para companhias abertas e atendem aos princípios fundamentais de contabilidade.

Os índices utilizados para atualização dos valores nas demonstrações contábeis pela correção integral foram baseados em índices oficiais de inflação, selecionados pela CVM para uso nas demonstrações contábeis em moeda de capacidade aquisitiva constante, até 31 de dezembro de 1995, e pelo IGP-M a partir de 1º de janeiro de 1996, exceto em 1998, quando, em função do baixo nível de inflação, com mensuração pelo IGP-M, a Empresa adotou 0% como índice de atualização de suas demonstrações contábeis.

2. PRINCIPAIS PRÁTICAS CONTÁBEIS

a. Efeitos Inflacionários

As contas do ativo permanente, patrimônio líquido, estoques, adiantamentos de clientes e despesas do exercício seguinte foram atualizadas com base na variação da UFIR até 31 de dezembro de 1995 e pela variação do IGP-M a partir de 1º de janeiro de 1996.

b. Itens Monetários

Os ganhos e as perdas nos itens monetários estão distribuídos pelas contas de resultado a que se vinculam e o saldo ainda remanescente, que não pode ser alocado, está incluído no grupo de outras receitas ou despesas operacionais.

Os itens monetários prefixados são ajustados a seu valor presente, com base na variação da taxa ANBID do mês de dezembro, dentro do critério "pro rata die". Esses ajustes foram distribuídos pelas contas de resultado a que se vinculam. Os ajustes por reduções de obrigações vinculadas à aquisição de ativos foram registrados, quando aplicável, como redução do custo de aquisição desses ativos.

c. Resultado

É apurado pelo regime de competência, incluindo os ganhos e as perdas decorrentes das variações dos itens monetários, o ajuste a valor presente de créditos e obrigações prefixados e as atualizações monetárias dos itens não monetários.

Os componentes da demonstração do resultado foram atualizados desde o mês de sua formação e apresentados pelos seus valores expressos à moeda de 31 de dezembro de 1999.

d. Imposto de Renda

Sobre os efeitos da correção monetária integral foram apurados imposto de renda e contribuição social no montante de R\$ 30.068, sem efeitos para fins fiscais.

EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.

BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1999 E 1998
(Em milhares de reais, em moeda de capacidade aquisitiva constante de 31 de dezembro de 1999)
(Não auditados)

ATIVO	1999	1998
CIRCULANTE:		
Disponibilidades	548.155	376.980
Contas a Receber	557.407	182.656
Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa	(20.041)	(2.823)
Impostos a Recuperar	30.050	22.289
Imposto de Renda e Contribuição Social sobre Créditos Fiscais	96.096	5.235
Outras Contas a Receber	39.972	29.102
Estoques	1.375.581	864.659
Despesas Pagas Antecipadamente	9.391	10.059
	<u>2.636.611</u>	<u>1.488.157</u>
 REALIZÁVEL A LONGO PRAZO:		
Títulos de Capitalização	-	2.620
Contas a Receber	26.831	35.327
Impostos a Recuperar	3.422	2.039
Empréstimos Compulsórios e Depósitos em Garantia	6.909	8.640
Outras Contas a Receber	55.352	30.311
Imposto de Renda e Contribuição Social sobre Créditos Fiscais	144.242	124.708
Total do Realizável a Longo Prazo	<u>236.756</u>	<u>203.645</u>
 PERMANENTE:		
Investimentos	6.127	5.193
Imobilizado	467.908	413.240
Diferido	369.688	507.919
Total do Permanente	<u>843.723</u>	<u>926.352</u>
TOTAL DO ATIVO	<u>3.717.090</u>	<u>2.618.154</u>

PASSIVO

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
CIRCULANTE:		
Financiamentos	994.102	799.450
Fornecedores	358.227	299.026
Contas a Pagar	52.649	42.955
Adiantamentos de Clientes	394.199	211.346
Impostos e Encargos Sociais a Recolher	42.311	29.508
Imposto de Renda e Contribuição Social a Recolher	26.170	3.190
Concessionários e Representantes	355	3.368
Provisões diversas	121.217	72.327
Dividendos	86.796	40.783
Debêntures	1.826	-
	<u>2.077.852</u>	<u>1.501.953</u>
 EXIGÍVEL A LONGO PRAZO:		
Financiamentos	144.111	180.014
Fornecedores	-	5.414
Contas a Pagar	38.817	14.457
Adiantamentos de Clientes	201.484	141.361
Impostos e Encargos Sociais a Recolher	86.376	64.513
Provisões Diversas	38.278	74.011
Debêntures	180.504	-
Provisão para Imposto de Renda Diferido	-	910
Total do Exigível a Longo Prazo	<u>689.570</u>	<u>480.680</u>
 RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS	<u>386</u>	<u>832</u>
 PATRIMÔNIO LÍQUIDO:		
Capital Social	640.080	640.080
Reservas de Capital	163	-
Reserva Legal	30.201	8.574
Reserva de Lucros	278.838	-
Lucros (Prejuízos) Acumulados	-	(13.965)
	<u>949.282</u>	<u>634.689</u>
TOTAL DO PASSIVO	<u>3.717.090</u>	<u>2.618.154</u>

DEMONSTRAÇÕES CONSOLIDADAS FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1999 E 1998
 (Em milhares de reais, em moeda de capacidade aquisitiva constante de 31 de dezembro de 1999)
 (Não auditadas)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
RECEITA BRUTA DAS VENDAS:		
Vendas-		
Mercado Interno	164.829	204.792
Mercado Externo	3.508.473	1.695.642
Impostos sobre Vendas	(13.446)	(13.120)
Vendas Líquidas	<u>3.659.856</u>	<u>1.887.314</u>
CUSTO DOS PRODUTOS VENDIDOS	(2.397.820)	(1.402.856)
Lucro Bruto	<u>1.262.036</u>	<u>484.458</u>
DESPESAS OPERACIONAIS:		
Administrativas	(92.416)	(63.588)
Comerciais	(239.983)	(152.486)
Outras Despesas, Líquidas	(16.555)	(36.235)
Equivalência Patrimonial em Subsidiária não Consolidada	(254)	196
Lucro Operacional antes das Despesas Financeiras	<u>912.828</u>	<u>232.345</u>
(DESPESAS) RECEITAS FINANCEIRAS:		
Despesas Financeiras	(134.531)	(87.612)
Receitas Financeiras	28.203	54.917
Variações Monetárias e Cambiais Líquidas	(304.948)	(63.520)
Lucro Operacional após as (Despesas) Receitas Financeiras	<u>501.552</u>	<u>136.130</u>
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	(45.478)	(4.605)
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA	456.074	131.525
PROVISÃO PARA IMPOSTO DE RENDA	(73.694)	(52.493)
IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL SOBRE CRÉDITOS FISCAIS	111.306	38.424
LUCRO ANTES DA PARTICIPAÇÃO NOS LUCROS E RESULTADOS	493.686	117.456
PARTICIPAÇÃO NOS LUCROS E RESULTADOS	(37.834)	(19.908)
LUCRO LÍQUIDO DO PERÍODO	455.852	97.548
LUCRO POR AÇÃO NO FINAL DO PERÍODO - R\$	0,9472	0,203

CONCILIAÇÃO ENTRE O RESULTADO E O PATRIMÔNIO LÍQUIDO, APURADOS DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO SOCIETÁRIA E PELA CORREÇÃO INTEGRAL

(Não auditada)

	Lucro Líquido do Exercício		Patrimônio Líquido	
	1999	1998	1999	1998
Pela Legislação Societária	412.152	132.046	697.106	417.874
Correção Monetária do Saldo Inicial	-	15.435	-	83.992
Correção Monetária de:				
Estoques	49.276	(43.315)	94.524	45.248
Despesas do Exercício Seguinte	714	(148)	776	62
Adiantamentos de Clientes	(2.411)	1.770	(3.768)	(1.357)
Patrimônio Líquido	(77.915)	11.105	-	-
Imobilizado	47.289	(5.372)	97.116	49.827
Diferido	33.088	(10.674)	93.691	60.603
Investimentos	10	(19)	21	11
Outras Contas a Pagar	-	-	(239)	2.023
Demais Contas a Receber - Ativos Disponíveis para Vendas	56	-	116	60
Provisões Diversas	7	-	7	-
Ajuste de Provisão para Perdas em Contratos ...	16.753	3.621	-	(16.753)
Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa	6.901	(6.901)	-	(6.901)
Imposto de Renda e Contribuição Social sobre Créditos Fiscais	(30.068)	-	(30.068)	-
Correção Integral	<u>455.852</u>	<u>97.548</u>	<u>949.282</u>	<u>634.689</u>

IV.

ANEXOS

- Estatuto Social da Companhia
- Atas de Reunião do Conselho de Administração da Companhia
- Atas de Reunião de Diretoria dos Acionistas Vendedores

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

- Estatuto Social da Companhia

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

ESTATUTO SOCIAL

CAPÍTULO I - DA DENOMINAÇÃO, SEDE, OBJETO E DURAÇÃO

Art. 1º - A EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A., com sede na Avenida Brigadeiro Faria Lima nº 2170, em São José dos Campos - SP, é uma sociedade anônima de capital aberto que se rege pelo presente estatuto e pela legislação aplicável.

Art. 2º - A EMBRAER tem sua sede e foro na cidade de São José dos Campos, Estado de São Paulo, podendo criar subsidiárias e abrir filiais, escritórios ou agências e nomear agentes ou representantes em qualquer parte do País ou do exterior.

Art. 3º - A EMBRAER tem por objetivo:

- I. Projetar, construir e comercializar aeronaves e materiais aeroespaciais e respectivos acessórios, componentes e equipamentos, mantendo os mais altos padrões de tecnologia e qualidade;
- II. Promover ou executar atividades técnicas vinculadas à produção e manutenção do material aeroespacial;
- III. Contribuir para a formação de pessoal técnico necessário à indústria aeroespacial; e
- IV. Executar outras atividades tecnológicas, industriais, comerciais e de serviços correlatos à indústria aeroespacial.

Art. 4º - O prazo de duração da EMBRAER é indeterminado.

CAPÍTULO II - DO CAPITAL SOCIAL, DAS AÇÕES E DOS ACIONISTAS

Art. 5º - O capital social subscrito e integralizado, da EMBRAER é de R\$ 367.453.421,69 (trezentos e sessenta e sete milhões, quatrocentos e cinquenta e três mil, quatrocentos e vinte e um reais e sessenta e nove centavos), dividido em 489.552.874 (quatrocentos e oitenta e nove milhões, quinhentos e cinquenta e dois mil, oitocentos e setenta e quatro) ações, sem valor nominal, sendo 242.544.448 (duzentos e quarenta e dois milhões, quinhentos e quarenta e quatro mil, quatrocentos e quarenta e oito) ações ordinárias, incluindo uma de classe especial, e 247.008.426 (duzentos e quarenta e sete milhões, oito mil, quatrocentos e vinte e seis) ações preferenciais.

Parágrafo Primeiro - As ações são ordinárias, nelas se incluindo a ação ordinária de classe especial, e preferenciais.

Parágrafo Segundo - A ação ordinária de classe especial será obrigatoriamente detida pela União Federal (Art. 6º, Parágrafo Segundo da Lei nº 8.031/90).

Art. 6º - Observados os limites legais cabíveis, a Companhia fica autorizada a aumentar o seu capital social até o limite de 300.000.000 (trezentos milhões) de ações ordinárias e de 600.000.000 (seiscentos milhões) de ações preferenciais.

Parágrafo Primeiro - Observados os limites legais, a Assembléia Geral poderá:

- (a) autorizar a conversão de ações ordinárias em preferenciais, em base voluntária e na proporção das solicitações recebidas, se estas ultrapassarem a quantidade cuja conversão vier a ser autorizada; ou
- (b) atribuir bonificação apenas em ações preferenciais.

Parágrafo Segundo - Dentro dos limites autorizados neste artigo, poderá a Companhia, mediante deliberação do Conselho de Administração, aumentar o capital social independentemente de reforma estatutária, podendo ser emitidas tanto ações ordinárias quanto ações preferenciais, sem guardar proporção entre elas. O Conselho de Administração fixará as condições da emissão, inclusive preço e prazo de integralização.

Parágrafo Terceiro - Dentro do limite do capital autorizado, o Conselho de Administração poderá deliberar a emissão de bônus de subscrição. A critério do Conselho de Administração, poderá ser excluído o direito de preferência nas emissões de ações, debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição, cuja colocação seja feita mediante venda em bolsa de valores ou por subscrição pública, ou ainda mediante permuta por ações, em oferta pública de aquisição de controle, nos termos estabelecidos em lei.

Parágrafo Quarto - Dentro do limite do capital autorizado e de acordo com planos aprovados pela Assembléia Geral, a Companhia poderá outorgar opção de compra de ações a seus administradores e empregados, ou a pessoas naturais que prestem serviços à Companhia, sem direito de preferência para os acionistas.

Art. 7º - A ação de classe especial terá poder de veto nas seguintes matérias:

- I. Mudança de denominação da sociedade e objeto social;
- II. Alteração e/ou aplicação da logomarca da empresa;
- III. Criação e/ou alteração de programas militares, que envolvam ou não a República Federativa do Brasil;
- IV. Capacitação de terceiros em tecnologia para programas militares;
- V. Interrupção de fornecimento de peças de manutenção e reposição de aeronaves militares;
- VI. Transferência do controle acionário; e
- VII. Quaisquer modificações deste artigo e do artigo 16 e seus parágrafos ou quaisquer direitos atribuídos por este Estatuto à ação de classe especial.

Art. 8º - As ações preferenciais não terão direito de voto, consistindo a preferência em prioridade no reembolso de capital.

Art. 9º - Todas as ações da EMBRAER serão escriturais e, em nome de seus titulares, serão mantidas em conta de depósito junto a instituição financeira autorizada pela Comissão de Valores Mobiliários.

Parágrafo Único - A instituição depositária das ações escriturais cobrará diretamente da EMBRAER o custo dos serviços de transferência.

CAPÍTULO III - DOS ÓRGÃOS DA EMBRAER

SEÇÃO I - DA ASSEMBLÉIA GERAL

Art. 10 - A Assembléia Geral reunir-se-á ordinariamente uma vez por ano, e extraordinariamente, quando convocada nos termos da Lei ou deste Estatuto.

Parágrafo Primeiro - As deliberações da Assembléia Geral serão tomadas por maioria de votos, ressalvados os direitos de veto da ação de classe especial, previstos no artigo 7º.

Parágrafo Segundo - A Assembléia Geral só poderá deliberar sobre assuntos da ordem do dia, constantes dos respectivos editais de convocação.

Art. 11 - A Assembléia Geral será presidida pelo Presidente do Conselho de Administração ou, na ausência deste, pelo Vice-Presidente do Conselho ou, ainda, no impedimento de ambos, por acionista escolhido entre os presentes.

Art. 12 - Compete à Assembléia Geral, além das atribuições previstas em lei:

I. Eleger e destituir os membros do Conselho de Administração;

II. Fixar os honorários dos membros do Conselho de Administração e da Diretoria; e

III. Deliberar sobre as matérias sujeitas ao veto da ação ordinária de classe especial.

SEÇÃO II - DOS ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO

Subseção I - Das Disposições Gerais

Art. 13 - A EMBRAER será administrada pelo Conselho de Administração e pela Diretoria.

Parágrafo Primeiro - A investidura nos cargos far-se-á por termo lavrado em livro próprio, assinado pelo administrador empossado, dispensada qualquer garantia de gestão.

Parágrafo Segundo - Os administradores permanecerão em seus cargos até a posse de seus substitutos.

Art. 14 - Os honorários dos administradores serão fixados pela Assembléia Geral.

Parágrafo Único - A Assembléia poderá fixar uma verba global para distribuição entre os administradores, caso em que caberá ao Conselho de Administração efetuar a distribuição da verba individualmente, observado o disposto neste Estatuto, sendo certo que o administrador que estiver cumulando funções receberá remuneração relativa a apenas uma, a que for maior.

Art. 15 - Qualquer dos órgãos de administração se reúne validamente com a presença de três quartos de seus membros e delibera pelo voto da maioria dos presentes.

Parágrafo Único - Só é dispensada a convocação prévia da reunião como condição de sua validade se presentes todos os seus membros, admitidos, para este fim, os votos proferidos por delegação em outro membro ou por escrito.

Subseção II - Do Conselho de Administração

Art. 16 - O Conselho de Administração será composto de no mínimo 09 (nove) e, no máximo, 13 (treze) membros e seus respectivos suplentes, todos acionistas titulares de ações ordinárias, eleitos pela Assembléia Geral, pelo prazo de 3 (três) anos, permitida a reeleição.

Parágrafo Primeiro - A União Federal terá direito de indicar um dos membros do Conselho de Administração e respectivo suplente, vinculado à ação ordinária de classe especial de sua titularidade.

Parágrafo Segundo - Os empregados da EMBRAER também terão o direito de eleger dois dos membros do Conselho de Administração e os respectivos suplentes. Um deles será indicado pelo CIEMB - Clube de Investimentos dos Empregados da EMBRAER, o outro será o representante dos empregados não acionistas.

Parágrafo Terceiro - O Diretor Presidente da EMBRAER será membro efetivo do Conselho de Administração.

Art. 17 - Na eleição dos membros do Conselho de Administração, a Assembléia Geral primeiro determinará, pelo voto majoritário, o número dos demais membros do Conselho a serem eleitos, além daqueles escolhidos na forma dos parágrafos do artigo precedente. Se não tiver sido solicitado, na forma da lei, o processo de voto múltiplo, a Assembléia deverá votar através de chapas registradas previamente na mesa, as quais assegurarão aos acionistas que detenham, individualmente ou em bloco, vinte por cento ou mais das ações ordinárias da EMBRAER o direito de indicar dois membros efetivos e seus respectivos suplentes, observado o limite do caput do artigo 16. A mesa não poderá aceitar o registro de qualquer chapa em violação ao disposto neste artigo.

Art. 18 - O Conselho de Administração terá um Presidente e um Vice-Presidente, escolhidos pelos conselheiros dentre os membros efetivos, por maioria de votos, na primeira reunião após a posse dos mesmos, ou sempre que ocorrer renúncia ou vacância naqueles cargos.

Parágrafo Primeiro - Caberá ao Presidente do Conselho de Administração:

- a) Presidir as reuniões do Conselho de Administração e as Assembléias Gerais; e
- b) Convocar a Assembléia Geral e as Reuniões do Conselho de Administração.

Parágrafo Segundo - Na hipótese de ausência ou impedimento temporário do Presidente do Conselho de Administração, exercerá suas funções o Vice-Presidente.

Parágrafo Terceiro - Ocorrendo impedimento ou vacância no cargo de membro efetivo do Conselho de Administração, seu suplente assumirá até que cesse o impedimento ou, em caso de vacância, até a realização da primeira Assembléia Geral subsequente, que lhe dará substituto definitivo pelo prazo remanescente do mandato. Ocorrendo a vacância, simultânea ou sucessiva, nos cargos de membro efetivo e seu respectivo suplente, o Conselho de Administração deverá convocar Assembléia Geral para preenchimento dos cargos.

Art 19 - O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, quatro vezes por ano, e, extraordinariamente, sempre que convocado por seu Presidente ou pela maioria de seus membros.

Parágrafo Primeiro - As convocações para as reuniões serão feitas com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas.

Parágrafo Segundo - Todas as deliberações do Conselho de Administração constarão de atas lavradas no respectivo livro do Conselho e assinadas pelos conselheiros presentes.

Parágrafo Terceiro - Nas reuniões do Conselho são admitidos o voto através da delegação feita em favor de outro Conselheiro e o voto escrito antecipado computando-se como presentes os membros que assim votarem.

Art. 20 - Compete ao Conselho de Administração, além de outras atribuições que lhe sejam cometidas por lei ou pelo Estatuto:

- I. Exercer as funções normativas das atividades da EMBRAER, podendo avocar para seu exame e deliberação qualquer assunto que não se compreenda na competência privativa da Assembléia Geral ou da Diretoria;
- II. Fixar a orientação geral dos negócios da EMBRAER;
- III. Eleger e destituir os Diretores da EMBRAER;
- IV. Atribuir aos Diretores as respectivas funções, inclusive designando o Diretor de Relações com o Mercado, observado o disposto neste Estatuto;

- V. Deliberar sobre a convocação da Assembléia Geral, quando julgar conveniente, ou no caso do artigo 132 da Lei das Sociedades Anônimas (Lei nº 6404/76);
- VI. Fiscalizar a gestão dos Diretores, examinando, a qualquer tempo, os livros e papéis da EMBRAER e solicitando informações sobre contratos celebrados ou em vias de celebração e quaisquer outros atos;
- VII. Apreciar os resultados trimestrais das operações da EMBRAER;
- VIII. Escolher e destituir os auditores independentes;
- IX. Convocar os auditores independentes para prestar os esclarecimentos que entender necessários;
- X. Apreciar o Relatório da Administração e as contas da Diretoria Executiva e deliberar sobre sua submissão à Assembléia Geral;
- XI. Autorizar a transferência de recursos da EMBRAER para associações de empregados, entidades assistenciais e recreativas, fundo de previdência privada e fundação;
- XII. Aprovar os orçamentos anuais e plurianuais, os planos estratégicos, os projetos de expansão e os programas de investimento, bem como acompanhar sua execução;
- XIII. Aprovar a constituição de subsidiária e a participação da EMBRAER no capital de outras sociedades, no País ou no exterior;
- XIV. Estabelecer alçada da Diretoria para alienação ou oneração de bens do ativo permanente, podendo, nos casos que definir, exigir a prévia autorização do Conselho de Administração como condição de validade do ato;
- XV. Autorizar a EMBRAER a prestar garantias a obrigações de terceiros;
- XVI. Aprovar a política de recursos humanos, inclusive no que se refere a critérios de remuneração, direitos e vantagens;
- XVII. Autorizar a abertura, transferência ou encerramento de escritórios, filiais, dependências ou outros estabelecimentos da EMBRAER;
- XVIII. Determinar a realização de inspeções, auditoria ou tomada de contas nas subsidiárias, controladas ou coligadas da EMBRAER, bem como em fundações que patrocine;
- XIX. Manifestar-se, previamente, sobre qualquer assunto a ser submetido à Assembléia Geral;
- XX. Autorizar a emissão de ações da EMBRAER, nos limites autorizados no Art. 6º deste Estatuto, fixando as condições de emissão, inclusive preço e prazo de integralização, podendo, ainda, excluir o direito de preferência nas emissões de ações, bônus de subscrição e debêntures conversíveis, cuja colocação seja feita mediante venda em bolsa ou por subscrição pública ou em oferta pública de aquisição de controle, nos termos estabelecidos em lei;
- XXI. Deliberar a emissão de bônus de subscrição, como previsto no Parágrafo Terceiro do Art. 6º deste Estatuto;
- XXII. Outorgar opção de compra de ações a seus administradores e empregados, ou a pessoas naturais que prestem serviços à EMBRAER, sem direito de preferência para os acionistas;
- XXIII. Autorizar a emissão de quaisquer instrumentos de crédito para a captação de recursos, sejam "bonds", "notes", "commercial papers", e outros, de uso comum no mercado, deliberando ainda sobre as suas condições de emissão e resgate;
- XXIV. Dispor, observadas as normas deste Estatuto e da legislação vigente, sobre a ordem de seus trabalhos e adotar ou baixar normas regimentais para seu funcionamento; e
- XXV. Submeter à Assembléia Geral as matérias previstas no Art. 7º deste Estatuto.

Art. 21 - Na hipótese de aprovação, pela Assembléia Geral, de plano de opção de compra de ações da EMBRAER, na forma autorizada pelo Parágrafo Quarto do Art. 6º, que exija a constituição de órgão próprio para a sua administração, incumbe ao Conselho de Administração criar um Comitê para esse fim, integrado por pessoas por ele designadas, que não poderão se beneficiar do plano aprovado.

Art. 22 - O Conselho de Administração poderá criar Comitês de Assessoramento à administração da EMBRAER, com objetivos restritos e específicos e de prazo limitado de duração, renovável, integrado por pessoas por ele designadas.

Art. 23 - O Conselho de Administração poderá ainda designar um Comitê Especial, composto de 6 (seis) dentre seus membros efetivos ou suplentes, que, no intervalo de suas reuniões ordinárias, poderá deliberar, por delegação expressa, sobre todas as matérias de sua competência estatutária, *ad referendum* do próprio Conselho de Administração, submetida a matéria na primeira reunião subsequente à deliberação.

Parágrafo Primeiro - A autorização contida neste artigo não abrange:

- (a) matéria de competência legal privativa do Conselho;
- (b) propostas a serem submetidas à Assembléia Geral de Acionistas inclusive e especialmente nos casos do inciso III do artigo 12 deste Estatuto;
- (c) a autorização para a prática de atos de liquidação e dissolução ou de reorganização financeira, inclusive auto-falência e concordata;
- (d) a aprovação de contratos, novos investimentos ou atos de alienação ou oneração de bens do ativo permanente, cujo valor exceda ao patrimônio líquido da EMBRAER;
- (e) a aprovação de financiamentos cujo valor, por operação, exceda ao patrimônio líquido da EMBRAER;
- (f) a autorização para a constituição ou aquisição de participação em outra sociedade;
- (g) a aprovação de planos estratégicos de longo prazo da EMBRAER; e
- (h) nomeação e demissão de Diretores da EMBRAER.

Parágrafo Segundo - Aplicam-se às reuniões do Comitê Especial do Conselho as normas que regem as reuniões do Conselho de Administração. No tocante às matérias de competência meramente estatutária, as referências feitas neste Estatuto a poderes ou faculdades do Conselho de Administração reputam-se igualmente feitas ao Comitê Especial.

Subseção III - Da Diretoria

Art. 24 - A Diretoria, cujos membros serão eleitos e destituíveis a qualquer tempo pelo Conselho de Administração, será composta de um Diretor Presidente e de ao menos mais 2 (dois) Diretores, com prazo de gestão de um ano, permitida a reeleição.

Parágrafo Primeiro - A eleição da Diretoria ocorrerá, preferencialmente, na mesma data da realização da Assembléia Geral Ordinária, podendo a posse dos eleitos coincidir com o término do mandato dos seus antecessores.

Parágrafo Segundo - Nos seus impedimentos ou ausências, o Diretor Presidente será substituído por Diretor designado pela Diretoria, o qual em caso de vacância, assumirá cumulativamente a Presidência até a primeira reunião subsequente do Conselho de Administração, que lhe designará substituto pelo restante do prazo de gestão.

Parágrafo Terceiro - Os demais Diretores serão substituídos, em casos de ausência ou impedimento temporário, por outro Diretor, escolhido pela Diretoria. Esta lhe dará, em caso de vacância, substituto provisório, até que o Conselho de Administração eleja seu substituto definitivo pelo restante do prazo de gestão.

Art. 25 - A Diretoria tem todos os poderes para praticar os atos necessários à consecução do objeto social, por mais especiais que sejam, inclusive para alienar e onerar bens do ativo permanente, renunciar a direitos, transigir e acordar, observadas as disposições legais ou estatutárias pertinentes e as deliberações tomadas pela Assembléia Geral e pelo Conselho de Administração. Compete-lhe administrar e gerir os negócios da EMBRAER, especialmente:

- I. Cumprir e fazer cumprir este Estatuto e as deliberações do Conselho de Administração e da Assembléia Geral de Acionistas;
- II. Elaborar e submeter ao Conselho de Administração, anualmente, o plano de atividades e o orçamento geral da EMBRAER, cuidando das respectivas execuções;
- III. Propor, sem exclusividade de iniciativa, a instalação e supressão de subsidiárias, filiais, escritórios e agências no País e no Exterior;
- IV. Elaborar e submeter ao Conselho de Administração a política salarial da EMBRAER e de suas subsidiárias;
- V. Decidir, até o limite de alçada estabelecido pelo Conselho de Administração, sobre a aquisição, a alienação e/ou oneração de bens do ativo permanente;
- VI. Submeter, anualmente, à apreciação do Conselho de Administração, o Relatório da Administração e as contas da Diretoria, acompanhados do relatório dos auditores independentes, bem como a proposta de aplicação dos lucros apurados no exercício anterior;
- VII. Criar e extinguir unidades operacionais da EMBRAER e nomear e destituir os respectivos titulares;
- VIII. Elaborar e propor, ao Conselho de Administração, o plano estratégico da EMBRAER e suas revisões anuais;
- IX. Elaborar, anualmente, o Plano de Ação e Metas de cada Diretoria, submetendo-o, com o desempenho e resultado alcançados, ao Conselho de Administração, em suas reuniões ordinárias; e
- X. Apresentar, trimestralmente, ao Conselho de Administração, o balancete econômico-financeiro e patrimonial detalhado, da EMBRAER e controladas.

Art. 26 - Compete ao Diretor Presidente, além de coordenar a ação dos Diretores e de dirigir a execução das atividades relacionadas com o planejamento geral da EMBRAER:

- I. Convocar e presidir as reuniões da Diretoria;
- II. Manter os membros do Conselho de Administração informados sobre as atividades da EMBRAER e o andamento de suas operações;
- III. Propor, sem exclusividade de iniciativa, ao Conselho de Administração a atribuição de funções aos Diretores;
- IV. Exercer outras atribuições que lhe forem cometidas pelo Conselho de Administração.

Art. 27 - Compete aos Diretores assistir e auxiliar o Diretor Presidente na administração dos negócios da EMBRAER e exercer as atividades referentes às funções que lhes tenham sido atribuídas pelo Conselho de Administração.

Art. 28 - Como regra geral e ressalvados os casos objeto dos parágrafos subseqüentes, a EMBRAER se obriga validamente sempre que representada por 2 (dois) membros quaisquer da Diretoria, ou ainda 1 (um) membro da Diretoria e 1 (um) procurador, ou 2 (dois) procuradores, no limite dos respectivos mandatos.

Parágrafo Primeiro - Os atos para os quais o presente Estatuto exija autorização prévia do Conselho de Administração só poderão ser praticados uma vez preenchida tal condição.

Parágrafo Segundo - A EMBRAER poderá ser representada por apenas um Diretor ou um procurador nos seguintes casos:

(a) quando o ato a ser praticado impuser representação singular, como em juízo ou em assembléias de sócios de empresas de cujo capital a EMBRAER participe, ela será representada pelo Diretor Presidente, ou por Diretor por ele designado, ou procurador com poderes especiais;

(b) desde que tal representação singular tenha sido previamente aprovada pelo Conselho de Administração;

(c) quando se tratar de receber e dar quitação de valores que sejam devidos à EMBRAER, emitir e negociar, inclusive endossar e descontar, duplicatas relativas às suas vendas, bem como nos casos de correspondência que não crie obrigações para a EMBRAER e da prática de atos de simples rotina administrativa, inclusive os praticados perante repartições públicas, sociedades de economia mista, Junta Comercial, Justiça do Trabalho, IAPAS, FGTS e seus bancos arrecadadores e outros de idêntica natureza.

Parágrafo Terceiro - O Conselho de Administração poderá autorizar a prática de outros atos que vinculem a EMBRAER por apenas um dos membros da Diretoria ou um procurador, ou ainda, pela adoção de critérios de limitação de competência, restringir, em determinados casos, a representação da EMBRAER a apenas um Diretor ou um procurador.

Parágrafo Quarto - Na constituição de procuradores, observar-se-ão as seguintes regras:

(a) todas as procurações terão de ser previamente aprovadas pela Diretoria ou, então, outorgadas pelo Diretor Presidente, em conjunto com um outro Diretor qualquer;

(b) quando o mandato tiver por objeto a prática de atos que dependam de prévia autorização do Conselho de Administração, a sua outorga ficará expressamente condicionada à obtenção dessa autorização, que será mencionada em seu texto.

Parágrafo Quinto - Não terão validade, nem obrigarão a EMBRAER, os atos praticados em desconformidade ao disposto neste artigo.

SEÇÃO IV - DO CONSELHO FISCAL

Art. 29 - O Conselho Fiscal da Sociedade é permanente e será composto de 5 (cinco) membros e igual número de suplentes, escolhidos pela Assembléia Geral dentre acionistas, ou não, residentes no País, ao qual competirão as atribuições previstas em lei.

Parágrafo Primeiro - As reuniões do Conselho Fiscal serão, no mínimo, trimestrais.

Parágrafo Segundo - A remuneração dos membros do Conselho Fiscal será fixada pela Assembléia Geral que os eger, sendo devida apenas aos membros que exercerem suas funções durante o período de investidura no cargo.

CAPÍTULO IV - DA DISTRIBUIÇÃO DOS LUCROS

Art. 30 - O exercício social se inicia em 1º de janeiro e se encerra em 31 de dezembro de cada ano.

Parágrafo Primeiro - Ao fim de cada exercício social, a Diretoria fará elaborar, com observância dos preceitos legais pertinentes, as seguintes demonstrações financeiras:

I - balanço patrimonial;

II - demonstrações das mutações do patrimônio líquido;

III - demonstração do resultado do exercício; e

IV - demonstração das origens e aplicações de recursos.

Parágrafo Segundo - Juntamente com as demonstrações financeiras do exercício, o Conselho de Administração apresentará à Assembléia Geral Ordinária proposta sobre a destinação a ser dada ao lucro líquido, com observância do disposto neste Estatuto e na Lei.

Parágrafo Terceiro - O Conselho de Administração poderá propor, e a Assembléia deliberar, deduzir do lucro líquido do exercício uma parcela de ao menos cinco por cento para a constituição de uma Reserva para Investimentos e Capital de Giro, que obedecerá aos seguintes princípios:

- (a) sua constituição não prejudicará o direito dos acionistas em receber o pagamento do dividendo obrigatório previsto no Art. 31 deste Estatuto;
- (b) seu saldo, em conjunto com o saldo das demais reservas de lucros, exceto as reservas para contingências e de lucros a realizar, não poderá ultrapassar o capital social, sob pena de capitalização ou distribuição em dinheiro do excesso;
- (c) a reserva tem por finalidade assegurar investimentos em bens do ativo permanente ou acréscimos do capital de giro, inclusive através de amortização das dívidas da EMBRAER, independentemente das retenções de lucro vinculadas ao orçamento de capital, e seu saldo poderá ser utilizado:
 - i) na absorção de prejuízos, sempre que necessário;
 - ii) na distribuição de dividendos, a qualquer momento;
 - iii) nas operações de resgate, reembolso ou compra de ações, autorizadas por Lei;
 - iv) na incorporação ao capital social, inclusive mediante bonificações em ações novas.

Art. 31 - Os acionistas terão direito a receber, em cada exercício, a título de dividendos, um percentual do lucro líquido, obedecido o mínimo obrigatório de 25% (vinte e cinco por cento) sobre aquele lucro líquido, com os seguintes ajustes:

- (a) o acréscimo das seguintes importâncias:
 - i) resultantes da reversão, no exercício, de reservas para contingências, anteriormente formadas;
 - ii) resultantes da realização, no exercício, de lucros que tenham sido transferidos anteriormente para a reserva de lucros a realizar;
- (b) o decréscimo das importâncias destinadas, no exercício, à constituição da reserva legal, de reservas para contingências e da reserva de lucros a realizar.

Parágrafo Primeiro - A Assembléia poderá atribuir aos Administradores uma participação nos lucros, observados os limites legais pertinentes. É condição para pagamento de tal participação a atribuição aos acionistas do dividendo obrigatório a que se refere este artigo. Sempre que for levantado balanço semestral e com base nele forem pagos dividendos intermediários em valor ao menos igual a 25% (vinte e cinco por cento) sobre o lucro líquido do período, calculado nos termos deste artigo, poderá ser paga por deliberação do Conselho de Administração, aos Administradores, uma participação no lucro semestral, *ad referendum* da Assembléia Geral.

Parágrafo Segundo - A Assembléia poderá atribuir aos empregados participação nos lucros ou resultados, na forma de plano que aprovar, obedecida a legislação pertinente.

Parágrafo Terceiro - A Assembléia pode deliberar, a qualquer momento, distribuir dividendos por conta de reservas de lucros preexistentes ou de lucros acumulados de exercícios anteriores, assim mantidos por força de deliberação da Assembléia, depois de atribuído em cada exercício, aos acionistas, o dividendo obrigatório a que se refere este artigo.

Parágrafo Quarto - A EMBRAER poderá levantar balanços semestrais ou intermediários. O Conselho de Administração poderá deliberar a distribuição de dividendos à conta de lucro apurado naqueles balanços. O Conselho de Administração poderá, ainda, declarar dividendos intermediários à conta de lucros previamente acumulados, por deliberação da Assembléia, existentes naqueles balanços ou no último balanço anual.

Parágrafo Quinto - A Assembléia Geral poderá deliberar a capitalização de reservas instituídas em balanços semestrais ou intermediários.

Parágrafo Sexto - Os dividendos não reclamados em três anos prescrevem em favor da EMBRAER.

Parágrafo Sétimo - O Conselho de Administração poderá pagar ou creditar juros sobre o capital próprio *ad referendum* da Assembléia Geral Ordinária que apreciar as demonstrações financeiras relativas ao exercício social em que tais juros foram pagos ou creditados.

CAPÍTULO V - DA LIQUIDAÇÃO DA EMBRAER

Art. 32 - A EMBRAER entrará em liquidação nos casos determinados em Lei, cabendo à Assembléia Geral eleger o liquidante ou liquidantes, bem como o Conselho Fiscal que deverá funcionar nesse período, obedecidas as formalidades legais.

CAPÍTULO VI - DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33 - A Companhia observará os acordos de acionistas arquivados na sede social, sendo expressamente vedado aos integrantes da mesa diretora dos signatários de acordo de acionistas devidamente arquivado na sede social, que for proferida em desacordo com o que tiver sido ajustado no referido acordo, sendo também expressamente vedado à Companhia aceitar e proceder a transferência de ações e/ou à oneração e/ou à cessão de direito de preferência à subscrição de ações e/ou de outros valores mobiliários que não respeitar aquilo que estiver previsto e regulado em Acordo de Acionistas.

Art. 34 - É vedado à EMBRAER conceder financiamento ou garantias de qualquer espécie a terceiros, sob qualquer modalidade, para negócios estranhos aos interesses sociais.

- Estatuto Social Consolidado aprovado pela Assembléia Geral Extraordinária de 09.02.2000.
- Alteração do “caput” do Artigo 5º, do Parágrafo Único do Artigo 14 e do § 7º do Artigo 31, aprovada pela AGE de 28.04.2000.

- Atas de Reunião do Conselho de Administração da Companhia

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.

Companhia Aberta
CNPJ/MF nº 60.208.493/0001-91
NIRC 35.300.026.420

**ATA Nº 14/2000 – LIVRO 09
REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
REALIZADA EM 30 DE JUNHO DE 2000**

Aos trinta dias do mês de junho de dois mil, às 09:00 horas, na sede social da Empresa, na Avenida Brigadeiro Faria Lima nº 2170, São José dos Campos, SP, realizou-se a Reunião Extraordinária do Conselho de Administração da EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A., sob a presidência do Dr. Carlyle Wilson, Presidente do Conselho, o qual representou também o Conselheiro Vitor Sarquis Hallack, nos termos da Delegação de Voto apresentada, e com a presença dos Conselheiros Lacy Dias da Silva, Leandro Martins Alves, Fernando Antonio Fernandes Cima, Frederico de Queiroz Veiga, Juarez Martinho Quadros do Nascimento, o qual representou também o Conselheiro Fernando Antonio Pimentel de Melo, nos termos da Delegação do Voto apresentada, Claudemir Marques de Almeida, Paulo Cesar de Souza Lucas, Pierre Chouzenoux, Jean-François Bigay e Maurício Novis Botelho, que se assinam no Livro de Presença, para tratar da seguinte Agenda: 1. Aumento de Capital mediante a emissão pública de ações preferenciais, sem valor nominal, a serem ofertadas no País e no exterior, neste caso através de programa de *depository receipts*, aumento esse compreendido no limite do capital autorizado da Companhia; 2. Autorizar a Diretoria a contratar instituições financeiras no Brasil e no exterior para proceder a distribuição pública das ações preferenciais, bem como o Banco Depositário para o programa de *depository receipts* da Companhia, e a praticar todos os demais atos necessários para viabilizar o aumento de capital, bem como o registro de emissão pública de ações preferenciais aqui referidos; 3. Indicar procuradora para assinar o *Form F-1 Registration Statement under the Securities Act of 1933*, e *Registration Statement on Form 8-A*, e *Registration Statement on Form F-6* e demais documentos relativos à emissão pública de ações preferenciais. Dando início aos trabalhos, o Conselho de Administração aprovou por unanimidade de votos, para fazer face aos planos de investimento da Companhia e com base no artigo 6º, parágrafo 2º, do Estatuto Social, iniciar os procedimentos necessários à realização de aumento de capital, dentro do limite de capital autorizado da Companhia, mediante a emissão de até 65.000.000 (sessenta e cinco milhões) de ações preferenciais, sem valor nominal, visando a captação de recursos no valor aproximado de US\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de dólares norte-americanos). As ações preferenciais objeto do aumento de capital serão ofertadas ao público, no País e no exterior, através de oferta global, ficando excluído o direito de preferência dos acionistas, nos termos do artigo 172 da Lei nº 6.404, de 15.12.1976 e do disposto no artigo 6º, parágrafo 3º, do Estatuto Social. O preço de emissão das ações e demais condições da emissão pública deverão ser fixados por este Conselho, observadas as seguintes condições: (a) o aumento de capital deverá ser integralizado em moeda corrente do País, em uma única parcela, no ato da subscrição; (b) a fixação do preço de emissão das ações terá como parâmetro a relação das ações no mercado, conforme previsto no artigo 170, parágrafo 1º, inciso III, da Lei nº 6.404/76, observado o procedimento de *bookbuilding* a ser realizado pelas instituições financeiras nacionais e internacionais; (c) a colocação das ações preferenciais será efetuada sob regime de "Procedimento Diferenciado", nos termos do disposto no artigo 33 da Instrução CVM nº 13/80 e com a prestação de garantia firme de subscrição de ações preferenciais pelas instituições financeiras nacionais e internacionais coordenadoras da emissão, após o processo de divulgação da oferta global e a realização do procedimento de *bookbuilding*; (d) as instituições financeiras participantes da distribuição no País farão a colocação das ações mediante o atendimento preferencial de seus clientes, inexistindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos; (e) as ações preferenciais a serem emitidas não terão direito a voto, gozarão das vantagens previstas no Estatuto Social da Companhia para as ações preferenciais e terão direito ao recebimento integral dos dividendos relativos aos lucros apurados a partir de 01.07.2000, tendo em vista que esse Conselho irá deliberar dividendos à conta de lucros apurados no balanço a ser levantado em 30.06.2000; (F) a totalidade dos recursos provenientes do aumento de capital ora aprovado será incorporada ao capital social da Companhia; (g) os recursos provenientes do aumento de capital ora aprovado serão destinados (i) a investimentos na Companhia para o investimento de novos modelos de aeronaves, (ii) a refinanciar dívidas da Companhia e (iii) a outras finalidades de caráter geral; e (h) ficam aprovados o prospecto preliminar e o *Form F-1 Registration Statement under the Securities Act of 1933* a serem utilizados na emissão pública de ações no Brasil e nos mercados norte-americano e internacional, respectivamente, bem como fica à Diretoria autorizada a proceder o registro da emissão pública de ações na Comissão de Valores Mobiliários, na *Securities and Exchange Commission* e na Bolsa de Valores de Nova Iorque. Fica autorizada a Diretoria da Companhia a tomar todas as providências e a praticar todos os demais atos necessários, inclusive promover a contratação de instituições financeiras no Brasil e no exterior para a distribuição pública das ações, do Banco Depositário para o programa de *depository receipts*, de consultores externos, empresas de classificação de risco ou outros profissionais, para viabilizar, de modo mais vantajoso possível para a Companhia, o aumento de capital aqui referido. Ficam, desde já, ratificados todos os atos até o momento praticados pela Diretoria com relação à matéria objeto da presente deliberação. Dando prosseguimento aos trabalhos, o

Conselho, por unanimidade, indicou os Srs. Maurício Novis Botelho, Antonio Luiz Pizarro Manso e Carlos Rocha Villela, para, isoladamente, representarem a Companhia na assinatura do *Form F-1 Registration Statement under the Securities Act of 1933*, do *Registration Statement on Form 8-A*, do *Registration Statement on Form F-6* e de todos os demais documentos relativos a emissão pública de ações objeto da presente deliberação. Nada mais havendo a tratar, o Presidente deu por encerrada a presente reunião da qual, para constar, eu, Carlos Rocha Villela, servindo de Secretário, lavrei esta ata que vai assinada por todos os participantes. São José dos Campos, 30 de junho de 2000. Carlyle Wilson - Presidente, Lacy da Silva - Vice-Presidente, Frederico de Queiroz Veiga - Conselheiro, Leandro Martins Alves - Conselheiro, Fernando A. Fernandes Cima - Conselheiro, Claudemir Marques de Almeida - Conselheiro, Paulo Cesar de Souza Lucas - Conselheiro, Juarez Quadros do Nascimento - Conselheiro, Pierre Chouzenoux - Conselheiro, Jean-François Bigay - Conselheiro, Maurício Novis Botelho - Conselheiro, Carlos Rocha Villela - Secretário.

EMBRAER – EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.
COMPANHIA ABERTA
CNPJ/MF Nº 60.208.493/0001-81
NIRC 35.300.026.420

ATA Nº 19/2000 – LIVRO 09
REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
REALIZADA EM 20 DE JULHO DE 2000

Aos vinte dias do mês de julho de dois mil, às 20:00 horas, no escritório da empresa, na Rua Bandeira Paulista, 600, 3º andar. São Paulo, SP, realizou-se a Reunião Extraordinária do Conselho de Administração da EMBRAER – EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A., sob a presidência do Dr. CARLYNE WILSON, Presidente do Conselho, o qual representou também os Conselheiros VITOR SARQUIS HALLACK e MAURÍCIO NOVIS BOTELHO, nos termos das Delegações de Voto apresentadas, e com a presença dos Conselheiros, LACY DIAS DA SILVA, LEANDRO MARTINS ALVES, FREDERICO DE QUEIROZ VEIGA, JUAREZ MARTINHO QUADROS DO NASCIMENTO, o qual representou também o Conselheiro, FERNANDO ANTONIO PIMENTEL DE MELO nos termos da Delegação de Voto apresentada, FERNANDO ANTONIO FERNANDES CIMA, CLAUDEMIR MARQUES DE ALMEIDA, PAULO CESAR DE SOUZA LUCAS, GILBERT MAX AMATO e PATRICE SABAH, e dos Srs. PAULO EUCLIDES BONZANINI, LUIZ TACCA JÚNIOR, EUTÁSQUIO ANTÔNIO HONORATO, JOSÉ MAURO LAXE VILELA e JOÃO MARIA STEFANON, membros do Conselho Fiscal, que se assinam no Livro de Presença, para tratar da seguinte Agenda: CONSIDERANDO QUE na Reunião deste Conselho de Administração realizada em 30 de junho de 2000, foi autorizado o aumento do capital social da Companhia mediante a emissão de 52.800.000 (cinquenta e dois milhões e oitocentas mil) ações preferenciais, sem valor nominal, dentro do limite do capital autorizado pelo Estatuto Social da Companhia, cuja colocação deve ser feita mediante subscrição pública, com a exclusão do direito de preferência dos atuais acionistas, nos termos do art. 172 da Lei nº 6.404, de 15.12.1976 e do disposto no art. 6º, parágrafo 3º, do Estatuto Social; CONSIDERANDO QUE nesta mesma reunião, foi aprovado, também, que a oferta pública de ações preferenciais da Companhia seja efetuada por meio de oferta global, cuja colocação realizar-se-á no País e no exterior; e CONSIDERANDO QUE nesta mesma reunião foi decidido que o preço de emissão das ações e demais condições da subscrição pública seriam fixados posteriormente por este Conselho; a presente reunião tem a finalidade de deliberar, discutir e aprovar: (a) o aumento de capital da Companhia de R\$ 367.453.421,69 (trezentos e sessenta e sete milhões, quatrocentos e cinquenta e três mil, quatrocentos e vinte e um reais e sessenta e nove centavos) para R\$ 807.277.421,69 (oitocentos e sete milhões, duzentos e setenta e sete mil, quatrocentos e vinte e um reais e sessenta e nove centavos), mediante a emissão de 52.800.000 (cinquenta e dois milhões e oitocentas mil) de ações preferenciais, sem valor nominal; (b) a colocação das ações preferenciais que serão emitidas pela Companhia, por meio da oferta global, que será efetuada, inicialmente, da seguinte forma: (i) 5.280.000 (cinco milhões, duzentas e oitenta mil) ações deverão ser colocadas no Brasil, em conformidade com a Instrução CVM nº 13, de 30 de setembro de 1980, e com a Instrução CVM nº 88, de 03 de novembro de 1988, através do Banco Bozano, Simonsen S.A. e do BB – Banco de Investimento S.A. e das demais instituições financeiras que vierem a participar da distribuição através da celebração de contratos de adesão ao Instrumento Particular de Contrato de Coordenação e Garantia Firme de Subscrição e Colocação de Ações Preferenciais de Emissão da Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (o "Contrato de Distribuição"), nos termos do referido Contrato, inclusive no que se refere a remuneração; e (ii) 47.520.000 (quarenta e sete milhões, quinhentas e vinte mil) ações serão representadas por 11.880.000 (onze milhões oitocentos e oitenta mil) *American Depositary Shares* ("ADSs") e por meio destas, deverão ser registradas e colocadas nos Estados Unidos da América, e em outros países que não os Estados Unidos da América e o Brasil, nos termos do *Securities Act of 1933* dos Estados Unidos da América e suas alterações posteriores ("*Securities Act*"), por um grupo de instituições financeiras lideradas por Bozano, Simonsen Securities, Inc., Morgan Stanley & Co. Incorporated e Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc., nos termos do *International Underwriting Agreement* e mediante as condições constantes do mesmo, inclusive no que se refere a remuneração; (c) fixação do preço de emissão das ações em R\$ 8,33 por ação preferencial, equivalente a US\$ 4,625, convertido pela taxa de câmbio (comercial) de dólares norte-americanos nesta data; (d) o aumento de capital ora aprovado deverá ser homologado por deliberação deste Conselho em reunião a ser especialmente convocada para tal fim que deverá ser realizada no prazo de até 5 (cinco) dias contados da data, inclusive, do Anúncio de Emissão Pública e Distribuição Secundária de Ações Preferenciais de Emissão da Companhia. Tendo sido colocados os assuntos em discussão e posterior votação, foram todas as matérias aprovadas, por unanimidade dos presentes. Os Conselheiros, em decisão unânime, aproveitaram, ainda, para registrar as seguintes deliberações: (a) a Diretoria da Companhia

está autorizada, na forma do Estatuto Social, a praticar todos os atos e assinar todos os documentos necessários à execução das deliberações ora tomadas, inclusive e em especial para o fim de celebrar o *Underwriting Agreement*, o Contrato de Distribuição e o *Deposit Agreement*, bem como assinar os *Registration Statements nos Forms F-1, F-6 e 8-A* do *Securities Act of 1933*; (b) foi aprovada a designação da (i) CT Corporation para atuar como procurador da Companhia (*agente for service of process*) por um prazo de cinco anos, com poderes para, em nome da Companhia, receber correspondências, citações e notificações relativas a processos administrativos e judiciais que envolvam a Companhia, e para constar como tal no *Form F-1 Registration Statement*, no *Underwriting Agreement*, no *Deposit Agreement* e em quaisquer outros documentos em que tal indicação se faça necessária; e (ii) da Embraer Aircraft Corporation como representante da Companhia (*authorized representative in the United States*) relativamente às obrigações e responsabilidades decorrentes do *Form F-1 Registration Statement*; e (c) foram aprovados o prospecto a ser utilizado no Brasil, bem como o *Form F-1 Registration Statement under the Securities Act of 1933*, que contém o prospecto internacional; (d) o Conselho Fiscal tomou conhecimento das deliberações acima aprovadas. Tendo sido colocados os assuntos em discussão e posterior votação, foram todas as matérias aprovadas por unanimidade dos presentes. Nada mais havendo a tratar, encerrou-se a reunião da qual lavrou-se, em folha a parte, a presente ata que, lida e achada conforme, foi assinada por todos os presentes e que deverá ser transcrita no livro próprio e registrada na Junta Comercial. São Paulo, 20 de julho de 2000. As.) **CARLYNE WILSON** – Presidente; **LACY DIAS DA SILVA** – Vice-Presidente; **FREDERICO DE QUEIROZ VEIGA** – Conselheiro; **LEANDRO MARTINS ALVES** – Conselheiro; **FERNANDO A. FERNANDES CIMA** – Conselheiro; **CLAUDEMIR MARQUES DE ALMEIDA** – Conselheiro; **PAULO CESAR DE SOUZA LUCAS** – Conselheiro; **JUAREZ QUADROS DO NASCIMENTO** – Conselheiro; **GILBERT MAX AMATO** – Conselheiro; **PATRICE SABAHI AMINE** – Conselheiro; **CARLOS ROCHA VILLELA** – Secretário.

"Anúncio exclusivamente informativo, não se tratando de oferta de venda de ações"

- Atas de Reunião de Diretoria dos Acionistas Vendedores

(Esta página foi deixada intencionalmente em branco)

CIA. BOZANO, SIMONSEN
CNPJ/MF nº 42.113.662/0001-18
NIRE nº 33300055622

ATA DE REUNIÃO DA DIRETORIA REALIZADA EM 15 DE FEVEREIRO DE 2000

Aos quinze dias do mês de fevereiro de dois mil, às 10:00 horas, na sede social da Sociedade na Av. Rio Branco nº 138, 7º andar, nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, reuniu-se a Diretoria da **CIA. BOZANO, SIMONSEN** ("**BOZANO**"), estando presentes os diretores abaixo assinados. Assumindo a presidência dos trabalhos, o Sr. Paulo Veiga Ferraz Pereira, declarou instalada a reunião e esclareceu aos demais presentes que a mesma havia sido convocada com o objetivo de deliberar, com base no Estatuto Social da **BOZANO**, sobre: (1) alienação de até 17.037.613 ações preferenciais, sem direito a voto de emissão da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. - Embraer ("**EMBRAER**"), de propriedade da **BOZANO** ("**AÇÕES**") no Brasil e/ou no exterior, através de distribuição pública de ações a ser realizadas no Mercado de Balcão na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e/ou de Programa de *American Depositary Receipts*, em qualquer de suas modalidades, sendo as "**AÇÕES**" suficientes para atender a citada oferta pública secundária e ao eventual acréscimo de demanda que se verificar no prazo de 30 dias a contar do início da distribuição pública. Esta Diretoria determinará o preço mínimo de alienação, as condições e forma de pagamento; (2) aprovação, na parte referente a informações sobre a **BOZANO**, do *Form F-1 Registration Statement*, incluindo o *U.S. Prospectus* e o *International Prospectus*, e do prospecto brasileiro referente à distribuição pública secundária de ações preferenciais no Brasil e/ou no exterior; (3) aprovação e autorização da assinatura do *U.S. Underwriting Agreement*, do *International Underwriting Agreement*, e do Instrumento Particular do Contrato de Coordenação e Garantia Firme da Subscrição e Colocação de Ações na Operação de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais da Emissão da Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (*Brazilian Underwriting Agreement*); (4) nomeação e constituição dos Srs. Vitor Sarquis Hallack e Luiz Fernando de Freitas Santos, como procuradores com poderes para, isoladamente, em nome da **BOZANO**, celebrar os contratos referidos no item (3), acima, bem como praticar todo e qualquer ato necessário ao cumprimento das disposições dos mesmos; (5) nomeação da *CT Corporation Systems* para atuar como procurador e representante da **BOZANO** (*agent for service of process a authorized U.S. representative*), por prazo de 5 anos, com poderes para, em nome da **BOZANO**, receber correspondências, citações e notificações relativas a processos administrativos e judiciais que envolvam a **BOZANO**, e para constar como tal no *Form F-1 Registration Statement*, no *U.S. Underwriting Agreement* e em qualquer outros documentos em que tal nomeação se faça necessária. Esta Diretoria se reunirá novamente para aprovar/ratificar todos os demais detalhes da operação, que nesta data, ainda não estão definidos. Discutidas as matérias acima referidas, foram as mesmas aprovadas por unanimidade. Ficam, desde já, ratificados todos os atos até o momento praticados por esta Diretoria com relação às matérias objeto das presentes deliberações. Nada mais havendo a tratar, encerrou-se a reunião da qual lavrou-se, em folha a parte, a presente ata que, lida e achada conforme, foi assinada por todos os Diretores presentes. (ass) Paulo Veiga Ferraz Pereira - Diretor Vice-Presidente, Carlyle Wilson, José Carlos de Araújo Sarmento Barata, Cristiano Buarque Franco Neto, Carlos Leoni Rodrigues Siqueira, Diretores Executivos. A presente é cópia fiel do livro de atas de reuniões da Diretoria. Rio de Janeiro, 15 de fevereiro de 2000. Carlyle Wilson - Diretor Executivo.

**ATA DE REUNIÃO DA DIRETORIA EXECUTIVA
REALIZADA EM 3 DE JULHO DE 2000**

Aos três dias do mês de julho de dois mil, às 12 horas, na sede social, reuniu-se a Diretoria Executiva da Cia. Bozano, Simonsen ("CBS"), estando presentes os diretores abaixo assinados. Assumindo a presidência dos trabalhos, o Sr. Paulo Veiga Ferraz Pereira, declarou instalada a reunião e esclareceu aos demais presentes que a mesma havia sido convocada com o objetivo de deliberar, com base no Estatuto Social da CBS sobre: (1) alienação de ações preferenciais, sem direito a voto de emissão da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. - EMBRAER ("EMBRAER"), de propriedade da CBS, no Brasil e/ou no exterior, através de distribuição pública de ações a ser realizada no Mercado de Balcão na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e/ou de Programa de *American Depositary Receipts*, em qualquer de suas modalidades e também, no prazo de 30 dias a contar do início da distribuição pública para atender a eventual excesso de demanda; (2) aprovação, na parte referente a informações sobre a CBS, do *Form F-1 Registration Statement*, incluindo o *U.S. Prospectus* e o *International Prospectus*, e do prospecto brasileiro referente à distribuição pública secundária de ações preferenciais no Brasil e/ou no exterior; (3) aprovação e autorização da assinatura do *U.S. Underwriting Agreement*, do *International Underwriting Agreement* e do Instrumento Particular de Contrato de Coordenação e Garantia Firme de Subscrição e Colocação de Ações na Operação de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais de Emissão da Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (*Brazilian Underwriting Agreement*); (4) nomear, os Diretores Vitor Sarquis Hallack e Paulo Veiga Ferraz Pereira, para, isoladamente, em nome da CBS, celebrar os contratos referidos no item (3), acima, bem como celebrar todo e qualquer documento e praticar todo e qualquer ato necessário ao cumprimento das disposições dos mesmos e para a realização da operação prevista no item (1) acima, inclusive tomas as decisões relativas à fixação do preço de venda das ações na data da precificação da operação; (5) nomeação da *CT Corporation Systems* para atuar como procurador e representante da CBS (*agent for service of process e authorized U.S. representative*), por prazo de 5 anos, com poderes para, em nome da CBS, receber correspondências, citações e notificações relativas a processos administrativos e judiciais que envolvam a CBS, e para constar como tal no *Form F-1 Registration Statement*, no *U.S. Underwriting Agreement*, no *International Agreement* e em quaisquer outros documentos em que tal nomeação se faça necessária. Esta Diretoria se reunirá novamente para aprovar/ratificar todos os demais detalhes da operação que, nesta data, ainda não estão definidos. Discutidas as matérias, acima referidas, foram as mesmas aprovadas por unanimidade. A presente deliberação retifica aquelas tomadas em Reunião de Diretoria Executiva da CBS em 12.02.00. Ficam, desde já, ratificados todos os atos até o momento praticados por esta Diretoria com relação às matérias objeto das presentes deliberações. Nada mais havendo a tratar, encerrou-se a reunião da qual lavrou-se, em folha a parte, a presente ata que, lida e achada conforme, foi assinada por todos os presentes. Rio de Janeiro, 3 de julho de 2000. Paulo Veiga Ferraz Pereira; Carlos Leoni Rodrigues Siqueira; Caryle Wilson; José Carlos de A. S. Barata; Cristiano Buarque Franco Neto; Vitor Sarquis Hallack; Sergio Eraldo de Salles Pinto; Luiz Fernando de Freitas Santos.

**ATA DA 626ª REUNIÃO DA DIRETORIA EXECUTIVA DA FUNDAÇÃO
SISTEL DE SEGURIDADE SOCIAL, REALIZADA EM 14 DE FEVEREIRO DE 2000**

Presentes os Diretores da SISTEL, FERNANDO ANTÔNIO PIMENTEL DE MELO, JOSÉ LEITÃO VIANA e JAYME DA COSTA RIBEIRO, para a realização da 626ª Reunião da Diretoria Executiva da entidade, em 11 de fevereiro de 2000, tendo sido apreciado o seguinte assunto: **I - EMBRAER - IPO - ALIENAÇÃO DE AÇÕES PREFERENCIAIS**: Foi aprovada a operação de venda pública de ações preferenciais da EMBRAER, envolvendo os seguintes procedimentos: (1) alienação de ações preferenciais, sem direito a voto de emissão da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. - EMBRAER ("EMBRAER"), de propriedade da SISTEL, no Brasil e/ou no exterior, através de distribuição pública de ações a ser realizada no Mercado de Balção na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e/ou do Programa de *American Depositary Receipts*, em qualquer de suas modalidades. O preço mínimo de alienação será determinado pela Diretoria Executiva, bem como a forma e condição de pagamento; (2) aprovação do *Form F-1 Registration Statement* incluindo o *U.S. Prospectus* e o *International Prospectus*, bem como o prospecto brasileiro referente à distribuição pública secundária de ações preferenciais no Brasil e/ou no exterior, na parte referente a informações sobre a SISTEL; (3) aprovação e autorização da assinatura do *U.S. Underwriting Agreement*, e do *International Underwriting Agreement* e do Instrumento Particular de Contrato de Coordenação e Garantia Firme de Subscrição e Colocação de Ações na operação de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais de Emissão da Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (*Brazilian Underwriting Agreement*); (4) nomeação da *CT Corporation* para atuar como procurador e representante da SISTEL (*agent for service of process e authorized U.S. representative*) por um prazo de 5 anos com poderes para, em nome da SISTEL, receber correspondências, citações e notificações relativas a processos administrativos e judiciais que envolvam a SISTEL, para constar como tal no *Registration Statement Form F1*, no *U.S. Underwriting Agreement* no *International Agreement* e em quaisquer outros documentos em que tal indicação se faça necessária; (5) a Diretoria se reunirá novamente para aprovar/ratificar todos os demais detalhes da operação que, nesta data, ainda não estão definidos. A quantidade de ações preferenciais a ser alienada referida no item (1), acima, poderá, no prazo de 30 dias a contar do início da distribuição pública, ser acrescida de percentual a ser determinado por esta Diretoria, com a finalidade exclusiva de atender a um eventual excesso de demanda que venha a ser constatado no decorrer da oferta pública, com a conseqüente alteração da quantidade total de ações preferenciais a ser alienada. Discutidas as matérias, acima referidas, foram as mesmas aprovadas por unanimidade. Ficam, desde já, ratificados todos os atos até o momento praticados pela Diretoria com relação às matérias objeto das presentes deliberações. Nada mais havendo para ser apreciado e aprovado, foi encerrada a reunião, lavrando-se a presente ata que, lida e achada conforme vai assinada pelos presentes. FERNANDO ANTÔNIO PIMENTEL DE MELO - Diretor Superintendente, (acumulando a Diretoria de Seguridade); JOSÉ LEITÃO VIANA - Diretor de Investimentos e Finanças; JAYME DA COSTA RIBEIRO - Diretor de Administração e Controle.

**ATA DA 638ª REUNIÃO DA DIRETORIA EXECUTIVA DA FUNDAÇÃO
SISTEL DE SEGURIDADE SOCIAL, REALIZADA EM 17 DE JULHO DE 2000.**

Presentes os Diretores da SISTEL, FERNANDO ANTONIO PIMENTA DE MELO, PEDRO AUGUSTO NARDELLI PINTO, CARLOS ALBERTO CARDOSO MOREIRA e WILSON CARLOS DUARTE DELFINO, para a realização da 638ª Reunião da Diretoria Executiva da entidade, em 17 de julho de 2000, tendo sido apreciado o seguinte assunto: I - ALIENAÇÃO DE AÇÕES DA EMBRAER - IPO: Em complementação à matéria aprovada na 626ª Reunião da Diretoria Executiva, realizada em 14 de fevereiro de 2000, de alienação de ações preferenciais, sem valor nominal, de emissão da Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. ("Embraer"), cuja colocação será realizada mediante distribuição pública no Brasil (a "Oferta Brasileira") e de ações preferenciais representadas por meio de *American Depositary Shares* (as "ADs") no mercado internacional (a "Oferta Internacional" e, em conjunto com a Oferta Brasileira, a "Oferta Global"), ficam aprovadas as seguintes deliberações: (1) Alienação de até 8.320.000 (oito milhões, trezentos e vinte mil) ações preferenciais de emissão da Embraer, ao preço mínimo de venda de US\$ 4.50 (quatro dólares-americanos e cinquenta cents) por ação, à vista, em dinheiro, no ato da aquisição; (2) Concessão às instituições financeiras coordenadoras da Oferta Internacional e da Oferta Brasileira, na mesma proporção dos acionistas vendedores, de opção para compra de quantidade adicional de até 3.150.000 (três milhões, cento e cinquenta mil) ações preferenciais, correspondente a 3,75% do total de ações preferenciais da Embraer a serem alienadas, a ser exercida no prazo de até 30 dias a contar da data da concessão do registro de distribuição pública pela CVM, com a finalidade exclusiva de atender a um eventual excesso de demanda que venha a ser constatado no decorrer da oferta pública, com a conseqüente alteração da quantidade total de ações preferenciais da Embraer a ser alienada; (3) A Oferta Brasileira será realizada por meio de instituições financeiras coordenadas pelo Banco Bozano, Simonsen S.A. e BB - Banco de Investimento S.A., nos termos previstos na instrução CVM nº 88, de 3 de novembro de 1988 e a Oferta Internacional será realizada por meio de instituições financeiras coordenadas por Bozano, Simonsen Securities, Inc., Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc. e Morgan Stanley & Co. Incorporated, em conformidade com os procedimentos previstos no Securities Act of 1933; (4) A distribuição pública das ações preferenciais na Oferta Brasileira será efetuada em mercado de balcão, sob Regime de Procedimento Diferenciado previsto no artigo 33 da Instrução CVM nº 13/80, após o *road show* da Embraer e o procedimento de *bookbuilding*, sendo que as ações preferenciais destinadas aos investidores institucionais serão alocadas mediante o atendimento pelas instituições participantes da presente distribuição aos seus clientes preferencialmente, inexistindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos; as ações preferenciais destinadas aos investidores pessoas físicas e jurídicas não institucionais estão sendo alocadas mediante o procedimento de reservas que poderão ser efetuadas até a data da definição do preço de venda das ações preferenciais; (5) A delegação de poderes ao Diretor Presidente e a seu procurador para, em conjunto ou separadamente: (a) tomar as decisões relativas à fixação do preço de venda das ações preferenciais, respeitado o preço mínimo fixado no item (1) acima; (b) tomar todas as providências necessárias à realização da distribuição pública secundária e, em especial, junto à Comissão de Valores Mobiliários, ao Banco Central do Brasil, *Securities and Exchange Commission* (SEC), *New York Stock Exchange* (NYSE); e (c) praticar todo e qualquer ato bem como assinar todo e qualquer documento à realização da operação; (6) Ratificação de todos os demais atos praticados nesta operação até essa data. Nada mais havendo para ser apreciado e aprovado, foi encerrada a reunião, lavrando-se a presente ata que, lida e achada conforme, vai assinada pelos presentes. FERNANDO ANTONIO PIMENTEL DE MELO, Diretor Presidente (acumulando a Diretoria de Administração). CARLOS ALBERTO CARDOSO MOREIRA - Diretor de Investimentos e Finanças. PEDRO AUGUSTO NARDELLI PINTO, Diretor de Seguridade. WILSON CARLOS DUARTE DELFINO, Diretor de Planejamento e Controle.

CAIXA DE PREVIDÊNCIA DOS FUNCIONÁRIOS DO BANCO DO BRASIL
CNPJ nº 33.754.482/0001-24

ATA Nº 1910, DE REUNIÃO DA DIRETORIA REALIZADA EM 15 DE JULHO DE 2000

Aos quinze dias do mês de junho de dois mil, às 10:00 horas, na sede social, na Praia de Botafogo, 501, 4º pavimento, Rio de Janeiro, RJ, reuniu-se a Diretoria da Caixa de Previdência dos funcionários do Banco do Brasil - PREVI, estando presentes os diretores abaixo assinados. Assumindo a presidência dos trabalhos, o Sr. Luiz Tarquínio Sardinha Ferro declarou instalada a reunião e esclareceu aos demais presentes que a mesma havia sido convocada com o objetivo de deliberar sobre assuntos relacionados com o cumprimento da Decisão de Diretoria 2000/101, a qual teve lastro em propostas submetidas à Diretoria Executiva por meio da Nota DIRIN/GECAP - 2000/0065, de 15.2.2000, consoante o disposto no item 70, do capítulo Diretoria 2, do Regime Interno da PREVI, a saber: (1) alienação de ações preferenciais, sem direito a voto de emissão da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. - EMBRAER ("EMBRAER"), de propriedade da PREVI, no Brasil ou no exterior, através de oferta pública de ações, no primeiro caso, e de Programa de *American Depositary Receipts*, em qualquer de suas modalidades, no segundo caso. O preço mínimo de alienação será determinado por esta Diretoria, bem como a forma e condições de pagamento; (2) aprovação do *Form F-1 Registration Statement* incluindo o *U.S. Prospectus* e o *Internacional Prospectus*, no Tocante ao Programa de *American Depositary Receipts*, bem como o prospecto brasileiro referente à oferta pública de ações preferenciais no Brasil, na parte referente a informações sobre a PREVI; (3) aprovação e autorização da assinatura do *U.S. Underwriting Agreement*, do *International Underwriting Agreement*, e do Instrumento Particular de Contrato de Coordenação e Garantia Firme de Subscrição e Colocação de Ações na Operação de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais de Emissão da Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (*Brazilian Underwriting Agreement*); (4) nomeação e constituição dos Srs. Luiz Tarquínio Sardinha Ferro e Gilberto Audelino Correa, como procuradores com poderes para, em nome da PREVI, celebrar os contratos referidos no item (3), acima, bem como praticar todo e qualquer ato necessário ao cumprimento das disposições dos mesmos; (5) nomeação da *CT Corporation* para atuar como procurador e representante da PREVI (*agent for service of process e authorized U.S. representative*) por um prazo de 5 anos com poderes para, em nome da PREVI, receber correspondências, citações e notificações relativas a processos administrativos e judiciais que envolvam a PREVI, com relação às matérias aprovadas na presente Reunião, para constar como tal no *Registration Statement Form F-1*, no *U.S. Underwriting Agreement*, no *International Agreement* e em quaisquer outros documentos em que tal indicação se faça necessária; (6) a Diretoria se reunirá novamente para aprovar/ratificar todos os demais detalhes da operação que, nesta data ainda não estão definidos. A quantidade de ações preferenciais a ser alienada, conforme disposto no item (1) acima, poderá, no prazo de 30 dias a contar do início da distribuição pública, ser acrescida de percentual a ser determinado por esta Diretoria, com a finalidade exclusiva de atender a eventual excesso de demanda que venha a ser constatado no decorrer da oferta pública, com a conseqüente alteração da quantidade total de ações preferenciais a ser alienada. Discutidas as matérias, acima referidas, foram as mesmas aprovadas por unanimidade. Ficam, desde já, ratificados todos os atos até o momento praticados pela Diretoria com relação às matérias objeto das presentes deliberações. Nada mais havendo a tratar, encerrou-se a reunião da qual lavrou-se, em folha a parte, a presente ata que, lida e achada conforme, foi assinada por todos os presentes. Rio de Janeiro, 13 de junho de 2000. PRESIDENTE - Luiz Tarquínio Sardinha Ferro; DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO - Nélio Henriques Lima; DIRETOR DE INVESTIMENTOS - Gilberto Audelino Correa; DIRETOR DE PARTICIPAÇÕES - Sérgio Ricardo Silva Rosa; DIRETOR DE PLANEJAMENTO - Erik Persson - DIRETOR DE SEGURIDADE, em exercício - Antônio Batista Brito.

CAIXA DE PREVIDÊNCIA DOS FUNCIONÁRIOS DO BANCO DO BRASIL - PREVI
CNPJ nº 33.754.482/0001-24

ATA Nº 1918, DE REUNIÃO DA DIRETORIA REALIZADA EM 17 DE JULHO DE 2000

Aos dezesseis dias do mês de julho de dois mil, às 10:00 horas, em sua sede social, na Praia de Botafogo, 501, 4º pavimento, Rio de Janeiro, RJ, reuniu-se a Diretoria da CAIXA DE PREVIDÊNCIA DOS FUNCIONÁRIOS DO BANCO DO BRASIL - PREVI ("COMPANHIA"), estando presentes os Diretores abaixo assinados. Assumindo a presidência dos trabalhos, o Sr. Nélio Henriques Lima declarou instalada a reunião e esclareceu aos demais presentes que (a) foi aprovada em Reunião da Diretoria realizada em 15 de junho de 2000, alienação de ações preferenciais, sem valor nominal, de emissão da Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. ("Embraer"), cuja colocação será realizada mediante distribuição pública no Brasil (a "Oferta Brasileira") e de ações preferenciais representadas por meio de *American Depositary Shares* (as "ADSs") no mercado internacional (a "Oferta Internacional") e, em conjunto com a Oferta Brasileira, a "Oferta Global", e (b) foi determinado na mesma reunião de Diretores que todos os demais detalhes da operação que não estavam ainda definidos na data da referida reunião seriam aprovados por esta Diretoria posteriormente. Após as considerações do Presidente, a Diretoria, por unanimidade, aprovou as seguintes deliberações: (1) alienação de até 8.320.000 (oito milhões, trezentos e vinte mil) ações preferenciais de emissão da Embraer, ao preço mínimo de venda de US\$ 4.50 (quatro dólares-americanos e cinquenta centavos) por ação, à vista, em dinheiro, no ato da aquisição; (2) concessão às instituições financeiras coordenadoras da Oferta Internacional e da Oferta Brasileira, na mesma proporção dos demais acionistas vendedores, de opção para compra de quantidade adicional de até 3.150.000 (três milhões, cento e cinquenta mil) ações preferenciais, correspondente a 3,75% do total de ações preferenciais da Embraer a serem alienadas, a ser exercida no prazo de até 30 dias a contar da data da concessão do registro de distribuição pública pala CVM, com a finalidade exclusiva de atender a um eventual excesso de demanda que venha a ser constatado no decorrer da oferta pública, com a conseqüente alteração da quantidade total de ações preferenciais da Embraer a ser alienada; (3) a Oferta Brasileira será realizada por meio de instituições financeiras coordenadas pelo Banco Bozano, Simonsen S.A. e BB - Banco de Investimento S.A., nos termos previstos na Instrução CVM nº 88, de 3 de novembro de 1988 e a Oferta Internacional será realizada por meio de instituições financeiras coordenadas por Bozano, Simonsen Securities, Inc., Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc. e Morgan Stanley & Co. Incorporated, em conformidade com os procedimentos previstos no Securities Act of 1933; (4) a distribuição pública das ações preferenciais na Oferta Brasileira será efetuada em mercado de balcão, sob o regime de Procedimento Diferenciado previsto no artigo 33 Instrução CVM nº 13/80, após o *road show* da Embraer e o procedimento de *bookbuilding*, sendo que as ações preferenciais destinadas aos investidores institucionais serão alocadas mediante o atendimento pelas instituições participantes da presente distribuição aos seus clientes preferencialmente, inexistindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos; as ações preferenciais destinadas aos investidores pessoas físicas e jurídicas não institucionais estão sendo alocadas mediante o procedimento de reservas que poderão ser efetuadas até a data da definição do preço de venda das ações preferenciais; (5) delegação de poderes ao Sr. Gilberto Adelino Correa para (a) tomar as decisões relativas à fixação do preço de venda das ações preferenciais, respeitado o preço mínimo fixado no item (1) acima, (b) tomar todas as providências necessárias à realização da distribuição pública secundária e, em especial, junto à Comissão de Valores Mobiliários, ao Banco Central do Brasil, *Securities and Exchange Commission* (SEC), *New York Stock Exchange* (NYSE), e (c) praticar todo e qualquer ato, bem como assinar todo e qualquer documento necessário à realização da operação; (6) ratificação de todos os demais atos praticados nesta operação até essa data. Nada mais havendo a tratar, encerrou-se a reunião da qual lavrou-se, em folha a parte, a presente ata que, lida e achada conforme, foi assinada por todos os presentes. Rio de Janeiro, 17 de julho de 2000. PRESIDENTE, em exercício: Nélio Henriques Lima; DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO, em exercício: Luiz Roberto Romero Gonçalves; DIRETOR DE INVESTIMENTOS: Gilberto Audelino Correa; DIRETOR DE PARTICIPAÇÕES: Sérgio Ricardo Silva Rosa; DIRETOR DE PLANEJAMENTO, em exercício: Wellington Dantas de Amorim; DIRETOR DE SEGURIDADE: Henrique Pizzolato.

Decisão nº Circ. 091/2000 - BNDESPAR

REUNIÃO DE 4 DE JULHO DE 2000

Interessada: BNDES PARTICIPAÇÕES S.A - BNDESPAR
CNPJ 00.383.281/0001-09
Av. República do Chile, 100, 19º e parte do 20º andares
20001-970 - Rio de Janeiro

Assunto: Autorização para: 1) adesão à alienação, em oferta pública no mercado interno e externo, de ações preferenciais, de emissão da EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.; 2) exercício de bônus de subscrição, e 3) delegações de poderes.

Referência: INFORMAÇÃO PADRONIZADA CONJUNTA BNDESPAR DO6-038/2000 E DO1-015/2000, de 28.06.2000

Endossando o parecer do Relator, a Diretoria decidiu, por unanimidade, autorizar a **BNDES PARTICIPAÇÕES S.A. - BNDESPAR** a:

- 1) aderir à operação proposta pela **EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (EMBRAER)**, de distribuição pública primária e secundária de ações preferenciais nominativas escriturais, sem direito a voto e sem valor nominal, de emissão da **EMBRAER**, objetivando a alienação de até 6.818.182 (seis milhões, oitocentos e dezoito mil, cento e oitenta e duas) ações preferenciais nominativas escriturais, sem direito a voto e sem valor nominal, a ser realizada no Brasil e no exterior, ao preço mínimo, em reais, equivalente a US\$ 4.40 (quatro dólares norte-americanos e quarenta centavos de dólar) por ação, alienação esta que poderá ser acrescida de até 3.409.091 (três milhões, quatrocentos e nove mil e noventa e uma) ações preferenciais, caso haja uma demanda adicional (*green shoe*), observadas as seguintes condições:

1.1) OFERTA PÚBLICA NO MERCADO BRASILEIRO:

- a) **quantidade de ações preferenciais a serem alienadas:** até 2.045.455 (dois milhões, quarenta e cinco mil e quatrocentas e cinquenta e cinco) ações;
- b) **coordenador:** BANCO BOZANO, SIMONSEN S.A.
- c) **regime de colocação:** garantia firme.
- d) **preço de alienação:** será o valor da ação, apurado através do processo de *Bookbuilding*;
- e) **forma de pagamento:** à vista e em espécie;
- f) **condição de eficácia:** a alienação das ações, de propriedade da BNDESPAR, somente se efetivará se, na data do fechamento da operação, o valor da ação, apurado no processo de *Bookbuilding*, for igual ou superior, em reais, a US\$ 4.40 (quatro dólares norte-americanos e quarenta centavos de dólar);
- g) **remuneração:** será devida pela BNDESPAR ao coordenador uma comissão total de 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento), incidente sobre o produto do total de ações efetivamente alienadas multiplicado pelo preço de alienação, sobre a qual não incidirão quaisquer ônus fiscais, parafiscais e/ou tributários;
- h) **formalização jurídica:** Instrumento Particular de Contrato de Coordenação e Garantia Firme de Subscrição e Colocação de Ações Preferenciais de Emissão da EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.

1.2) OFERTA PÚBLICA NO MERCADO INTERNACIONAL:

- a) **quantidade de ações preferenciais a serem alienadas:** até 4.772.727 (quatro milhões, setecentos e setenta e dois mil, setecentos e vinte e sete) ações.
- b) **Coordenadores:** Bozano, Simonsen Securities, Inc., Morgan Stanley Dean Witter e Merrill Lynch & Co.;
- c) **Assessor Jurídico Internacional:** Shearman & Sterling, sem qualquer ônus para a BNDESPAR;
- d) **Forma de colocação:** garantia firme, através do processo de *bookbuilding*;
- e) **American Depositary Shares (ADS):** Cada ADS representará 4 (quatro) ações preferenciais de emissão da EMBRAER e seu preço será fixado em moeda norte-americana, com base na taxa de câmbio do dólar comercial do dia do fechamento da operação;
- f) **Bancos Depositário e Custodiante:** O Morgan Guaranty Trust Company of New York será depositário das ADS e o Banco Itaú S.A. será o custodiante das ações preferenciais de emissão da EMBRAER;
- g) **American Depositary Receipt (ADR):** as ADS serão representadas por ADR;
- h) **Preço de alienação:** será o valor da ação apurado através do processo de *bookbuilding*;
- i) **Condição de eficácia:** a alienação das ações, de propriedade da BNDESPAR, somente se efetivará se, na data do fechamento da operação, o valor por ação, apurado no processo de *bookbuilding*, for igual ou superior, em reais, a US\$ 4.40 (quatro dólares norte-americanos e quarenta centavos de dólar);
- j) **Remuneração:** será devida pela BNDESPAR aos Coordenadores da Oferta Global uma comissão total de 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento), incidente sobre o produto entre o total, de ações efetivamente alienadas e o preço efetivo de alienação, cujo pagamento deverá ser efetuado livre de quaisquer ônus fiscais, parafiscais ou tributários;
- l) **Formalização Jurídica:** celebração do *International Underwriting Agreement*, bem como os outros instrumentos demandados pelo mercado internacional em operações desta natureza;
- m) **Lock up:** Durante um período de 180 dias, a contar da data do fechamento da operação, a BNDESPAR e os demais Acionistas Vendedores não poderão vender, prometer vender, dar em garantia ou dispor, direta ou indiretamente, de qualquer ação de emissão da EMBRAER ou de quaisquer títulos conversíveis ou permutáveis em ações da EMBRAER, nem celebrar qualquer negócio jurídico que tenha por objeto estas ações ou títulos, sem o consentimento prévio dos Coordenadores.

1.3. DEMANDA ADICIONAL (Green Shoe): conceder aos Coordenadores das ofertas brasileiras e internacional, na mesma proporção dos demais Acionistas Vendedores, uma opção para a compra de uma quantidade adicional de até 3.409.091 (três milhões, quatrocentos e nove mil e noventa e uma) ações, a ser exercida até 30 dias a contar da data do fechamento da operação, isto é, a data da assinatura do Contrato, para atender eventual excesso de demanda, nas mesmas condições de alienação das ações de que trata o item 1 e seus subitens.

1.4. as quantidades de ações de que tratam os subitens 1.1., alínea “e” e 1.2., alínea “a”, acima poderão ser alteradas em função da eventual demanda verificada nos mercados nacional e internacional, por meio da relocação, durante o curso da distribuição de ações preferenciais entre as ofertas acima referidas.

2) exercer, caso haja a demanda de que trata o subitem 1.3. acima, 833.300 (oitocentos e trinta e três mil e trezentos) bônus de subscrição, representativas da totalidade da 2ª série da 4ª Emissão de Debêntures Simples/Conjugadas com Bônus de Subscrição, em 8.333.000 (oito milhões, trezentos e trinta e três mil) ações preferenciais de emissão da EMBRAER, mediante a dação em pagamento de 8.333 (oito mil, trezentos e trinta e três) debêntures simples de emissão da EMBRAER, de propriedade da **BNDESPAR**.

2.1. Excepcionalmente, a **BNDESPAR** poderá vir a exercer uma quantidade inferior de bônus de subscrição da 2ª série, caso tenham sido promovidas, pela EMBRAER, as medidas necessárias para a formalização de Aditamento ao Instrumento Particular de Escritura da 4ª Emissão de Debêntures Simples Conjugadas com Bônus de Subscrição, de 16.12.98, para esse fim.

Decidiu, ainda, a Diretoria, delegar poderes a dois Diretores da **BNDESPAR**, em conjunto ou separadamente, ou a um procurador, em conjunto com um Diretor, ou a dois procuradores, em conjunto ou separadamente, para:

- I. tomar as decisões relativamente às definições para o previsto no item 1.1, alínea “d”, respeitada a condição de eficácia prevista na alínea “p”, e no item 1.2., alínea “h”, respeitada a condição de eficácia prevista na alínea “i”;
- II. assinar todos os documentos necessários a contratação da operação e dela decorrentes;
- III. aprovar o prospecto a ser utilizado na Oferta Brasileira, bem como o prospecto a ser utilizado na Oferta Internacional;
- IV. tomar todas as providências necessárias à realização da distribuição secundária e, em especial, junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), ao Banco Central do Brasil, bolsas de valores nacionais, *Securities and Exchange Commission (SEC)*, *New York Stock Exchange (NYSE)* e *National Association of Securities Dealers (NASD)*.

Decidiu, finalmente, a Diretoria, delegar poderes a dois diretores da **BNDESPAR** para, em conjunto, aprovarem:

- a) eventual acréscimo de até 1/3 (um terço) do volume total de ações a ser alienado pela **BNDESPAR**; e
- b) os termos finais dos Instrumentos Jurídicos Formalizadores da Operação.



Decisão nº Circ. 096/2000 - BNDESPAR

REUNIÃO DE 17 DE JULHO DE 2000

Interessada: **BNDES PARTICIPAÇÕES S.A. - BNDESPAR**
CNPJ 00.383.281/0001-09
Av. República do Chile, 100, 19º e parte do 20º andares
20001-970 - Rio de Janeiro - RJ

Assunto: nomeação do CT Corporation System, localizado na 111 Eighth Avenue, New York, no âmbito da operação de distribuição pública primária e secundária, no mercado nacional e internacional, de ações preferenciais de emissão da EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.

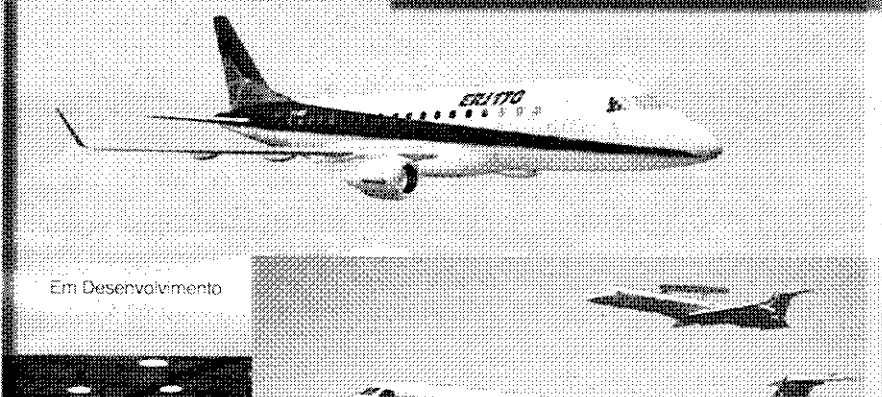
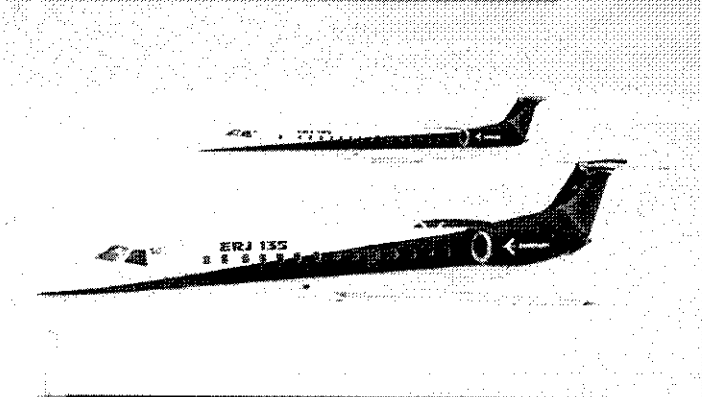
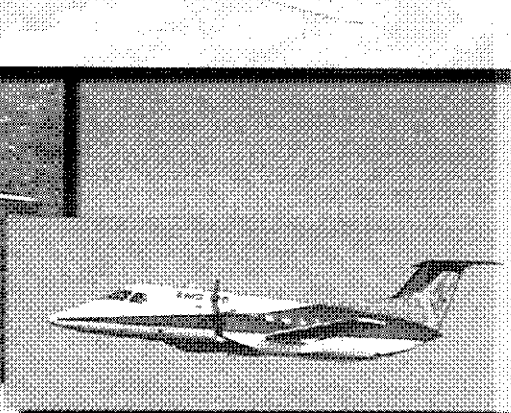
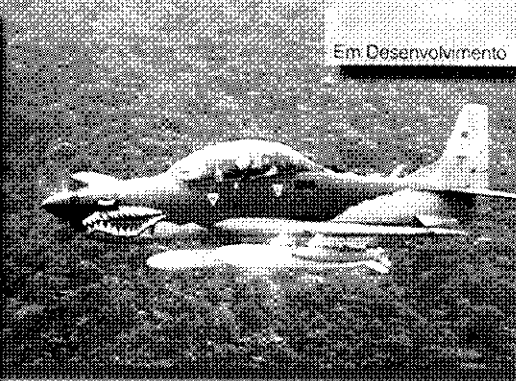
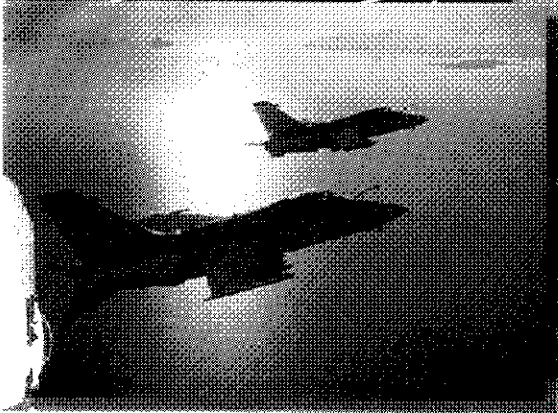
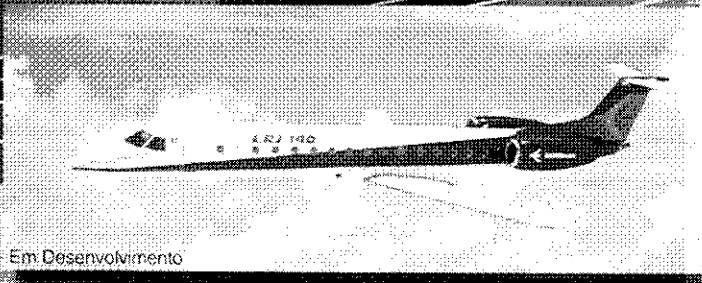
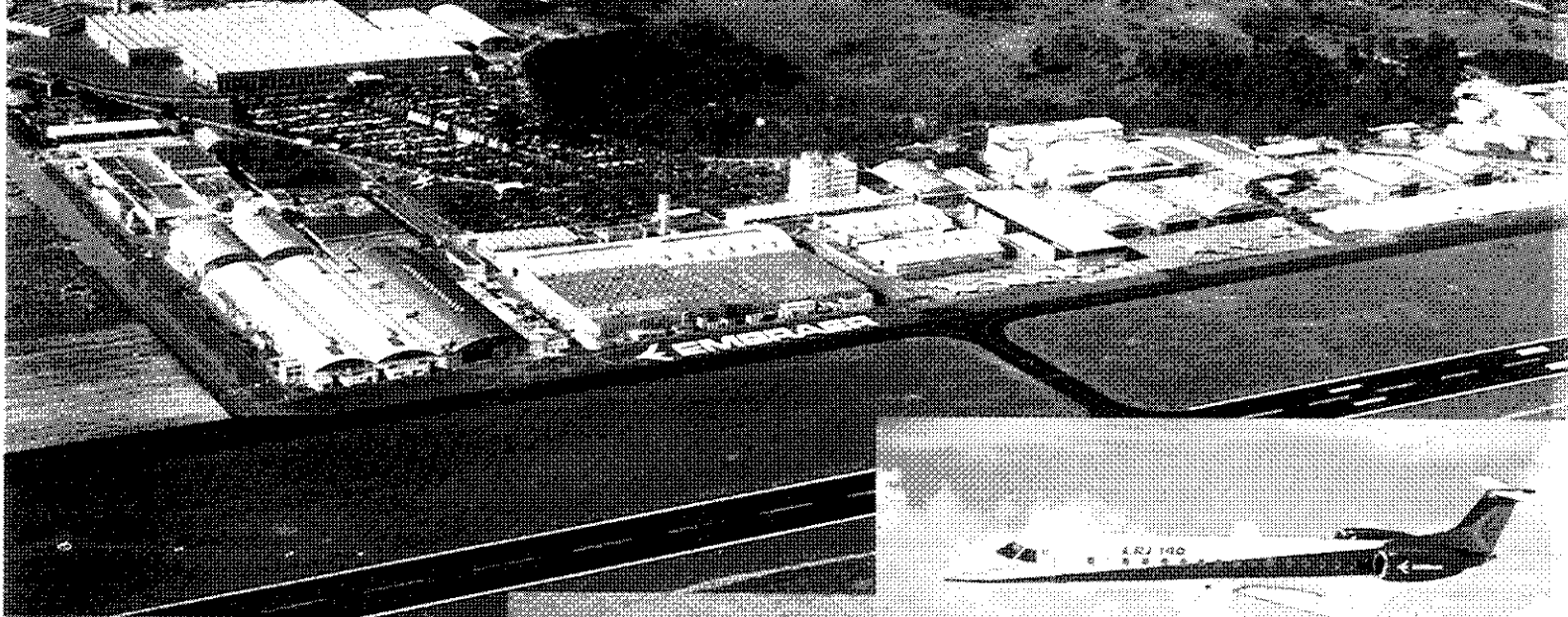
Referência: **INFORMAÇÃO PADRONIZADA BNDESPAR DO6-042/2000, de 13.07.2000**

Endossando o parecer do Relator, a Diretoria decidiu, por unanimidade, autorizar a **BNDES PARTICIPAÇÕES S.A. - BNDESPAR** a nomear, no âmbito da operação de distribuição pública primária e secundária de ações preferenciais, no mercado nacional e internacional, de emissão da EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A., aprovada pela Decisão nº Dir. 091/2000 - BNDESPAR, de 04.07.2000, o CT Corporation System, localizado na 111 Eighth Avenue, New York 10011, para atuar como procurador e representante da BNDESPAR, sem quaisquer ônus, pelo prazo de 5 anos, com poderes para, em nome da BNDESPAR, receber correspondências, citações e notificações relativas a processos administrativos e judiciais, devendo constar esta nomeação no *Form F-1 Registration Statement* e no *International Underwriting Agreement* e em quaisquer outros documentos em que tal nomeação se faça necessária.

p/Márcia Cecília Martinez
M. M. de Vasconcelos
Chefe de Secretaria Geral do Gabinete da Presidência

Márcia Cecília Martinez
Coordenadora de Serviço SG/GP

Renata Bastos
Advogada BNDESPAR



Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.

Av. Brigadeiro Faria Lima, nº 2170
São José dos Campos - SP
Brasil

Coordenadores e Bookrunners Conjuntos da Oferta Global

Bozano, Simonsen Securities, Inc.
Merrill Lynch & Co.
Morgan Stanley Dean Witer

Coordenadores da Oferta Brasileira

Banco Bozano, Simonsen S.A.
BB - Banco de Investimento S.A.

Banco Depositário das Ações

Banco Itaú S.A.
Rua Boa Vista, 185 - 6º andar
São Paulo - SP
Brasil

Banco Depositário das ADSs

**Morgan Guaranty Trust
Company of New York**
60 Wall Street
New York, NY 10260
U.S.A.

Auditores Independentes

Arthur Andersen S/C
Rua Alexandre Dumas, 1981
São Paulo, SP 04717-906
Brasil

Assessores Legais

*Para a Companhia e os Acionistas
Vendedores quanto à legislação americana*

Shearman & Sterling
599 Lexington Avenue
New York, NY 10022-6069
U.S.A.

*Para a Companhia e os Acionistas
Vendedores quanto à legislação brasileira*

Ulhoa Canto, Rezende e Guerra Advogados
Av. Presidente Antonio Carlos, 51 - 12º andar
Rio de Janeiro, RJ 20020-010
Brasil

*Para os Coordenadores
quanto à legislação americana*

Simpson Thacher & Bartlett
425 Lexington Avenue
New York, NY 10017-3954
U.S.A.

*Para os Coordenadores
quanto à legislação brasileira*

**Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr.,
Moherdau e Quiroga Advogados**
Av. Paulista, 1499 - 20ª andar
São Paulo, SP 01311-928
Brasil