



Zu neuen Höhen

Finanzbericht und Corporate Governance 2003



The step beyond



Dieses Referenzdokument wurde auf Französisch bei der *Autorité des Marchés Financiers* am 1. April 2004 gemäß *Règlement* No. 98-01 der *Commission des opérations de bourse* eingereicht. Es kann nur dann zur Unterstützung einer Finanztransaktion herangezogen werden, wenn es durch einen von der *Autorité des Marchés Financiers* zugelassenen Abschlusschein ergänzt wird.

Hinweis

Die AMF macht die Öffentlichkeit darauf aufmerksam, dass:

die *European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.* (nachstehend „**EADS**“ oder die „**Gesellschaft**“ genannt) als niederländische Gesellschaft in Frankreich, Deutschland und Spanien börsennotiert ist. Vor diesem Hintergrund werden in diesem Referenzdokument die einschlägigen Vorschriften zur Information der Öffentlichkeit und zum Schutz der Anleger sowie die von der Gesellschaft gegenüber Wertpapier- und Kapitalmarktbehörden eingegangenen Verpflichtungen erläutert.

Dieses Dokument enthält Informationen, die einen wesentlichen Bestandteil des Referenzdokuments von EADS darstellen, das bei der *Autorité des Marchés Financiers* am 1. April 2004 eingereicht wurde. Zur Verwendung als Referenzdokument muss es im Zusammenhang mit dem als „Beschreibung des Geschäftsverlaufs und der rechtlichen Struktur - 2003 Referenzdokument (Teil 2)“ betitelten Dokument gelesen werden.

Finanzmanagement bei EADS	2	2.2 Bezüge und Rechtsbeziehungen zur Gesellschaft der Mitglieder des Boards of Directors und wesentlicher Führungskräfte	98
Kapitel 1 Nettovermögen – Vermögenslage - Ertragslage	5		
1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage	5	2.2.1 Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee	98
1.1.1 Einführung und Überblick	5	2.2.2 Den beiden Chief Executive Officers eingeräumte Optionen	99
1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen	7	2.2.3 Mit verbundenen Parteien abgeschlossene Geschäfte	99
1.1.3 Bewertung der Leistung des Managements	11	2.2.4 Darlehen und Garantien an Directors	100
1.1.4 Ertragslage von EADS	16	2.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	100
1.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	23	2.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	100
1.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung	24	2.3.2 Mitarbeiterangebot	100
1.1.7 Management von Marktrisiken	32	2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen	102
1.2 Jahresabschluss	34	Kapitel 3 – Prognosen	
1.2.1 Konzernabschluss	34	3.1 Ausblick 2004	104
1.2.2 Einzelabschluss	77	3.2 Finanzkalender 2004	105
1.3 Prüfungshonorare	84	Themenübersicht zum Referenzdokument	106
Kapitel 2 – Corporate Governance	85		
2.1 Geschäftsführung und Kontrolle	85		
2.1.1 Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers	85		
2.1.2 Audit Committee	91		
2.1.3 Remuneration and Nomination Committee	91		
2.1.4 Executive Committee	92		
2.1.5 Interne Risikomanagement- und Kontrollverfahren	94		

Im Berichtsjahr ist es der EADS erneut gelungen, dauerhafte Werte zu schaffen – für die Aktionäre, für die Mitarbeiter und für die Kunden. Das Fundament für diesen Erfolg sind unsere Unternehmensethik, unsere Zuverlässigkeit und unsere finanzwirtschaftliche Disziplin – Eigenschaften, die sämtliche Ebenen des Unternehmens auszeichnen. Hierauf sind wir stolz.

Die finanzwirtschaftliche Strategie der EADS umfasst drei Schwerpunkte: Rentabilität und Liquidität, Balance zwischen zivilem und militärischem Geschäft sowie finanzielle Solidität. Dies heißt im Einzelnen:

Rentabel wirtschaften und gleichzeitig die Barmittel erhöhen

– so lautet Schwerpunkt Nummer eins. Um die anvisierte zweistellige EBIT-Marge zu erreichen, erhalten unsere Führungskräfte konkrete Zielvorgaben; ein entsprechendes Anreizsystem wirkt hierbei unterstützend. Ein weiterer Bestandteil der EADS-Finanzstrategie sind Pläne zur Kapazitätsanpassung; im Geschäftsbereich Raumfahrt werden sie bereits umgesetzt. Auf der Agenda stehen ferner die Erhöhung der Produktivität sowie Kosteneinsparungsmaßnahmen, wie beim Airbus-"Route 06"-Plan.

Wir wissen, dass sich mit Kostensparen allein kein Unternehmen finanzwirtschaftlich erfolgreich steuern lässt. Genauso wichtig ist eine vernünftige Investitionspolitik, um mit den Aufwendungen ein profitables Wachstum zu erzielen. Dass wir vernünftig investiert haben und dies auch in Zukunft tun werden, zeigen unsere F&E-Aufwendungen und Investitionen in das Airbus-A380-Programm, trotz der Schwächen im Markt der zivilen Luftfahrt. Von diesem Programm erwarten wir in den kommenden Jahren große Beiträge zu Liquidität und Gewinn (siehe Schaubild 1).

Dass die EADS großen Wert auf die Wahrung der Liquidität legt, wird an der Net Cash Position deutlich (siehe Schaubild 2). Wir haben das Jahr 2003 erheblich über Plan abgeschlossen. Wir achten streng darauf, dass die Betriebsmittel begrenzt bleiben, und die Manager in den Geschäftsbereichen sind aufgefordert, Programme zur Sicherung der Liquidität umzusetzen.

Unsere finanzwirtschaftliche Disziplin wird auch von den Rating-Agenturen mit unveränderten Einstufungen gewürdigt: Die EADS wird von Standard & Poor's derzeit mit A- (negative outlook) bewertet; Moody's vergibt die Einstufung A3 (stable outlook).

Unsere Finanzstrategie unterstützt – als zweiten Schwerpunkt – das Ziel der EADS, **ein ausgeglicheneres Verhältnis zwischen Zivil- und Verteidigungsgeschäft zu erreichen**. Damit wollen wir die Auswirkungen zyklischer Schwankungen im zivilen Luftfahrtsektor abfangen und die Zuordnung der Ressourcen optimieren.

Schaubild 1:

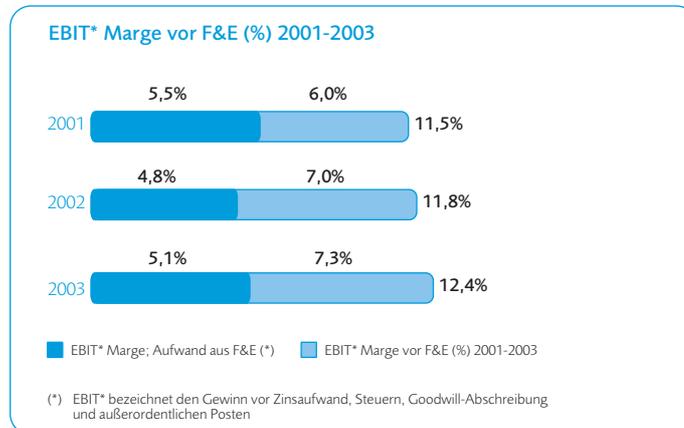
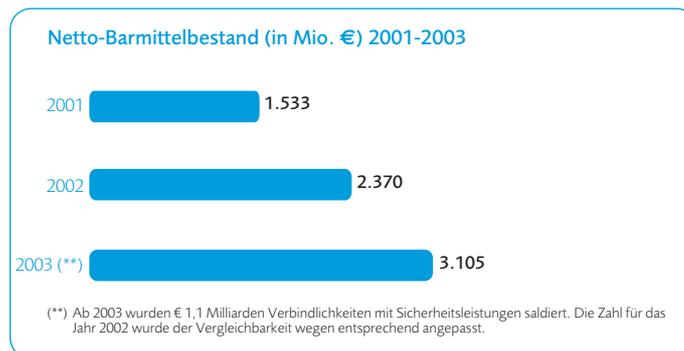


Schaubild 2:



Unsere langjährigen finanzwirtschaftlichen Erfahrungen entwickeln wir ständig weiter, um vor allem unseren öffentlichen Auftraggebern maßgeschneiderte Finanzlösungen bieten zu können. Nur mit Blick auf eine möglichst budgetschonende und steuerehrerfreundliche Programmkonzeption gelingt es, dem Druck, der auf den europäischen Verteidigungshaushalten lastet, aktiv zu begegnen und im militärischen Bereich das Geschäft auszuweiten. Im Jahr 2003 hat die EADS hierfür Finanzexperten an Bord geholt, um an den wichtigsten Privaten Finanzierungsinitiativen (PFI) teilzunehmen. Diese Anstrengungen tragen bereits die ersten Früchte: Die EADS-Tochter Paradigm erhielt vom britischen Verteidigungsministerium den Auftrag für das militärische Satellitenkommunikations-System mit einer Laufzeit von 20 Jahren und einem Wert von 2,5 Milliarden Pfund Sterling. Derzeit verhandeln wir mit dem britischen Verteidigungsministerium über eine weitere PFI – abermals in Rekordhöhe – für die Bereitstellung von Dienstleistungen im Bereich Tankflugzeuge. Darüber hinaus sehen wir weitere Chancen in den Bereichen militärische Raumfahrtanwendungen, sichere Kommunikation, Missionsflugzeuge und dazugehörige Dienstleistungen.

Der dritte strategische Schwerpunkt besteht darin, unseren **guten Ruf als finanziell zuverlässiger Partner zu bewahren und auszubauen**. Unser Bestreben, Transparenz zu zeigen und Vertrauen weiter zu stärken, wird von den Finanzmärkten sowie Lieferanten und Kunden zunehmend gewürdigt.

In Anbetracht der enormen Größe und Laufzeit unserer Schlüsselprojekte ist ein effektives und effizientes Controlling die unverzichtbare Grundlage für deren erfolgreiche Durchführung. Um den entsprechenden Programmfortschritt zu überwachen, haben wir maßgeschneiderte Verfahren zur systematischen Berichterstattung durch Überprüfung technologischer, kommerzieller und finanzieller Meilensteine entwickelt und implementiert, wie zum Beispiel für

- den Vertrag über A400M-Militärtransportflugzeuge in Höhe von 20 Milliarden Euro,
- die Realisierung technisch anspruchsvoller Programme von Telekommunikationssatelliten oder
- die Modifizierung der Zehn-Tonnen-Version der Ariane 5, deren Start für das Jahr 2004 vorgesehen ist.

Im Währungsbereich erfordert die Entwicklung des US Dollar im Vergleich zum Euro und zum Pfund Sterling besonders genaue Beobachtung. Im Berichtsjahr haben wir einerseits Jahresumsätze von rund 20 Milliarden in US Dollar erzielt, davon den größten Teil aus Flugzeugverkäufen. Andererseits fällt ein hoher Anteil der Kosten in Euro und Pfund Sterling an. Daraus errechnet sich eine währungstechnisch abzusichernde Nettoposition von jährlich etwa zehn Milliarden US Dollar. Diese Position schützen wir durch eine systematische und vorsichtige Politik der Wechselkurssicherung.

Gegenwärtig sind unsere Ergebnisse für die Jahre 2004 und 2005 vollständig gegen Wechselkursschwankungen abgesichert. Gleiches gilt für einen erheblichen Teil des Cashflow aus Auslieferungen, die für 2006 und 2007 vertraglich fest vereinbart sind. Feste Aufträge für den A380, die bis in das Jahr 2011

reichen, wurden ebenfalls bei Vertragsabschluß abgesichert (siehe Schaubild 3). Diese Wechselkurssicherung gewährleistet, dass wir gut vorbereitet in die Zukunft gehen und unseren Ruf als finanziell zuverlässiges Unternehmen weiter ausbauen können.

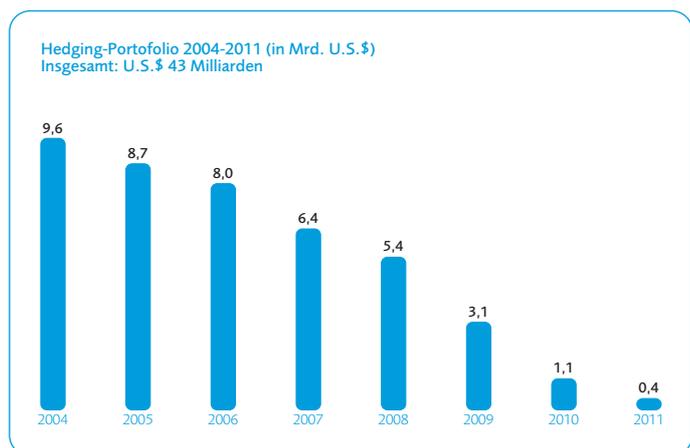
Parallel dazu wird ständig bemüht, die US Dollar-Risikoposition zu reduzieren. Dies gelingt beispielsweise durch

- Abschluß von auf Euro als Vertragswährung basierenden Verträgen, wie dies beim A400M-Projekt der Fall ist, sowie
- einen höheren Anteil an auf US Dollar lautenden Aufwendungen.

Gelegenheit dazu gibt es zum Beispiel bei der Einführung neuer Programme, im Zuge des erwarteten Marktaufschwungs im Zivilgeschäft sowie allgemein bei neuen Investitionen der EADS.

Hans Peter Ring
Chief Financial Officer
Mitglied des Executive Committee von EADS

Schaubild 3:



Kapitel 1

Nettovermögen – Vermögenslage – Ertragslage

1.1	Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage	5	1.1.4	Ertragslage von EADS	16
			1.1.5	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	23
1.1.1	Einführung und Überblick	5	1.1.6	Liquidität und Kapitalausstattung	24
1.1.2	Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen	7	1.1.6.1	Veränderung der Netto-Cash-Position	24
1.1.2.1	Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises	7	1.1.6.2	Konsolidierte Finanzverbindlichkeiten	27
1.1.2.2	Einmalige buchtechnische Gewinne	7	1.1.6.3	Absatzfinanzierung	28
1.1.2.3	Marktwertanpassungen	7	1.1.7	Management von Marktrisiken	32
1.1.2.4	Wertminderung von Vermögenswerten	8	1.1.7.1	Zinsrisiko	32
1.1.2.5	Forschungs- und Entwicklungskosten	8	1.1.7.2	Währungsrisiko	32
1.1.2.6	Bilanzierung von abgesicherten Transaktionen im Jahresabschluss	9	1.1.7.3	Kreditrisiko von Geschäftspartnern	33
1.1.2.7	Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss	9	1.1.7.4	Risiken bei Kapitalbeteiligungen	33
1.1.3	Bewertung der Leistung des Managements	11	1.2	Jahresabschluss	34
1.1.3.1	Auftragsbestand	11	1.2.1	Konzernabschluss	34
1.1.3.2	Verwendung des EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten	12	1.2.2	Einzelabschluss	77
1.1.3.3	EBIT* -Leistung nach Geschäftsbereich	13	1.3	Prüfungshonorare	84

1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage

Zusätzlich zu den historischen Informationen enthält dieses Dokument auch Aussagen über die Zukunft. Die Aussagen über die Zukunft sind allgemein durch Worte wie „erwarten“, „schätzen“, „gedenken“, „planen“, „sagen voraus“, „prognostizieren“, „werden“, „meinen“, „sollten“, „könnten“ oder Abwandlungen dieser Worte, oder durch die Darlegung einer Strategie, die Risiken und Unsicherheiten enthält, gekennzeichnet. Diese Aussagen beziehen sich auf die künftigen Erwartungen, Entwicklungen und Geschäftsstrategien von EADS und begründen sich auf Analysen oder Voraussagen über künftige Ergebnisse und Schätzungen von Summen, die derzeit noch nicht festlegbar sind. Diese Aussagen über die Zukunft stellen lediglich die Sichtweise von EADS, zu dem Zeitpunkt, an dem sie gemacht wurden, dar und EADS lehnt jede Verpflichtung zur Aktualisierung dieser Zukunftsaussagen ab, ausgenommen, wo dies gesetzlich erforderlich ist. Die in diesem Dokument gemachten Aussagen über die Zukunft enthalten bekannte und unbekannte Risiken, Unsicherheiten und andere Faktoren, aufgrund derer die tatsächlichen künftigen Ergebnisse, Entwicklungen und Erfolge von den hier vorausgesagten wesentlich abweichen können. Zu diesen Faktoren zählen Änderungen der allgemeinen Wirtschafts- und Geschäftssituation, der Wechselkurse sowie Änderungen, die im Teil 2/1.5 Risikofaktoren beschrieben sind.

1.1.1 Einführung und Überblick

Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem geprüften Konzernabschluss von EADS für die Jahre 2003, 2002 und 2001 (gemeinsam der „Konzernabschluss“). Der Konzernabschluss wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards („IFRS“) des International Accounting Standards Board („IASB“) aufgestellt. EADS änderte im Jahr 2003 ihre Bilanzierungspolitik für die Verbuchung von Entwicklungskosten, um dem Standard 38 der International Accounting Standard („IAS“) in vollem Umfang gerecht zu werden. Siehe „– 1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Forschungs- und Entwicklungskosten“ und „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 2: Grundsätze der Rechnungslegung und Anmerkung 11: Immaterielle Vermögenswerte“.

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von € 30,1 Mrd. im Jahr 2003 ist EADS das führende Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen (sie lag im Jahr 2003 mit ihren Lieferungen und Aufträgen höher als Boeing), zivilen Hubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im

Jahr 2003 entfielen rund 76 % der Gesamtumsätze auf den zivilen und 24 % auf den Verteidigungsbereich. Zum 31. Dezember 2003 beschäftigte EADS 109.135 Mitarbeiter.

EADS hat ihre Tätigkeit in die folgenden fünf Geschäftsbereiche unterteilt:

- **Airbus:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen sowie Entwicklung und Herstellung von Flugzeugen für Militärzwecke;
- **Militärische Transportflugzeuge:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von militärischen Transport- und Spezialmissionsflugzeugen;
- **Luftfahrt:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern, Turboprop-Flugzeugen für den regionalen Luftverkehr sowie leichten Verkehrsflugzeugen, Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen, und Komponenten für zivile Flugzeuge;
- **Verteidigungs- und Sicherheitssysteme:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpern, militärischen Kampf- und Trainingsflugzeugen, Verteidigungselektronik, mit der Verteidigung verbundene (und einige zivile) Telekommunikationslösungen sowie Logistik, Schulungen, Tests, technische und damit verbundene Dienstleistungen; und
- **Raumfahrt:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen sowie die Bereitstellung von Trägerdiensten.

Im Allgemeinen sind diese Fertigungstätigkeiten von langen Produktionszyklen geprägt. Ein weiteres bedeutendes Merkmal vieler dieser Geschäfte ist die starke Abhängigkeit von Regierungshaushalten.

Als Teil der Umstrukturierung des ehemaligen Geschäftsbereichs Verteidigungs- und Zivilsysteme wurde die Geschäftseinheit Militärflugzeuge des Geschäftsbereichs Luftfahrt im Jahr 2003 auf den neu gebildeten Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme („Geschäftsbereich DS“) übertragen. Die Segmentinformationen der beiden Geschäftsbereiche wurden für 2002 angepasst, um diese Umstrukturierung zu reflektieren. Siehe „Erläuterungen zum Jahresabschluss – Anmerkung 5: Segmentberichterstattung.“

EADS wird von Moody's derzeit mit A3 mit unverändertem Ausblick und von Standard and Poor's mit A-/negativem Ausblick bewertet.

Informationen zum Wechselkurs

Die in diesem Dokument präsentierten Finanzinformationen sind in Euro, US Dollar und britischen Pfund ausgedrückt. Die nachstehende Tabelle bietet für die angegebenen Zeiträume bestimmte Informationen bezüglich des Wechselkurses zwischen dem Euro und dem US Dollar sowie dem britischen Pfund, die unter Verwendung des offiziellen Wechselkurses der Europäischen Zentralbank erstellt wurden.

Geschäftsjahresende zum	Durchschnitt		Ende der Periode	
	€-US\$	€-£	€-US\$	€-£
31. Dezember 2001	0,8957	0,6085	0,8813	0,6219
31. Dezember 2002	0,9451	0,6505	1,0487	0,6424
31. Dezember 2003	1,1304	0,6919	1,2630	0,7048

1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen

1.1.2.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises

Beim Vergleich von einem Jahr mit einem anderen ist der Unterschied der Ertragslage von EADS zum Teil auf den Verkauf und Erwerb von Beteiligungen an verschiedenen Unternehmen zurückzuführen.

Airbus: Airbus S.A.S. wurde im Juli 2001 eingerichtet, um nach der Akquisition durch EADS von Airbus UK und der 20 %igen Beteiligung an der von BAE SYSTEMS gehaltenen Airbus GIE („der **Airbus Unternehmenszusammenschluss**“) sämtliche Konstruktions-, Fertigungs- und Vermarktungsaktivitäten von Airbus zu integrieren. BAE SYSTEMS erhielt 20 % des Aktienkapitals von Airbus S.A.S. über eine Kapitalerhöhung, die im Rahmen des Airbus Unternehmenszusammenschlusses durchgeführt wurde, wodurch die Beteiligung von EADS an Airbus S.A.S auf 80 % verwässert wurde. Siehe „1.1.4 Ertragslage von EADS – „Konsolidierte Minderheitsbeteiligungen“ und Teil 2/1.1.2 Airbus – Organisation von Airbus – Integration der Aktivitäten von Airbus“.

Da EADS die Vermögenswerte und Geschäfte von Airbus seit dem 1. Januar 2001 effektiv kontrollierte, wird Airbus seitdem mit Zustimmung von BAE SYSTEMS von EADS voll konsolidiert.

MBDA: Am 18. Dezember 2001 gründeten EADS, BAE SYSTEMS und Finmeccanica MBDA, die die Geschäftsaktivitäten von MBD und AMM und die Lenkflugkörperaktivitäten von AMS vereinigt. EADS und BAE SYSTEMS halten jeweils eine Beteiligung von 37,5 % an MBDA und Finmeccanica die verbleibenden 25 %. Aus den Aktionärsverträgen im Zusammenhang mit der MBDA-Gruppe ergibt sich, dass EADS und BAE SYSTEMS gemeinsam über MBDA Holdings bestimmte Kontrollrechte über MBDA ausüben, einschließlich des Rechts, den Vorstandsvorsitzenden, den Geschäftsführer und den Finanzdirektor von MBDA zu ernennen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2001 berücksichtigte die Konsolidierung von MBD zu 50 % und AMM zu 100 % bis zur Gründung von MBDA am 18. Dezember. Wie in der Konzernbilanz 2001 ausgewiesen, konsolidiert EADS seit dem 18. Dezember MBDA proportional zu 50 % im DS-Geschäftsbereich, in Übereinstimmung mit ihrer Befähigung, die Geschäftstätigkeit zu beeinflussen. Der Anteil von Finmeccanica wurde als Fremdbeteiligung von 12,5 % dargestellt. EADS weist seit 2002 einen 50 %igen Anteil an der ganzjährigen Gewinn- und Verlustrechnung von MBDA im jährlichen Konzernabschluss aus.

Übernahme von Astrium, Dornier GmbH, Tesat Spacecom, Cogent und EADS Telecom France: Am 30. Januar 2003 übernahm EADS die 25 %ige Beteiligung von BAE SYSTEMS an Astrium N.V. und am selben Tag ging die Kontrolle über

Astrium N.V. auf EADS über. Astrium wird seit Anfang des Geschäftsjahres 2003 voll von EADS konsolidiert.

Am 18. September 2003 erwarb EADS die restliche 41 %ige Beteiligung an EADS Telecom France S.A.S. von Nortel Networks und zwar im Rahmen eines Tausches der Beteiligungen von EADS an Nortel Networks Germany GmbH & Co. KG und Nortel Networks France S.A.S. EADS ist jetzt zu 100 % an EADS Telecom France S.A.S. beteiligt.

Am 21. Oktober 2003 übernahm EADS für € 62 Mio. über ihre Tochtergesellschaft DADC einen zusätzlichen 17,7 %igen Anteil am Aktienkapital der Dornier GmbH und erhöhte somit ihre Beteiligung an der Dornier GmbH auf 94 %.

Im Anschluss an die Übernahme von Tesat Spacecom am 30. November 2001 und Cogent Defence Systems am 1. Dezember 2001 sind die Geschäfte dieser Unternehmen im Jahr 2002 zum ersten Mal vollständig in den Konzernabschluss 2002 von EADS eingeflossen.

Verkauf von Aircelle und EADS Matradatavision („MDTV“):

Am 6. März 2002 verkaufte EADS für einen Veräußerungspreis in Höhe von € 63 Mio. ihre Beteiligung an dem Aircelle Joint Venture an Snecma. Am 20. November 2002 verkaufte EADS (mit Ausnahme von zwei Tochtergesellschaften von MDTV) MDTV an IBM für € 12 Mio. Vom Datum der jeweiligen Veräußerung an waren diese Geschäfte nicht mehr im Jahresabschluss enthalten.

Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 4: Akquisitionen und Veräußerungen im Geschäftsjahr“.

1.1.2.2 Einmalige buchtechnische Gewinne

Die Transaktionen des Jahres 2001, die zur Gründung von Airbus S.A.S. und MBDA führten, hatten eine Verwässerung des wirtschaftlichen Eigentums von EADS an Airbus, MBD und AMM zur Folge. Diese Transaktionen machten eine Bewertung der eingebrachten Geschäfte notwendig, deren im Laufe von Verhandlungen geschätzter Marktwert den Bilanzwert ihres konsolidierten Nettovermögens für EADS überstieg. Daher vereinnahmte EADS einmalige buchtechnische Gewinne in Höhe von € 2,5 Mrd. für die 20 %ige verwässerte Beteiligung an Airbus und in Höhe von € 0,26 Mrd. für die 12,5 %ige Beteiligung an MBD und die 62,5 %ige Beteiligung an AMM, jeweils nach Abzug der mit der Transaktion verbundenen Kosten. Diese einmaligen buchtechnischen Gewinne wurden im Jahr 2001 unter „Sonstige betriebliche Erträge“ ausgewiesen und von EADS als Einmalposten betrachtet. Siehe „– 1.1.3 Bewertung der Leistung des Managements – Verwendung des EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“.

1.1.2.3 Marktwertanpassungen

Die Zusammenführung der Aktivitäten von ASM, Dasa und CASA, die 2000 zur Gründung von EADS führte, wurde unter

Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, wobei ASM als Erwerber auftrat. Dementsprechend wurde der Buchwert bestimmter Aktiva und Passiva, vor allem von Sachanlagen und Vorräten, um einen Betrag in Höhe von insgesamt € 1,8 Mrd. nach Abzug von Ertragsteuern angepasst, um ihnen einen Teil des jeweiligen Marktwertes von Dasa und CASA zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses zuzuweisen (die „**Marktwertanpassungen**“). Diese Wertsteigerung wird im Allgemeinen über vier bis fünfzehn Jahre für Sachanlagevermögen und über etwa 24 Monate für Vorräte abgeschrieben. Außerdem passte EADS im Jahr 2001 in Zusammenhang mit der Gründung von Airbus S.A.S den Buchwert des Sachanlagevermögens und der Vorräte von Airbus um einen Betrag in Höhe von insgesamt € 0,3 Mrd. nach Abzug von Ertragsteuern an, um den marktgerechten Wert widerzuspiegeln. Die Marktwertanpassungen führen zu Abschreibungskosten in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung, die in die Umsatzkosten eingeordnet werden. Zum Zwecke der Berichterstattung des Managements über Finanzdaten behandelt EADS diese Abschreibung als Einmalposten im EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten. Siehe „– 1.1.3 Bewertung der Leistung des Managements – Verwendung des EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“.

1.1.2.4 Wertminderung von Vermögenswerten

Wenn nach Ansicht des Managements von EADS („**Management**“) ein auslösendes Ereignis wie z. B. ein nachteiliges wichtiges Marktereignis oder eine wesentliche Änderung der Planung eintritt bzw. Voraussetzungen eintreten, führt EADS einen Wertminderungstest für das voraussichtlich betroffene Vermögen, die Vermögensgruppen, Tochtergesellschaften, Joint Ventures oder assoziierten Unternehmen durch. In der Regel wird zur Bewertung der Vermögenswerte die Discounted Cashflow-Methode verwendet. Die Discounted Cashflow-Methode hängt vom gewählten Diskontfaktor und der Bewertungsentscheidung des Managements über den zukünftigen Cashflow ab. Aus diesem Grund können sich selbst geringfügige Änderungen wesentlich auf die nachfolgende Vermögensbewertung und somit auch die Höhe der Wertminderung auswirken.

Wie im Jahr 2001 führte EADS im Jahr 2002 weitere Wertminderungstests für das Nettovermögen von Geschäftsaktivitäten im Geschäftsbereich Raumfahrt durch, was zu einer Wertberichtigung des Goodwills in Höhe von € 0,4 Mrd. im Hinblick auf das zivile Raumfahrtgeschäft führte. Die Wertminderung des Goodwills wirkt sich auf die Rentabilität aus, da sie von EADS in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung unter der Position "sonstige betriebliche Aufwendungen" ausgewiesen wird.

Eine weitere Wertminderung von Vermögenswerten war im Jahr 2003 nicht zu berücksichtigen.

Siehe „– 1.1.4 Ertragslage von EADS – Konsolidierte Goodwill-Abschreibung und Verluste aus Wertminderungen“ und „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 11: Immaterielle Vermögenswerte“.

1.1.2.5 Forschungs- und Entwicklungskosten

In Einklang mit IAS 38, „Immaterielle Vermögenswerte“, untersuchte der EADS-Konzern (der „**Konzern**“) im Jahr 2003, ob die produktbezogenen Entwicklungskosten als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte die Voraussetzungen für die Aktivierung erfüllten. Die Kriterien zur Anerkennung ihrer Aktivierbarkeit werden strikt angewendet. Es werden daher in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung alle Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht den Kriterien nach IAS 38 entsprechen, erfolgswirksam erfasst.

Die derzeitigen und bisherigen Forschungs- und Entwicklungsprogramme wurden untersucht, um zu bestimmen, in welchem Ausmaß die in der Entwicklungsphase dieser Programme anfallenden potentiellen Kosten die Kriterien von IAS 38 erfüllen. Die Umstellung auf IAS 38 im Jahr 2003 hatte zur Folge, dass EADS € 4 Mio. produktbezogener Entwicklungskosten als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte aktivierte.

EADS ist der Ansicht, dass die Verfahren der verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsphasen auf Grund der Vielschichtigkeit der Produkte zu eng miteinander verbunden sind (insbesondere bei Verkehrsflugzeugen wie die A380) als das vor den Endphasen der einzelnen Programme angemessen zwischen diesen Phasen unterschieden werden könnte. Da in den vorigen Jahren keinerlei Systeme bestanden, welche die erforderlichen Informationen sammeln konnten, ist EADS nicht in der Lage, die Kosten voriger F&E-Programme wie von IAS vorgeschrieben nachträglich zuzuweisen. Aus diesem Grund wirkt sich die Umstellung auf IAS 38 auf die vorjährigen Jahresabschlüsse nicht aus.

Die meisten der geschätzten zukünftigen Entwicklungskosten, die im Rahmen der Erfüllung von IAS 38 aktiviert werden, beziehen sich auf die A380-Programme. Das Management rechnet damit, dass die zukünftigen A380-Entwicklungskosten, die die Kriterien von IAS 38 für die Ausweisung selbst geschaffener immaterieller Vermögenswerte erfüllen, bis zum Jahr 2008 zirka € 0,5 Mrd. erreichen werden, darunter rund € 0,1 Mrd. im Jahr 2004.

Seit 2002 wurde die Abschreibung auf Sonderfertigungsmittel gemäß den IFRS unter den „Umsatzkosten“ ausgewiesen. In den Vorjahren wurde sie unter dem Posten „Forschungs- und Entwicklungskosten“ ausgewiesen. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde die konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2001 so angepasst, dass die Abschreibung auf Sonderfertigungsmittel (€ Mio. 205) unter den Umsatzkosten dargestellt ist.

1.1.2.6 Bilanzierung von abgesicherten Transaktionen im Jahresabschluss

Etwa zwei Drittel der Erträge von EADS lauten auf US Dollar, während der Großteil der Kosten in Euro anfällt. Da der Konzern beabsichtigt, Gewinne mit seinen Geschäftsaktivitäten und nicht durch Spekulation mit Wechselkursschwankungen zu erzielen, sichert sich EADS mit Strategien ab, die die Auswirkungen der Wechselkursschwankungen auf diese Gewinne kontrollieren und auf ein Minimum beschränken. Siehe „– 1.1.7 Management von Marktrisiken – Währungsrisiken“ und „Teil 2/1.5.1 – Marktrisiken – Wechselkursrisiken“.

Traditionell bestand das Währungssicherungsportfolio von EADS bisher aus „*micro-hedges*“ und „*macro-hedges*“, deren Bilanzierung sich wie nachstehend erklärt unterscheidet. Als Ergebnis der Anwendung von IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“, dem Cashflow-Hedging der meisten EADS Hedge-Portfolios seit 2001, gingen die starken Schwankungen der Finanzerträge, die in früheren Berichtszeiträumen aufgetreten sind, wesentlich zurück und die Veränderungen im Hinblick das Konzernergebnis stimmen stärker mit den Schwankungen der Ergebnisse der betrieblichen Tätigkeit überein, als das in früheren Zeiträumen der Fall war.

Micro-Hedges. Sicherungsgeschäfte, die eine Bewertungseinheit mit Kundenaufträgen bilden, auf die sie ausdrücklich bezogen sind, werden gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäfte bilanziert und als *micro-hedges* bezeichnet. Erlöse aus diesen Kundenaufträgen werden zum Wechselkurs des damit verbundenen Sicherungsgeschäftes in Euro ausgewiesen, und sie wirken sich auf das Bruttoergebnis und die Ertragslage zum Zeitpunkt der Umsatzrealisierung aus. Am Ende jedes Bilanzierungszeitraums wird der Wert aller offenstehenden *micro-hedge*-Geschäfte auf der Basis des zu dem Zeitpunkt gültigen Terminkurses dem aktuellen Marktwert in der Bilanz angepasst. Siehe „– 1.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals“. Bei Produkten wie Flugzeugen, sichert EADS üblicherweise den ersten prognostizierten sehr wahrscheinlichen künftigen Cash-Zufluss für einen bestimmten Monat, basierend auf den Abschlusszahlungen bei Lieferung, ab. Siehe „– 1.1.7 Management von Marktrisiken – Währungsrisiko“.

Micro-hedges, die ausdrücklich auf bestimmte stornierte oder verschobene Kundenaufträge bezogen sind, werden, soweit solche Stornierungen zu einer Übersicherungssituation führen, für Zwecke der Rechnungslegung als beendet angesehen. Die Summe (i) der Änderungen des Marktwertes dieser Sicherungsgeschäfte seit dem 1. Januar und (ii) einer Aufhebung des Anteils an AOCI im Zusammenhang mit diesen Sicherungsgeschäften vor dem 1. Januar wird in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung als Finanzertrag und Ertrag (Verlust) aus latenten Steuern ausgewiesen. Im Jahr 2003 wurden keine derartigen Buchungseingänge verzeichnet.

Macro-Hedges. Sicherungsgeschäfte, die sich nicht auf einen bestimmten Kundenauftrag beziehen, werden als *macro-hedges* bezeichnet und werden nicht unter IAS 39 als Sicherungsgeschäfte bilanziert. Im Gegensatz zu *micro-hedges* haben *macro-hedges* keine Auswirkungen auf das Bruttoergebnis vom Umsatz oder das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit, obwohl sie ursprünglich der Sicherung von Cashflow aus Lieferungen dienen. Bei Fälligkeit werden sie im Posten „Finanzergebnis“ erfasst. Am Ende jedes Bilanzierungszeitraums werden alle offenen *macro-hedge*-Geschäfte auf der Basis des zu dem Zeitpunkt gültigen Terminkurses dem aktuellen Marktwert angepasst. Veränderungen des aktuellen Marktwertes vor Abzug der Steuern werden gegenüber dem vorhergehenden Bilanzierungszeitraum unter dem Posten „Übriges Finanzergebnis“ in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 9: Finanzergebnis“.

Am 1. Januar 2001 wurden die meisten ausstehenden *macro-hedges* spezifischen Kundenaufträgen zugeordnet und konnten so als *micro-hedge*-Bilanzierungsgeschäfte gemäß IAS 39 ausgewiesen werden. Diesen Sicherungsgeschäften wurde ein impliziter, dem Terminkurs zwischen Euro und US Dollar entsprechender Wechselkurs, der dem Stand vom 31. Dezember 2000 entspricht, zugeschrieben. Seit dem 1. Januar 2003 gab es keine verkaufsbezogenen ausstehenden *macro-hedges* mehr, die nicht spezifischen Kundenaufträgen zugeordnet sind.

Erträge in anderen Währungen als dem Euro, die nicht durch Finanzinstrumente abgesichert sind, werden zu dem Wechselkurs des Tages in Euro umgerechnet, an dem die zu Grunde liegende Transaktion stattfindet.

1.1.2.7 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss

Um die Produktverkäufe vorwiegend von Airbus und ATR zu unterstützen, kann EADS beschließen, sich an der Finanzierung einzelner Kunden zu beteiligen, entweder direkt oder über Bürgschaften an Dritte. Siehe „– 1.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung – Absatzfinanzierung“. Die Bilanzierung von Absatzfinanzierungen hängt von der Art der Finanzierungstransaktion und dem damit einhergehenden Risiko ab.

Bilanzwirksam. Wenn in Folge einer Finanztransaktion die Risiken und Chancen aus dem Eigentum des finanzierten Flugzeugs beim Kunden liegen, wird die Transaktion als Darlehen oder Finance Lease charakterisiert. In derartigen Fällen werden die Umsatzerlöse aus dem Verkauf des Flugzeugs bei der Auslieferung und die Finanzierungszinsen im Laufe der Zeit im Finanzergebnis ausgewiesen. Die Restschuld ist in der Bilanz abzüglich der kumulierten Wertminderungen unter sonstigen Finanzanlagen ausgewiesen. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 13: Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, übrige Beteiligungen und sonstige Finanzanlagen“.

Wenn dagegen Airbus bzw. ATR die mit dem Eigentum verbundenen Risiken tragen und ihnen die Erträge zugute kommen, wird die Transaktion als „Operating Lease“ bilanziert. Die übliche Unternehmenspolitik von EADS sieht vor, dass für neue Flugzeuge, die an Kunden ausgeliefert werden sollen, keine Operating Leases abgeschlossen werden. Daher treten neue Operating Leases vornehmlich im Zusammenhang mit der Neuvermarktung von zurückgekauften oder zurückgenommenen Flugzeugen auf. Anstatt 100 % der Erträge aus dem „Verkauf“ des Flugzeugs zum Zeitpunkt dieses Verkaufs als Umsatzerlöse auszuweisen, werden die Leasing-Erträge aus solchen Operating Leases während der Dauer der entsprechenden Leasing-Verträge als Umsatzerlöse erfasst. Die verleasten Flugzeuge werden in der Bilanz als Vermögenswert zu Anschaffungskosten ausgewiesen, die entsprechenden Aufwendungen für Abschreibungen und Wertberichtigungen werden unter den Umsatzkosten erfasst und die Marge wird als Rechnungsabgrenzungsposten gebucht. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 12: Sachanlagen“.

Nicht bilanzwirksam – Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Bestimmte Verpflichtungen aus der Absatzfinanzierung wie z. B. Lease in-/Lease out-Strukturen und bestimmte Wertgarantien („AVG“) werden nicht in der Bilanz ausgewiesen.

Bei Lease in-/Lease out-Strukturen, die von Airbus und ATR in der Vergangenheit verwendet wurden, um Steuervorteile bestimmter Länder im Zusammenhang mit Leasing auszunutzen, werden die mit dem Eigentum verbundenen Risiken üblicherweise von einem Dritten getragen bzw. die Erträge kommen einem solchen zugute. Er wird in der Regel als der Hauptleasinggeber bezeichnet. Der Hauptleasinggeber verleast das Flugzeug an Airbus bzw. ATR, die es wiederum an Kunden unterverleasen. So weit dies möglich ist, stimmen die Zahlungsflüsse und anderen finanziellen Bedingungen der Haupt- und Unterleasingvereinbarung überein. Derartige Verpflichtungen von Airbus bzw. ATR werden als außerbilanzielle sonstige finanzielle Verpflichtungen ausgewiesen.

Wertgarantien (Asset Value Guarantees, AVG). Einige Verträge beinhalten Wertgarantien, durch die Airbus oder ATR einen Teil des Marktwerts eines Flugzeuges für beschränkte Zeiträume nach Auslieferung garantiert. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 25: Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

Übertrifft der Barwert der AVG 10 % des Kaufpreises des Flugzeugs, wird der Verkauf des zugrunde liegenden

Flugzeugs im Jahresabschluss als Operating Lease ausgewiesen. In diesem Fall wird die Barzahlung des Kunden nach Lieferung des Flugzeugs in der Konzernbilanz unter dem passiven Rechnungsabgrenzungsposten erfasst und amortisiert sich linear bis zum letzten Ausübungsdatum der AVG. Die Produktionskosten des Flugzeugs werden als Sachanlagen gebucht und der Unterschied zwischen den Produktionskosten und dem AVG-Betrag wird bis zum Ausübungsdatum der AVG abgeschrieben. Die Abschreibungen werden in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung unter „Umsatzkosten“ gebucht. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 12: Sachanlagen“ und „Anmerkung 22: Passive Rechnungsabgrenzungsposten“.

Sofern der Barwert einer AVG unter der 10 %-Schwelle liegt, wird die betreffende AVG-Transaktion nicht in der Konzernbilanz ausgewiesen, sondern als Verkauf bilanziert. Um das mit AVGs verbundene Risiko so gering wie möglich zu halten und die Wahrscheinlichkeit ihres Eintritts auf ein Mindestmaß zu reduzieren, gewähren Airbus und ATR sie mit vorsichtigen Garantiewerten und einschränkenden Ausübungsbedingungen, einschließlich begrenzter Ausübungszeiträume. Im Allgemeinen wird nicht erwartet, dass AVGs in Anspruch genommen werden.

Rückstellungen und Wertberichtigungen. Entsprechend ihrer Rückstellungspolitik für das Risiko aus der Absatzfinanzierung bilanziert EADS Rückstellungen, um ihre Nettorisikoposition aus Finanzierungen und Vermögenswerten vollständig abzudecken. Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Risiko aus der Absatzfinanzierung, unabhängig davon, ob diese bilanzwirksam gebucht werden oder nicht, werden unter Rückstellungen oder als Wertberichtigung der damit zusammenhängenden Vermögenswerte ausgewiesen. Rückstellungen, die als Verbindlichkeiten ausgewiesen werden, beziehen sich hauptsächlich auf nicht-bilanzwirksame Verpflichtungen. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 19d): Sonstige Rückstellungen“. Vorsorgen werden als Abschreibungen auf die entsprechenden Vermögenswerte ausgewiesen, wenn sie dem entsprechenden Vermögenswert direkt zugeordnet werden können (siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 12: Sachanlagen“ und „Anmerkung 13: Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, übrige Beteiligungen und sonstige Finanzanlagen“). Obwohl das Management seine Bewertung der Sicherheiten als konservativ betrachtet, können Änderungen bei den Rückstellungen, die die geänderten Bewertungen reflektieren, wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis künftiger Berichtszeiträume haben.

1.1.3 Bewertung der Leistung des Managements

1.1.3.1 Auftragsbestand

Der Auftragsbestand am Jahresende stellt die zukünftigen Umsätze des Unternehmens aus bis zu diesem Zeitpunkt unterzeichneten Verträgen dar. EADS bewertet mit dem Auftragsbestand die wirtschaftliche Leistung, und das Wachstum des Auftragsbestands ist das anhaltende Ziel des Managements. Nur verbindliche Aufträge werden bei der Berechnung des Auftragsbestands mit einbezogen — bei Verkehrsflugzeugen wird ein verbindlicher Auftrag als ein Auftrag definiert, zu dem EADS eine nicht rückzahlbare Anzahlung für einen bestimmten Auftrag, der keine „Rücktrittsklausel“ enthält, erhält. Verteidigungsaufträge werden dem Auftragsbestand hinzugefügt, nachdem der damit verbundene Beschaffungsvertrag unterzeichnet wurde.

Verpflichtungen unter „Umbrella“- oder „Framework“- Vereinbarungen mit Regierungskunden sind im Auftragsbestand erst enthalten, wenn diese EADS offiziell bekannt gegeben wurden.

Bei zivilen Verträgen leiten sich die Beträge des Auftragsbestands der nachstehenden Tabelle von den Katalogpreisen ab, die entsprechend dem voraussichtlichen Lieferdatum erhöht, und, soweit anwendbar, in Euro umgerechnet werden (zum Sicherungskurs für den Anteil des abgesicherten Cashflows und zum Devisenkassakurs für den nicht abgesicherten Teil des Cashflows). Die Höhe des Auftragsbestands für Verteidigungsaufträge entspricht den Vertragswerten der entsprechenden Programme.

Konsolidierter Auftragsbestand für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2003, 2002 und 2001

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001	
	Betrag in Mrd. €	Prozentsatz ⁽⁵⁾	Betrag in Mrd. €	Prozentsatz ⁽⁵⁾	Betrag in Mrd. €	Prozentsatz ⁽⁵⁾
Auftragsbestand:⁽¹⁾						
Airbus ⁽²⁾	141,8	73	140,9	84	156,1	85
Militärtransportflugzeuge	20,0	11	0,6	0	1,3	1
Luftfahrt ⁽³⁾	9,8	5	10,1	6	13,7	7
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme ⁽³⁾	14,3	7	13,5	8	9,1	5
Raumfahrt ⁽⁴⁾	7,9	4	3,9	2	3,8	2
Summe Auftragsbestand der Geschäftsbereiche	193,8	100	169,1	100	184	100
Zentrale/Eliminierungen ⁽²⁾	(14,5)		(0,8)		(0,7)	
Summe	179,3		168,3		183,3	

⁽¹⁾ Ohne Optionen.

⁽²⁾ Auf Basis der Katalogpreise.

⁽³⁾ Im Jahr 2003 wurde die Geschäftseinheit Militärflugzeuge des Geschäftsbereichs Luftfahrt auf den Geschäftsbereich DS übertragen, was sich auf den Auftragsbestand der Geschäftsbereiche mit € 3,2 Mrd. auswirkte. Die Zahlen für 2002 wurden zwecks Vergleichbarkeit mit jenen für 2003 angepasst.

⁽⁴⁾ Astrium ist 2003 zu 100 % konsolidiert und für 2002 und 2001 anteilmäßig zu 75 % konsolidiert.

⁽⁵⁾ Vor Zentrale/Eliminierungen.

Der Anstieg des Auftragsbestands in Höhe von € 11 Mrd. im Jahr 2003 war hauptsächlich dem hohen Auftragseingang (€ 61 Mrd.) zuzuschreiben, der teilweise durch den Einfluss des schwächeren US Dollars, der zur Umrechnung verwendet wurde, kompensiert wurde. Zu den wesentlichen Verträgen, die im Auftragsbestand 2003 enthalten sind, zählen der A400M-Vertrag (€ 19,7 Mrd. für 180 Flugzeuge) und der Paradigm Vertrag (€ 3,6 Mrd.). Bei Airbus belief sich der Eingang von Nettoaufträgen im Jahr 2003 auf 254 Flugzeuge (€ 31 Mrd.). Im Jahr 2003 erhielt Airbus 34 neue Bestellungen

für den A380, die den gesamten Auftragsbestand des Unternehmens für den A380 auf 129 Flugzeuge anhoben. Diese Anstiege wurden durch Nettodevisenberichtigungen des Auftragsbestands von Airbus in Höhe von € 19 Mrd. wieder ausgeglichen, was die Bewertung des nicht abgesicherten Anteils seines Auftragsbuchs am Jahresende widerspiegelt.

Die Änderung der Eliminierungen von 2002 auf 2003 bezieht sich hauptsächlich auf den Einfluss des A400M-Programms auf den Auftragsbestand des Jahres 2003. Airbus schloss etwa 70 %

des Auftragswerts in seinen Auftragsbestand ein, um seinen Leistungsanteil beim A400M-Programm zu reflektieren. Der Geschäftsbereich Militärtransportflugzeuge („MTA“) schloss 100 % des Werts des A400M-Auftrags ein, um die Verantwortung als Generalunternehmer des Programms zu reflektieren. Die doppelte Zählung wurde daher im konsolidierten Auftragsbestand von EADS eliminiert.

Der Rückgang des Auftragbestands von 2001 auf 2002 war hauptsächlich das Ergebnis eines rückläufigen Nettoauftragseingangs bei Airbus nach dem 11. September

2001, wie auch eine Auswirkung des zur Umrechnung verwendeten schwachen US Dollars.

Auf Grund der Bemühungen des Managements, die Umsätze in dem Verteidigungssektor langfristig gesehen auf etwa 30 % der gesamten Umsatzerlöse zu erhöhen, setzt sich das Wachstum des Auftragbestands in diesem Sektor fort, wobei die Programme Paradigm und A400M diesen Anstieg im Jahr 2003 erheblich förderten. Die nachstehende Tabelle stellt das Verhältnis der Verteidigungs- und zivilen Auftragsbestände jeweils zum Jahresende der letzten zwei Jahre dar.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002	
	Betrag in Mrd. € ⁽²⁾	Prozentsatz	Betrag in Mrd. € ⁽²⁾	Prozentsatz
Auftragsbestand:⁽¹⁾				
Ziviler Sektor	133	74	146	87
Verteidigungssektor	46	26	22	13
Summe	179	100	168	100

⁽¹⁾ Ohne Optionen.

⁽²⁾ Nach Zentrale/Eliminierungen.

1.1.3.2 Verwendung des EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten

EADS verwendet das Ergebnis vor Zinsen und Steuern, Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten („EBIT*“) als Schlüsselindikator für ihre wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „**außerordentliche Posten**“ bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen, wie z. B. die Abschreibungen der aufgedeckten stillen Reserven aus der

Gründung von EADS, Verluste aus Wertminderungen und einmalige buchtechnische Gewinne aus der Gründung von Airbus S.A.S und von MBDA. Dieser Terminus entspricht nicht der Definition von außerordentlichen Posten gemäß IFRS.

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung vom Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (wie in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung von EADS angegeben) zum EBIT* von EADS.

in Mio. €	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	2003	2002	2001
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	561	160	2.514
Beteiligungsergebnis	186	87	(342)
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA	0	0	(2.794)
Goodwill-Abschreibung und Wertminderungsaufwendungen	567	936	1.466
Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen)	214	227	260
Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen)	0	0	315
Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte)	15	16	275
EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentliche Posten	1.543	1.426	1.694

1.1.3.3 EBIT* -Leistung nach Geschäftsbereich

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung des konsolidierten EBIT* von EADS in den letzten drei Jahren nach Geschäftsbereichen. Um den Vergleich der Leistung zwischen 2003 und 2002 in Anbetracht der Übertragung der Geschäftseinheit Militärflugzeuge vom Geschäftsbereich Luftfahrt auf den Geschäftsbereich DS zu erleichtern, wurden die Zahlen von

EBIT* für das Jahr 2002 für die beiden Geschäftsbereiche entsprechend angepasst. Auf diese Weise wird das EBIT* dargestellt, als ob die Übertragung am 1. Januar 2002 durchgeführt worden wäre. Für den Vergleich mit 2001 wird auch das 2002 EBIT* vor dieser Anpassung für die beiden Geschäftsbereiche aufgeführt.

in Mio. €	Geschäftsjahr	Geschäftsjahr	Geschäftsjahr	
	zum	zum	zum	
	31. Dezember	31. Dezember,	31. Dezember	
	2003	2002 ⁽¹⁾	2001	
		Angepasst	Nicht angepasst	
Airbus	1.353	1.361	1.361	1.655
Militärische Transportflugzeuge	30	(80)	(80)	1
Luftfahrt	217	180	261	308
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	171	122	40	(79)
Raumfahrt ⁽¹⁾	(400)	(268)	(268)	(222)
Zwischensumme	1.371	1.315	1.314	1.663
Zentrale/Konsolidierung ⁽²⁾	172	111	112	31
EADS	1.543	1.426	1.426	1.694

⁽¹⁾ Astrium ist 2003 zu 100 % konsolidiert, für die Jahre 2002 und 2001 jeweils anteilmäßig zu 75 %.

⁽²⁾ Unter Zentrale/Konsolidierung werden vorwiegend die Ergebnisse der Zentrale aufgeführt, die hauptsächlich aus der Beteiligung an Dassault Aviation bestehen.

2003 im Vergleich zu 2002. Das konsolidierte EBIT* stieg von € 1,4 Mrd. im Jahr 2002 auf € 1,5 Mrd. im Jahr 2003 an. Die Anstiege der Geschäftsbereiche DS, Luftfahrt und, in geringerem Ausmaß, MTA, reflektieren hauptsächlich den Anstieg bei den Verteidigungsprogrammen. Wesentliche Verluste im Geschäftsbereich Raumfahrt kompensierten diese Zunahmen teilweise.

Das EBIT* von Airbus blieb relativ unverändert bei € 1,4 Mrd. für 2003, was die in etwa gleich gebliebenen Lieferzahlen (305 im Jahr 2003 – wovon 302 im Umsatz enthalten sind, verglichen mit 303 im Jahr 2002) widerspiegelt. Die positiven Auswirkungen höherer Margen, aufgrund eines günstigeren Produktmixes, glichen die negativen Auswirkungen der höheren Forschungs- und Entwicklungskosten des A380-Programms größtenteils wieder aus. Die EBIT*-Marge vor Forschung und Entwicklung in Höhe von 16,7 % reflektiert den Kostenvorteil der eingeführten flexiblen Produktion von Airbus. Weitere Details zur eingeführten flexiblen Produktion finden sich in „Teil 2/1.1.2. Airbus – Produktion – Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen“.

Die höheren Margen der für militärische Zwecke verwendeten Flugzeuge (z. B. das Mehrzweck-Tankflugzeugprogramm) und die niedrigeren Forschungs- und Entwicklungskosten trugen zum 2003 EBIT* des Geschäftsbereichs MTA in Höhe von € 30 Mio. bei. Dieses Ergebnis stellt eine Verbesserung von € 110 Mio. gegenüber dem negativen 2002 EBIT* in Höhe von

€ 80 Mio. dar, das die € 54 Mio. hohe Abschreibung der Vermögenswerte des Do 728-Programms umfasste.

Die Auswirkungen der Umstrukturierungsmaßnahmen des Geschäftsbereichs DS auf die Kostenstrukturen sowie vermehrte Lieferungen von Lenkflugkörpern und Kampflugzeugen führte in diesem Geschäftsbereich zu einem 40 % höheren EBIT*, von € 122 Mio. im Jahr 2002 auf € 171 Mio. im Jahr 2003.

Die stabilen Ergebnisse von Eurocopter, die hauptsächlich auf der Implementierung der NH90- und der Tiger-Programme beruhen, führten beim Geschäftsbereich Luftfahrt zu einem 2003 EBIT* in Höhe von € 217 Mio., ein Anstieg von 21 % im Vergleich mit dem 2002 EBIT* von € 180 Mio.

Die Zentrale trug € 172 Mio. zum konsolidierten 2003 EBIT* bei, im Vergleich zu € 111 Mio. im Jahr 2002, was vorwiegend auf den Anstieg in Höhe von € 114 Mio. bei den Ergebnissen aus der Beteiligung von EADS an Dassault Aviation zurückzuführen ist. Dieser Anstieg enthält eine Nachholung des IFRS-Vorjahresergebnisses in Höhe von € 77 Mio. von Dassault Aviation. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 13: Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, übrige Beteiligungen und sonstige Finanzanlagen“.

Diese Anstiege des konsolidierten 2003 EBIT* von EADS wurden teilweise durch ein € 400 Mio. hohes negatives EBIT*

im Geschäftsbereich Raumfahrt wieder ausgeglichen, was auf die (i) Kosten und Rückstellungen von € 288 Mio. für die oben erwähnten Umstrukturierungsprogramme, (ii) Wertminderungen bei Astrium und (iii) zusätzliche Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften zurückzuführen war.

Die Auswirkungen der Änderung von einem Jahr auf das andere der durchschnittlichen Sätze für die Absicherung gegen das Nettodevisenrisiko von 2002 (€-US\$ 0,967) bis 2003 (€-US\$ 0,969) auf das konsolidierte EBIT* von EADS für 2003 waren nicht wesentlich (negativ € 26 Mio.).

2002 im Vergleich zu 2001. Das konsolidierte EBIT* von EADS belief sich im Jahr 2002 auf € 1,4 Mrd., ein Rückgang von € 0,3 Mrd. im Vergleich zum Vorjahr. Der Rückgang reflektierte den Abwärtstrend im zivilen Luftfahrtmarkt, der teilweise durch das Wachstum des Verteidigungssektors ausgeglichen werden konnte.

Die Umstrukturierungsbemühungen im Verteidigungssektor trugen zu einem positiven Ergebnis von € 40 Mio. (nicht angepasst) im Geschäftsbereich DS bei, verglichen mit einem negativem EBIT* in Höhe von € 79 Mio. im Jahr 2001. Zusätzlich zum Umschwung im Geschäftsbereich DS konnten in der EADS-Zentrale nach einem deutlichen Abbau der Arbeitsplätze im Jahr 2001 im Jahr 2002 erhebliche Kosteneinsparungen erzielt und somit das EBIT* für das Jahr 2002 von EADS erhöht werden.

Diese positiven Effekte wurden durch die Auswirkungen von Problemen an den zivilen Märkten der EADS wieder ausgeglichen. Nach der Insolvenz von Fairchild Dornier im Jahr 2002 verbuchte der Geschäftsbereich MTA Wertberichtigungen auf Vermögenswerte in Höhe von € 54 Mio. in Bezug auf das Do 728-Programm, an dem er als Partner am Risiko beteiligt war.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt verzeichnete mit € 268 Mio. im Jahr 2002 stärkere Verluste als im Vorjahr. Diese Verluste waren in erster Linie auf die weitere Umstrukturierung bei Astrium, die kontinuierlichen Auswirkungen eines Abschwungs im zivilen Telekommunikationssektor (einschließlich der Stornierung für einen Satelliten), die Überschreitung der Kosten bei Programmen und weitere Beteiligungsabschreibungen zurückzuführen.

Airbus war vom abgeschwächten Passagieraufkommen und dem daraus folgenden Abschwung bei Lieferungen von Verkehrsflugzeugen weltweit betroffen. Höhere Forschungs- und Entwicklungskosten für die A380 und ein Rückgang bei den

Lieferungen von Flugzeugen (325 im Jahr 2001, 303 im Jahr 2002) haben sich im Jahr 2002 negativ auf die Rentabilität von Airbus ausgewirkt. Weitere Kostenreduzierungen und die eingeführte Flexibilität der Produktionsrate haben diese Faktoren teilweise ausgeglichen und dazu beigetragen, dass Airbus im Jahr 2002 eine EBIT* -Marge vor Forschung und Entwicklung von 15,6 %, verglichen mit 15 % im Jahr 2001, erreichen konnte.

Das EBIT* im Geschäftsbereich Luftfahrt nahm im Vergleich zum Ergebnis von € 308 Mio. im Jahr 2001 auf € 261 Mio. (nicht angepasst) im Jahr 2002 leicht ab. Dieser Rückgang war hauptsächlich auf höhere F&E-Kosten, Vertriebs-, Marketing- und Funktionskosten im Sektor für Militärflugzeuge und auf eine reduzierte Geschäftstätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten/-wartung als Ergebnis des allgemeinen Konjunkturreinbruchs im zivilen Sektor zurückzuführen.

Auswirkungen von Sicherungsgeschäften auf das EBIT*.

Nahezu zwei Drittel der konsolidierten Umsätze von EADS für das Jahr 2003 wurden in anderen Währungen als dem Euro erwirtschaftet. In Anbetracht der langfristigen Geschäftszyklen von EADS (ersichtlich aus ihrem mehrjährigen Auftragsbestand) sichert die Gesellschaft ihr Nettodevisenrisiko ab, um die Auswirkungen der Wechselkursschwankungen auf das EBIT* zu mindern. Siehe „– 1.1.7 Management von Marktrisiken – Währungsrisiken“ und „Teil 2/1.5.1 Marktrisiken – Wechselkursrisiken“. Im Jahr 2003 wurden Absicherungen von EADS für die auf US Dollar lautenden Umsätze in Höhe von zirka US\$ 9,6 Mrd. fällig. Im Jahr 2003 belief sich der €-US\$-Wechselkurs, mit dem EADS ihre auf US Dollar lautenden Erträge absicherte, auf 0,97, praktisch unverändert seit 2002. Daher gab es beim EBIT* keine materiellen wechselkursbedingten Auswirkungen.

Es ist zu erwarten, dass der Bestand an Kurssicherungsgeschäften in den kommenden Jahren mit dem erwarteten Nachfragewachstum bei Flugzeugen und dem entsprechenden Einfluss auf künftige Lieferungen in Kombination mit der aktiven Absicherungspolitik von EADS zunehmen wird. Die Wechselkurse neuer Sicherungsgeschäfte werden den aktuellen Stand des US Dollar zum Euro zum Zeitpunkt des Abschlusses berücksichtigen.

Die nachstehenden Tabellen stellen den Nominalbetrag der am 31. Dezember 2003 bestehenden Sicherungsgeschäfte und die US\$-Sätze dar, die auf das entsprechende EBIT* Anwendung finden.

in Mrd. US \$	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Summe
Währungssicherungsgeschäfte insgesamt	9,6	8,7	8,0	6,4	5,4	3,1	1,1	0,4	42,7
<i>Davon €-US\$</i>	<i>8,1</i>	<i>7,3</i>	<i>6,6</i>	<i>5,2</i>	<i>4,5</i>	<i>2,5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,3</i>	<i>35,4</i>
<i>Davon £-US\$</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,4</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,6</i>	<i>0,2</i>	<i>0,1</i>	<i>7,3</i>
Terminalsätze									
€-US\$	0,96	0,97	0,99	0,99	0,99	1,02	1,04	1,13	
£-US\$	1,54	1,49	1,49	1,48	1,48	1,50	1,53	1,54	

Umstrukturierung. Seit ihrer Gründung im Jahr 2000 hat EADS eine Reihe von Umstrukturierungsprogrammen implementiert und wird dies auch weiterhin tun, um ihre Wettbewerbsposition an den stark umkämpften Märkten, in denen die Gesellschaft tätig ist, weiter zu verbessern. Die Umstrukturierungskosten von insgesamt € 362 Mio. wurden in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2003 ausgewiesen. Eingeschlossen sind hierin neue Rückstellungen und innerhalb des aktuellen Jahres entstandene Aufwendungen für (i) den Abbau von Mitarbeitern und Budgetkürzungen im Geschäftsbereich

Raumfahrt (€ 288 Mio. im Jahr 2003, im Vergleich zu € 105 Mio. im Jahr 2002), (ii) den Abbau von Mitarbeitern und Vorruhestandsregelungen im Geschäftsbereich DS (€ 50 Mio. im Jahr 2003) und (iii) sonstige Umstrukturierungsrückstellungen für den Geschäftsbereich MTA (€ 17 Mio.) und den Geschäftsbereich Luftfahrt (€ 7 Mio.).

Die damit im Zusammenhang stehenden Umstrukturierungsbelastungen werden als Rückstellungen sowie als sonstige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

1.1.4 Ertragslage von EADS

Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht über die konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung von EADS für die angegebenen Zwölfmonatsperioden.

Konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2003, 2002 und 2001

in Mio. € ausgenommen EPS	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	2003	2002	2001
Umsatzerlöse	30.133	29.901	30.798
Umsatzkosten	(24.594)	(24.465)	(25.440)
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.539	5.436	5.358
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	(2.162)	(2.251)	(2.186)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.189)	(2.096)	(1.841)
Sonstige betriebliche Erträge	196	248	3.024
Sonstige betriebliche Aufwendungen ⁽¹⁾	(256)	(241)	(375)
Goodwill-Abschreibung und Wertminderungsaufwendungen⁽¹⁾	(567)	(936)	(1.466)
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	561	160	2.514
Beteiligungsergebnis	186	87	(342)
Zinsergebnis	(203)	(81)	63
Übriges Finanzergebnis	148	21	(234)
Ertragsteuern	(474)	(453)	(646)
Ergebnis der gewöhnlichen Tätigkeit	218	(266)	1.355
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	(66)	(33)	17
Konzernergebnis	152	(299)	1.372
Ergebnis je Aktie (in Euro)	0,19	(0,37)	1,70

⁽¹⁾ Für die Zwecke dieser Darstellung unterscheidet sich die Darstellung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung von der tatsächlichen konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung, in der Goodwill-Abschreibung und Wertminderungsaufwendungen in dem Posten „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ enthalten sind.

Nachstehend befindet sich der Jahresvergleich der Ertragslage, der auf dem konsolidierten Jahresabschluss von EADS basiert.

Konzernumsatzerlöse

Die Konzernumsatzerlöse für EADS beliefen sich im Jahr 2003 auf € 30,1 Mrd., was einen leichten Anstieg von den € 29,9 Mrd. im Jahr 2002 bedeutet. Wären die Einflüsse der Wechselkursänderungen auf die nicht abgesicherten Teile des Umsatzes von EADS ausgeschlossen, würde der Anstieg beinahe 6 % betragen. Die Konzernumsatzerlöse waren im Jahr 2002 um 3 % niedriger als die des Vorjahres, die sich auf € 30,8 Mrd. beliefen.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Konzernumsatzerlöse von EADS der letzten drei Jahre nach Geschäftsbereichen an. Um den Vergleich der Umsatzerlöse zwischen 2003 und 2002 in Anbetracht der Übertragung der Geschäftseinheit Militärflugzeuge vom Geschäftsbereich Luftfahrt auf den Geschäftsbereich DS zu erleichtern, wurden die 2002 Umsatzzahlen der beiden Geschäftsbereiche entsprechend angepasst, d.h. sie werden dargestellt, als ob die Übertragung am 1. Januar 2002 durchgeführt worden wäre. Für den Vergleich mit 2001 werden auch die Umsatzzahlen von 2002 für die beiden Geschäftsbereiche vor der Anpassung aufgeführt.

in Mio. €	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001	
		Angepasst	Nicht angepasst	
Airbus	19.048	19.512	19.512	20.549
Militärische Transportflugzeuge	934	524	524	547
Luftfahrt	3.803	3.834	5.304	5.065
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	5.165	4.770	3.306	3.345
Raumfahrt ⁽¹⁾	2.424	2.216	2.216	2.439
Zwischensumme	31.374	30.856	30.862	31.945
Zentrale/Konsolidierung ⁽²⁾	(1.241)	(955)	(961)	(1.147)
EADS	30.133	29.901	29.901	30.798

⁽¹⁾ Astrium ist im Jahr 2003 zu 100 % konsolidiert, in den Jahren 2002 und 2001 jeweils anteilmäßig zu 75 %.

⁽²⁾ Unter Zentrale/Konsolidierung werden vorwiegend die Berichtigungen und Eliminierungen von konzerninternen Geschäftsvorfällen und Erträgen aus Mietverträgen für Büroräume aufgeführt.

Airbus

2003 im Vergleich zu 2002. Die 2003 Konzernumsatzerlöse von Airbus gingen um 2,4 % zurück, von € 19,5 Mrd. im Jahr 2002 auf € 19 Mrd. Dieser Rückgang reflektiert vorwiegend die negativen Auswirkungen des schwächeren US Dollars. Der schwankende €-US\$-Wechselkurs (durchschnittlicher Kassakurs von €-US\$ 1,13 im Jahr 2003, im Vergleich zu einem €-US\$-Kurs von 0,95 im Jahr 2002) wirkte sich in Höhe von € 1,5 Mrd. nachteilig auf den nicht abgesicherten Anteil der Konzernumsatzerlöse von Airbus aus. Für eine Erläuterung der Auswirkungen der Wechselkursschwankungen auf die Ertragslage und die Grundsätze von Sicherungsgeschäften von EADS siehe „– 1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Rechnungslegung für abgesicherte Transaktionen im Jahresabschluss“, „– 1.1.7 Management von Marktrisiken – Währungsrisiken“ und „Teil 2/1.5.1 Risikofaktoren – Marktrisiken - Wechselkursrisiken“.

Die negativen Auswirkungen des schwächeren US Dollars wurden durch die positiven Auswirkungen eines vielfältigeren Angebots von Flugzeugen wieder ausgeglichen, die im Jahr 2003 im Vergleich zu 2002 geliefert wurden. Wie im Jahr 2002 hatten die „Single-Aisle“-Flugzeuge A319/A320/A321 auch im Jahr 2003 die meisten Lieferungen aufzuweisen. Airbus lieferte 233 Einheiten dieser Flugzeugart im Jahr 2003, verglichen mit 236 im Jahr 2002. Die Lieferung der Langstreckenflugzeuge stieg von 58 im Jahr 2002 auf 64 im Jahr 2003, darunter auch 23 Flugzeuge der teureren („stretched“) Versionen A340-500/600 (im Jahr 2002 wurden 8 Flugzeuge der „stretched“ Version A340 geliefert).

2002 im Vergleich zu 2001. Die konsolidierten Umsatzerlöse von Airbus beliefen sich im Jahr 2002 auf € 19,5 Mrd., was einen Rückgang in Höhe von € 1,0 Mrd. im Vergleich zum Vorjahr darstellt. Der Rückgang war in erster Linie der Verringerung der Flugzeugauslieferungen von 325 im Jahr 2001 auf 303 im Jahr 2002 sowie dem schwächeren Dollarkurs zuzuschreiben (im Jahr 2002 betrug der durchschnittliche Devisenkassakurs zwischen Euro und US Dollar 0,95, verglichen mit 0,90 im Jahr 2001). Wie im Jahr 2001 wurden zum größten Teil die „Single-Aisle“-Flugzeuge A319/A320/A321 ausgeliefert. Airbus lieferte im Jahr 2002 236 Flugzeuge dieser Typen, gegenüber 257 im Jahr 2001.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Auslieferungen von Airbus in den letzten drei Jahren nach Flugzeugtyp an.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001
Anzahl der Flugzeuge			
Single-Aisle	233	236	257
Widebody	8	9	11
Long-Range	64	58	57
<i>Davon „Stretched“</i>	23	8	0
Summe	305⁽¹⁾	303	325

⁽¹⁾ Die Umsatzerlöse ausgewiesen in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung von 2003 umfassen nur 302 der 305 gelieferten Flugzeuge.

Militärische Transportflugzeuge

Die Konzernumsatzerlöse aus dem Geschäftsbereich MTA stieg im Jahr 2003 um 78 %, von € 0,5 Mrd. im Jahr 2002 auf € 0,9 Mrd. Der Anstieg der Umsatzerlöse in Höhe von € 0,4 Mrd. bezieht sich vorwiegend auf die Tatsache, dass das A400M-Programm seine ersten Meilensteine in der Entwicklung erreichte (€ 0,3 Mrd.), sowie auf ein Wachstum im Bereich der Spezialmissionsflugzeuge.

Die Umsatzerlöse von 2002 gingen von € 0,5 Mrd. im Jahr 2001 leicht zurück. Während sich die Lieferungen der CN-235 im Jahr 2002 von 4 Einheiten im Jahr 2001 auf 8 Einheiten erhöhten (zuzüglich 2 C-212-Flugzeuge), wurden diese Gewinne durch die Verzögerungen des A310-VIP-Programms und die niedrigeren Absatzzahlen seiner C-295 SAF-Flugzeuge im Jahr 2002 vermindert.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Auslieferungen des Geschäftsbereichs MTA in den letzten drei Jahren nach Flugzeugtyp.

Anzahl der Flugzeuge	Geschäftsjahr	Geschäftsjahr	Geschäftsjahr
	zum 31. Dezember 2003	zum 31. Dezember 2002	zum 31. Dezember 2001
C-212	2	0	2
CN-235	7	8	4
C-295	5	2	3
Summe	14	10	9

Luftfahrt

Die Konzernumsatzerlöse im Jahr 2003 in Höhe von € 3,8 Mrd. aus der Division Luftfahrt unterschieden sich nicht von den konsolidierten Umsätzen von 2002. Die höheren Umsatzerlöse, die mit den Kundendienstleistungen von Eurocopter und dem Eingang von Meilensteinzahlungen für die NH90 und Tiger Hubschrauber erwirtschaftet wurden, glichen die Auswirkungen der niedrigeren Hubschrauberlieferungen im Jahr 2003 wieder aus. Der Umsatzanstieg bei Eurocopter wurde durch den rückläufigen Markt von regionalen Flugzeugen bei ATR und EADS Socata ausgeglichen.

Die konsolidierten Umsätze stiegen um 5 % zwischen 2001 (€ 5,1 Mrd.) und 2002 (€ 5,3 Mrd. nicht angepasst). Dieser Zuwachs ist hauptsächlich auf Steigerungen der Hubschrauber-Lieferungen im Jahr 2002 durch Eurocopter (367 im Vergleich zu 335 im Vorjahr) und der Kundendienstleistungen zurückzuführen. Diese Steigerungen wurden teilweise durch die Auswirkungen des Abschwungs in der zivilen Luftfahrtindustrie auf das Flugzeugkomponentengeschäft des Geschäftsbereichs vermindert.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Auslieferungen des Geschäftsbereichs Luftfahrt in den letzten drei Jahren nach Produkttyp.

Anzahl der Flugzeuge	Geschäftsjahr	Geschäftsjahr	Geschäftsjahr
	zum 31. Dezember 2003	zum 31. Dezember 2002	zum 31. Dezember 2001
Eurocopter	297	367	335
ATR	12	19	20
EADS Socata	49	105	92
EFW/Konvertierungen	8	6	6

Verteidigungs- und Sicherheitssysteme

Der Geschäftsbereich DS erzielte im Jahr 2003 Konzernumsatzerlöse in Höhe von € 5,2 Mrd., ein 8 %iger Anstieg zu den Umsätzen in Höhe von € 4,8 Mrd. im Jahr 2002. Der Anstieg war vorwiegend auf Steigerungen bei den Lenkflugkörperprogrammen MICA, SRAAM und Storm Shadow und auf die ersten Eurofighter-Lieferungen nach Spanien und Deutschland zurückzuführen.

Im Vergleich zu 2001 blieben die Umsätze des Geschäftsbereichs DS im Jahr 2002 relativ unverändert bei € 3,3 Mrd. (nicht angepasst). Die Auswirkungen auf die Bilanzierung der Rückgänge der Beteiligung an AMM im Anschluss an die MBDA-Transaktion Ende des Jahres 2001 wurden durch (i) die volle Konsolidierung von Cogent im Jahr 2002 und (ii) eine Umsatzsteigerung von ca. 10 % in allen Geschäftsbereichen mit Ausnahme von MBDA ausgeglichen. Siehe „– 1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Anzahl der Eurofighter-Auslieferungen durch EADS in den letzten drei Jahren.

Anzahl der Flugzeuge	Geschäftsjahr	Geschäftsjahr	Geschäftsjahr
	zum 31. Dezember 2003	zum 31. Dezember 2002 ⁽¹⁾	zum 31. Dezember 2001 ⁽¹⁾
Eurofighter	7	0	0

⁽¹⁾ Die ersten Eurofighter-Lieferungen waren für 2003 geplant.

Raumfahrt

Der Konsolidierungseffekt aus der Übernahme im Jahr 2003 der bisher nicht von EADS an Astrium gehaltenen 25 %igen Beteiligung führte zu einem Anstieg von 9 % bei den Konzernumsatzerlösen des Geschäftsbereichs Raumfahrt, von € 2,2 Mrd. im Jahr 2002 zu € 2,4 Mrd., im Jahr 2003. Ohne den

Konsolidierungseffekt wären die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs im Jahr 2003 auf € 2,0 Mrd. gesunken und hätten damit die Einstellung des Ariane-4-Programms und den anhaltenden Abwärtstrend im kommerziellen Telekommunikationssatellitenmarkt widergespiegelt.

Die konsolidierten Umsatzerlöse im Geschäftsbereich Raumfahrt gingen um 9 % zurück, von € 2,4 Mrd. im Jahr 2001 auf € 2,2 Mrd. im Jahr 2002. Dieser Rückgang ergab sich hauptsächlich durch (i) produktionsbezogene Probleme bei den zivilen Telekommunikationsprogrammen von Astrium und (ii) die langsamere Implementierung des Ariane V-Programms bei EADS Space Transportation.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Aufstellung über die vom Geschäftsbereich Raumfahrt in den letzten drei Jahren ausgelieferten kommerziellen Telekommunikationssatelliten.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001
Anzahl der Flugzeuge			
Kommerzielle Telekommunikationssatelliten	1	2	0

Konzernumsatzkosten

Die Konzernumsatzkosten blieben im Jahr 2003 relativ unverändert bei € 24,6 Mrd., im Vergleich zu € 24,5 Mrd. im Jahr 2002. Dies war vor allem auf das solide Lieferniveau von Airbus zurückzuführen (302 im Jahr 2003 und 303 im Jahr 2002). Die wesentlichen Steigerungen bei den Umsatzkosten, die (i) im Geschäftsbereich Raumfahrt, die 100 %ige Konsolidierung von Astrium (€ 0,3 Mrd.) und (ii) im Geschäftsbereich DS, den Hochlauf der Produktion des Eurofighters und der Lenkwaffensysteme (€ 0,3 Mrd.) reflektieren, wurden durch eine Verringerung der Umsatzkosten bei Airbus um € 0,5 Mrd., die hauptsächlich auf den schwächeren US Dollar zurückzuführen sind, ausgeglichen.

Die Konzernumsatzkosten sanken um 4 % von € 25,4 Mrd. im Jahr 2001 auf € 24,5 Mrd. im Jahr 2002. Diese Änderung spiegelt im Wesentlichen den Rückgang der Lieferungen bei Airbus sowie die erhebliche Verringerung bei der Abschreibung auf Marktwertanpassungen der Bestände wider, die sich aus der Gründung von EADS ergaben (€ 275 Mio. im Jahr 2001 verglichen mit € 16 Mio. im Jahr 2002). Siehe „1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Marktwertanpassungen“.

Konsolidierte Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2003 gingen die konsolidierten Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten leicht von € 2,3 Mrd. im Jahr 2002 auf € 2,2 Mrd. im Jahr 2003 zurück. Dieser Rückgang resultierte aus den realisierten Kosteneinsparungen der Zentrale

und anderen Auswirkungen der Umstrukturierung der allgemeinen und verwaltungstechnischen Aktivitäten von EADS.

Im Jahr 2002 zogen die konsolidierten Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten leicht von € 2,2 im Jahr 2001 an. Diese Steigerung war hauptsächlich durch Personalerhöhungen und höhere Versicherungsprämien bei Airbus und im Geschäftsbereich Luftfahrt bedingt. Die anhaltenden Auswirkungen der Umstrukturierung der allgemeinen und verwaltungstechnischen Aktivitäten, wie z. B. realisierte Kostenreduzierungen im Zusammenhang mit der Unternehmenszentrale, glichen diesen Anstieg wieder aus.

Konsolidierte Forschungs- und Entwicklungskosten

Die konsolidierten Forschungs- und Entwicklungskosten von EADS stiegen im Vergleich zu € 2,1 Mrd. im Jahr 2002 um 4 % auf € 2,2 Mrd. im Jahr 2003 an, was hauptsächlich auf laufende Programme bei Airbus (€ 1,8 Mrd. im Jahr 2003) zurückzuführen ist. Die bei Airbus im Zusammenhang mit dem A380-Programm angefallenen Kosten beliefen sich im Jahr 2003 auf € 1,1 Mrd., ein Anstieg von € 0,3 Mrd. im Vergleich zum Vorjahr. Zwischen 2001 und 2003 belaufen sich die kumulierten F&E-Kosten für das A380-Programm insgesamt auf € 2,3 Mrd. Für den Zeitraum von 2004 bis 2006 werden weitere F&E-Kosten in Höhe von € 2,1 Mrd. prognostiziert, in Übereinstimmung mit den früheren Planungen und unter Berücksichtigung des Einflusses der Anwendung von IAS 38. Die F&E-Kosten für die Endphasen der Flugzulassung des A340 500/600-Programms sowie für weitere Verbesserungen bestehender Programme machten einen großen Bestandteil der F&E-Kosten von Airbus für das gesamte Jahr aus. Andere nicht bei Airbus konsolidierte F&E-Kosten beliefen sich auf insgesamt € 370 Mio. – ein Rückgang von rund € 40 Mio. im Vergleich zu 2002. Siehe „1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Forschungs- und Entwicklungskosten“ für eine Erläuterung der Auswirkungen der Bilanzierungsänderung hinsichtlich der Aktivierung bestimmter Entwicklungskosten gemäß IAS 38.

Die konsolidierten Forschungs- und Entwicklungskosten von EADS stiegen im Vergleich zu € 1,8 Mrd. im Jahr 2001 um 14 % auf € 2,1 Mrd. im Jahr 2002 an, was hauptsächlich auf laufende Programme bei Airbus (€ 1,7 Mrd. im Jahr 2002) zurückzuführen war. Die bei Airbus im Zusammenhang mit dem A380-Programm angefallenen Kosten beliefen sich im Jahr 2002 auf € 0,8 Mrd., ein Anstieg von € 0,4 Mrd. im Vergleich zum Vorjahr. Seit dem Jahr 2001 belaufen sich die F&E-Kosten für das A380-Programm insgesamt auf € 1,2 Mrd. Auch wenn die F&E-Kosten im Vergleich zum Jahr 2001 um € 0,1 Mrd. niedriger lagen, machten die Kosten für die im Dezember 2002 erhaltene Flugzulassung des A340 500/600-Programms (€ 0,2 Mrd. im Jahr 2002) sowie für weitere Verbesserungen bestehender Programme einen großen Anteil an den F&E-Kosten für das gesamte Jahr aus. Mit Ausnahme der gestiegenen F&E-Kosten im Geschäftsbereich Luftfahrt, die in erster Linie auf das A380-Programm entfielen, blieben die

konsolidierten F&E-Kosten in anderen Bereichen als Airbus im Vergleich zum Jahr 2001 relativ unverändert. Mit Ausnahme von Airbus geben die anderen Geschäftsbereiche von EADS jährlich € 0,4 Mrd. für laufende Geschäftstätigkeiten innerhalb der konsolidierten F&E-Kosten aus.

Konsolidierte sonstige betriebliche Erträge und sonstige betriebliche Aufwendungen

Die konsolidierten sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen stellen Gewinne und Verluste aus Veräußerungen, Mieteinnahmen und bestimmten Rückstellungen dar. Im Jahr 2003 betrug der Nettobetrag der sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen minus € 60 Mio., im Vergleich zum Vorjahr mit plus € 7 Mio. € 63 Mio. aus dem Verkauf des 50 %igen Anteils von EADS bei Aircelle an Snecma sind in den konsolidierten sonstigen betrieblichen Erträgen für 2002 enthalten.

Im Jahr 2002 ging der Nettobetrag der sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen um € 7 Mio. von € 2,6 Mrd. im Jahr 2001 zurück. Einmalige buchtechnische Gewinne aus der Gründung von Airbus S.A.S. (€ 2,5 Mrd.) und MBDA (€ 0,3 Mrd.) waren in den sonstigen betrieblichen Erträgen von 2001 enthalten. Siehe „– 1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Einmalige buchtechnische Gewinne“. Ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der einmaligen buchtechnischen Gewinne im Jahr 2001 verzeichneten die sonstigen betrieblichen Erträge (netto) einen Anstieg von € 0,2 Mrd. und spiegelten somit die Veräußerung

der Aircelle-Beteiligung, den Verkauf von MDTV an IBM und die niedrigeren Aufwendungen für die Unternehmenszentrale im Jahr 2002 wider.

Konsolidierte Goodwill-Abschreibung und Verluste aus Wertminderungen

Die konsolidierte Goodwill-Abschreibung ging von € 1,0 Mrd. im Jahr 2002 auf € 0,6 Mrd. im Jahr 2003 zurück. Der Rückgang von € 0,4 Mrd. seit 2002 spiegelt die Verluste aus Wertminderungen wider, die im Jahr 2002 für die Vermögenswerte des Geschäftsbereichs Raumfahrt (€ 350 Mio.) verbucht wurden. Im Jahr 2003 wurden hingegen keine Wertminderungen von Vermögenswerten vorgenommen.

Die konsolidierte Goodwill-Abschreibung und Verluste aus Wertminderungen verringerte sich von € 1,5 Mrd. im Jahr 2001 um 36 % auf € 1,0 Mrd. im Jahr 2002. Ohne Berücksichtigung der Verluste aus Wertminderungen sank die konsolidierte Goodwill-Abschreibung von € 0,7 Mrd. im Jahr 2001 um € 0,1 Mrd. auf € 0,6 Mrd. im Jahr 2002. Diese Änderung ist auf die Verringerung des Goodwill-Nettobuchwertes zurückzuführen, die sich aus den Wertberichtigungen im Jahr 2001 ergab. Siehe „– 1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Wertminderung von Vermögenswerten“. Der Goodwill im Geschäftsbereich Raumfahrt wurde im Jahr 2002 einem weiteren Wertminderungstest unterzogen, der sich in einer Abwertung in Höhe von € 0,4 Mrd. niederschlug.

in Mio. €	2003		2002		2001	
	Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	Davon Wertminderung von Goodwill	Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	Davon Wertminderung von Goodwill	Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	Davon Wertminderung von Goodwill
Airbus	373	–	373	–	372	–
Militärische Transportflugzeuge	–	–	–	–	–	–
Luftfahrt ⁽¹⁾	7	–	54	–	51	–
DS ⁽¹⁾	150	–	107	–	739	580
Raumfahrt ⁽²⁾	33	–	397	350	255	210
Zentrale	54	–	5	–	49	–
EADS	567	–	936	350	1.466	790

⁽¹⁾ Die Änderungen zwischen 2002 und 2003 spiegeln teilweise die Übertragung der Militärflugzeuggeschäftseinheit vom Geschäftsbereich Luftfahrt auf den Geschäftsbereich DS wider.

⁽²⁾ Astrium ist 2003 zu 100 % konsolidiert und für 2002 und 2001 anteilmäßig zu 75 %.

Konzernbeteiligungsergebnis

Das Konzernbeteiligungsergebnis umfasst in erster Linie Ergebnisse von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, sowie die Ergebnisse nicht konsolidierter Beteiligungen. Im Jahr 2003 wies EADS ein Konzernbeteiligungsergebnis in Höhe von € 186 Mio. aus; im Jahr 2002 belief sich dieses Ergebnis auf € 87 Mio. Der Anstieg von € 99 Mio. ist vorwiegend auf eine Nachholung des Vorjahresergebnisses um € 77 Mio. aus der Beteiligung von EADS an Dassault Aviation zurückzuführen. Im Jahr 2003 berücksichtigte EADS das tatsächliche finanzielle Ergebnis von Dassault Aviation von 2002 und 2003 nach IFRS. In früheren Berichtszeiträumen hatte sich EADS auf das geschätzte Finanzergebnis nach französischen GAAP verlassen. Einschließlich der IFRS Anpassungen betrug das Beteiligungsergebnis für die 46 %ige Beteiligung an Dassault Aviation € 225 Mio., im Vergleich zu € 111 Mio im Vorjahr. Siehe „Teil 2/1.1.7 Beteiligungen – Dassault Aviation“. Diese Steigerungen wurden teilweise durch Abschreibungen auf verschiedene nicht konsolidierte Beteiligungen ausgeglichen.

Im Jahr 2002 wies EADS ein Konzernbeteiligungsergebnis in Höhe von € 87 Mio. aus, verglichen mit einem konsolidierten Verlust in Höhe von € 342 Mio. im Jahr 2001. Diese Veränderung spiegelt hauptsächlich die Wertberichtigungen von € 315 Mio. wider, die sich im Jahr 2001 aus Beteiligungen an zivilen Telekommunikationsprogrammen ergaben (Nortel Joint Ventures, seit dem 1. Oktober 2001 zu Anschaffungskosten bilanziert), sowie eine Wertberichtigung in Höhe von € 63 Mio. für zivile Raumfahrtprojekte (Nahuelsat). Wie im Jahr 2001 bilanzierte EADS im Jahr 2002 eine weitere Wertberichtigung in Höhe von € 29 Mio. der Beteiligung an Arianespace. Nach dieser Abschreibung hatte diese Beteiligung einen Buchwert von Null. Dassault Aviation trug genauso wie 2001 € 111 Mio. zum Beteiligungsergebnis bei.

Konsolidiertes Zinsergebnis

Das konsolidierte Zinsergebnis spiegelt die Nettozinserträge und -aufwendungen wider, die sich aus Finanzanlagen oder Finanzverbindlichkeiten ergeben. Im Jahr 2003 wurden für EADS konsolidierte Zinsaufwendungen von € 203 Mio. ausgewiesen, verglichen mit konsolidierten Zinsaufwendungen von € 81 Mio. im Jahr 2002. Diese Änderung ist in erster Linie zurückzuführen auf (i) höhere Zinsaufwendungen für rückzahlbare Zuschüsse Europäischer Regierungen im Jahr 2003 und (ii) die höhere Differenz zwischen erhaltenen Zinsen für positive Kontostände, die in kurzfristige flüssige Instrumente investiert wurden, und bezahlte Zinsen für langfristige Verschuldungen. Siehe „– 1.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung – konsolidierte Finanzverbindlichkeiten“.

Im Jahr 2002 wurden für EADS konsolidierte Nettozinsaufwendungen von € 81 Mio. ausgewiesen (im Vergleich zu konsolidierten Nettozinserträgen von € 63 Mio. im Jahr 2001). Diese Änderung ist in erster Linie zurückzuführen auf (i) höhere

Zinsaufwendungen für rückzahlbare Zuschüsse Europäischer Regierungen im Jahr 2002 (Anstieg der Aufwendungen von € 45 Mio., hauptsächlich im Zusammenhang mit dem A380-Programm), (ii) eine höhere Zinsdifferenz zwischen der Vergütung von Bareinlagen und den Kosten für Verschuldungen und (iii) einen geringeren durchschnittlichen Nettobarbestand für 2002 im Vergleich zum Vorjahr.

Übriges konsolidiertes Finanzergebnis

Das übrige konsolidierte Finanzergebnis stieg von € 21 Mio. im Jahr 2002 auf € 148 Mio. im Jahr 2003 an. Diese Änderung resultiert im Wesentlichen aus einer positiven Marktbewertung von Devisenabsicherungen, die für Buchführungszwecke dann als in US Dollar valutierende Materialeinkäufe eingebettet behandelt werden, wenn der US Dollar nicht eindeutig die Währung ist, die für Einkäufe eines solchen Material im grenzüberschreitenden Handel üblicherweise verwendet wird.

Das übrige konsolidierte Finanzergebnis stieg von € (234) Mio. im Jahr 2001 auf € 21 Mio. im Jahr 2002 an. Diese Änderung resultiert im Wesentlichen aus Erträgen in Höhe von € 117 Mio., bedingt durch die Marktbewertung und die Einlösung fälliger *macro-hedges* im Jahr 2002, im Vergleich zu einem Verlust von € 153 Mio. im Hinblick auf diese *macro-hedges* im Jahr 2001.

Im Jahr 2001 verschobene Lieferungen von zivilen Flugzeugen, die mit dem 11. September 2001 zusammenhängen, führten zu Differenzen zwischen den Absicherungspositionen und dem erwarteten Cashflow. In den Jahren 2002 und 2003 wurden Verlängerungen vorgenommen, um die Fälligkeiten der betroffenen Absicherungen 2003 mit den neuen Lieferdaten in Übereinstimmung zu bringen. Der Verlängerungsplan wurde zum 31. Dezember 2003 abgeschlossen. Wäre dieser Verlängerungsplan nicht implementiert worden, so wären die betroffenen Absicherungen aus buchhalterischer Sicht als storniert angesehen worden. Da die betroffenen Absicherungen Ende 2001 einen negativen Marktwert hatten, hätte eine Stornierung einen negativen Einfluss auf konsolidierte und andere Finanzergebnisse mit sich geführt. Siehe „– 1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung. Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Bilanzierung von abgesicherten Transaktionen im Jahresabschluss“.

Konsolidierte Ertragsteuern

Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 10: Ertragsteuern“.

Konsolidierte Minderheitsbeteiligungen

Die konsolidierten Minderheitsbeteiligungen betragen im Jahr 2003 € (66) Mio. im Vergleich zu € 33 Mio. im Jahr 2002, und reflektieren vornehmlich die Ansprüche von BAE SYSTEMS und Finmeccanica an den Ergebnissen von Airbus und MBDA.

Konzernergebnis

Auf Grund der oben beschriebenen Faktoren wies EADS im Jahr 2003 einen konsolidierten Nettoertrag in Höhe von € 152 Mio. aus, gegenüber einem konsolidierten Nettoverlust in Höhe von € 299 Mio. im Jahr 2002 und einem konsolidierten Nettoertrag in Höhe von € 1.372 Mio. im Jahr 2001.

Ergebnis je Aktie (EPS)

Das Ergebnis je Aktie stieg im Jahr 2003 um € 0,56 auf € 0,19 je Aktie an (Vorjahresstand: € (0,37) je Aktie). Zum 31. Dezember 2003 betrug die Anzahl der ausstehenden Aktien 800.957.248. Der in EPS verwendete gemeinsame Nenner war im Jahr 2003 die durchschnittliche Anzahl ausgegebener Aktien von 800.957.248.

Der Rückgang des EPS von € 1,70 je Aktie im Jahr 2001 zu € (0,37) je Aktie im Jahr 2002 ist auf den Nettoverlust im Jahr 2002 sowie die Auswirkungen des Rückkaufs von 10.241.252 Aktien zurückzuführen, der durch die Ausgabe von 2.022.939 Aktien, welche im Oktober 2002 im Rahmen eines Mitarbeiterbeteiligungsprogramms angeboten wurden, teilweise wieder ausgeglichen wurde. Siehe „Teil 2/3.3.7 – Aktienbesitz und Stimmrechte – Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft“ und „2.3.2 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter – Mitarbeiterangebot“.

1.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für den Zeitraum vom 1. Januar 2003 bis zum 31. Dezember 2003.

(in Mio. €)

Stand zum 31. Dezember 2002	12.765
Kapitalerhöhung	21
Konzernergebnis	152
Barausschüttung an die Aktionäre	(240)
Erwerb eigener Aktien	(31)
ACOI	3.482
Stand am 31. Dezember 2003	16.149

Der Anstieg des konsolidierten Eigenkapitals im Jahr 2003 ist vorwiegend durch die Veränderungen des *Accumulated Other Comprehensive Income* („**AOCI**“) begründet. Für eine Erläuterung der anderen Posten, die sich auf das konsolidierte Eigenkapital auswirken, siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 18: Eigenkapital“.

Im Jahr 2003 stieg das AOCI um € 3,5 Mrd. Die Veränderungen des AOCI waren zurückzuführen auf (i) die positive Veränderung (€ 2,5 Mrd.) der Marktbewertung des Teils des EADS-Sicherungsportfolios zum Jahresende (nach Berücksichtigung der latenten Steuern und Anteilen im Fremdbesitz), das gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäft bilanziert wird, (ii) die positiven Währungsumrechnungsdifferenzen, die durch die Konsolidierung der nicht in Euro bilanzierenden Tochtergesellschaften bestehen (€ 0,8 Mrd.) und (iii) die positiven Änderungen des Marktwerts der Wertpapiere (€ 0,2 Mio.).

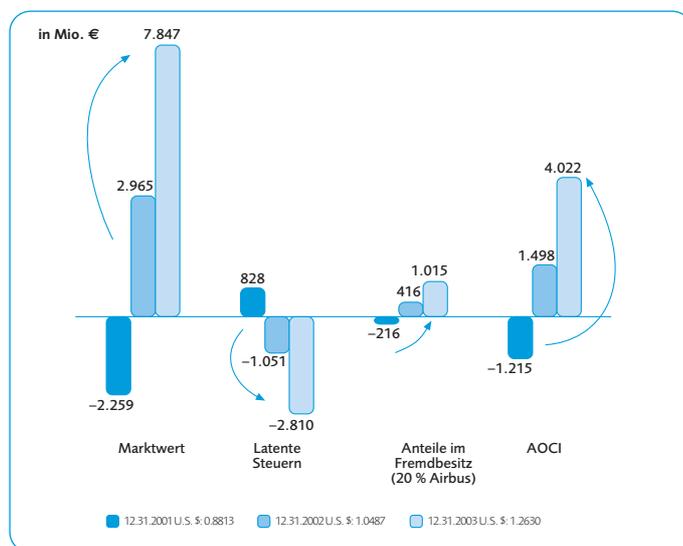
Zum 31. Dezember 2003 beliefen sich die Nominalbeträge des ausstehenden Portfolios von Sicherungsgeschäften, die gemäß IAS 39 als solche bilanziert werden („*micro-hedges*“), auf ca. US\$ 42,7 Mrd., abgesichert gegenüber dem Euro und Britischen Pfund. Die Marktbewertung des EADS-Sicherungsportfolios (*micro-hedges*) zum Jahresende führte zum 31. Dezember 2002 zu einer positiven Änderung der Bewertung in Höhe von € 4,9 Mrd., basierend auf einem €-US\$-Schlusskurs von 1,26.

Micro-hedges mit einem positiven Marktwert vor Steuerabzug werden unter sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen, während micro-hedges mit einem negativen Marktwert vor Steuerabzug in den Rückstellungen für Finanzinstrumente enthalten sind. Veränderungen des Marktwertes von micro-hedges zum Jahresende werden als Anpassung des AOCI bilanziert. Diese Anpassungen des AOCI verstehen sich abzüglich der entsprechenden Änderungen der (i) aktiven latenten Steuern (für micro-hedges mit negativen

Marktbewertungen) und passiven latenten Steuern (für micro-hedges mit positiven Marktbewertungen) und (ii) Anteilen im Fremdbesitz (wenn ein Unternehmen, das keine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS ist, wie z. B. Airbus, Hedging-Positionen hält).

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der micro-hedge-Bewegungen im AOCI, über die letzten 3 Jahre.

Schaubild 4:



Auf Grund der positiven Veränderung der Marktbewertung des micro-hedge-Portfolios im Jahr 2003 stiegen die auf AOCI bezogenen sonstigen Vermögenswerte von € 3,0 Mrd. im Jahr 2002 auf € 7,8 Mrd. im Jahr 2003. Durch die Berücksichtigung des zugehörigen Steuereffekts von € 1,8 Mrd. erhöhten sich die auf das AOCI bezogenen passiven latenten Steuern zum 31. Dezember 2003 auf € 2,8 Mrd.

Es wurde eine Anpassung der Anteile im Fremdbesitz in Höhe von € 0,6 Mrd. bilanziert, und zwar in erster Linie, um die 20 %ige Beteiligung von BAE SYSTEMS an der positiven Marktbewertungsänderung des Absicherungsportfolios von Airbus nach Abzug von Steuern widerzuspiegeln. Als Ergebnis dieser Anpassung beliefen sich die auf das AOCI bezogenen Anteile im Fremdbesitz zum 31. Dezember 2003 auf € 1,0 Mrd., verglichen mit € 0,4 Mrd. zum 31. Dezember 2002.

Der am 31. Dezember 2003 höhere Kassakurs des Euro im Vergleich zu anderen Währungen wirkte sich auch (i) bei den Währungsumrechnungsanpassungen im AOCI mit einem positiven Betrag in Höhe von € 0,8 Mrd. und (ii) bei den Änderungen des Marktwerts der Wertpapiere im AOCI mit einem positiven Betrag in Höhe von € 0,2 Mrd. aus.

1.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung

Die Geschäftspolitik des Konzerns ist es, jederzeit einen ausreichenden Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten zu halten, um derzeitigen und zukünftigen Verpflichtungen nachkommen zu können. Der Konzern realisiert dieses Ziel mit der:

- Einführung von Maßnahmen, die freien Cashflow generieren;
- Entwicklung und Pflege des Zugangs zu den Kapitalmärkten; und
- Einschränkung des Engagements der Kundenfinanzierung.

EADS profitiert von einem hohen Bestand an liquiden Mitteln; am 31. Dezember 2003 wies das Unternehmen konsolidierte Bruttobarmittel (einschließlich veräußerungsfähiger Wertpapiere in Höhe von € 0,5 Mrd.) in Höhe von € 7,8 Mrd. aus. Diese Barposition wird zudem durch eine syndizierte Absicherungsfazilität von € 2,85 Mrd. und eine Kreditlinie von € 0,7 Mrd. bei der European Investment Bank („EIB“) unterstützt. Diese Kreditlinien wurden bis zum 31. Dezember 2003 noch nicht in Anspruch genommen.

Die Faktoren, die sich auf die Barposition von EADS und somit das Liquiditätsrisiko auswirken, werden nachstehend aufgeführt.

1.1.6.1 Veränderung der Netto-Cash-Position

Im Allgemeinen finanziert EADS ihre Herstellungsaktivitäten und Produktentwicklungsprogramme, besonders die Entwicklung neuer Verkehrsflugzeuge, über eine Kombination aus durch die betriebliche Tätigkeit generierten Zahlungseingängen, Vorauszahlungen von Kunden, Partnerschaften mit Zulieferern zur Risikoteilung und rückzahlbaren Zuschüssen von europäischen Regierungen. Die militärischen Aktivitäten von EADS profitieren daneben von staatlich finanzierten Forschungs- und Entwicklungsverträgen. Falls es erforderlich ist, kann sich EADS Geldmittel an den Kapitalmärkten beschaffen.

EADS berechnet ihre konsolidierte Netto-Cash-Position als die Differenz zwischen (i) Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten und Wertpapieren und (ii) Finanzverbindlichkeiten (wie in der Konzernbilanz ausgewiesen). Im Jahr 2003 wurde die konsolidierte Netto-Cash-Position für 2002 angepasst, um eine Änderung in der Rechnungslegung für Finanzschulden darzustellen, die aus bestimmten Absatzfinanzierungstransaktionen resultieren, die mit verpfändeten Bankeinlagen gesichert sind. Siehe „– Konsolidierte Finanzverbindlichkeiten“.

Die folgende Tabelle zeigt die Veränderung der konsolidierten Netto-Cash-Position von EADS über die angegebenen Zeiträume.

(in Mio. €)	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2003	2002
Netto-Cash am Anfang des Berichtszeitraums	2.370	2.679
Brutto-Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	2.690	1.862
Veränderungen des working capital	2.019	804
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	(3.659)	(2.953)
davon industrielle Investitione	(2.672)	(2.213)
davon Kundenfinanzierung	(1.093)	(865)
davon Sonstiges	(106)	125
Freier Cashflow⁽¹⁾	1.050	(287)
davon freier Cashflow vor Kundenfinanzierung	2.143	578
Erwerb eigener Anteile	(31)	(156)
Barausschüttung an Aktionäre	(240)	(403)
Kapitalerhöhung	21	16
Sonstige Änderungen der Finanzlage	(65)	521
Konsolidierte Netto-Cash-Position zum 31. Dezember	3.105	2.370

⁽¹⁾ Spiegelt nicht (i) Investitionen in oder Veräußerungen von kurzfristig verfügbare(n) Wertpapiere(n) (Veräußerung von € 336 Mio. im Jahr 2003; Investitionen von € 264 Mio. im Jahr 2002), die ausschließlich für die Zwecke dieser Präsentation als Netto-Barmittel und nicht als Investitionen klassifiziert sind oder (ii) Veränderungen der Zahlungsmittel aufgrund von Änderungen des Konsolidierungskreises (€ (152) im Jahr 2002), wider.

Die konsolidierte Netto-Cash-Position zum 31. Dezember 2003 belief sich auf € 3,1 Mrd., ein Anstieg von 31 % zum 31. Dezember 2002 (auf Vergleichsbasis nach Aufrechnung der verpfändeten Bankeinlagen mit den entsprechenden Finanzverbindlichkeiten). Den Bestrebungen von Airbus, den Anstieg von Kundenfinanzierung zu begrenzen, dem konzernweiten Fokus auf Cash-Management in Kombination mit der Fälligkeit der verbleibenden ungünstigen "alten" *macro-hedges*, den neu erhaltenen rückzahlbaren Zuschüssen europäischer Regierungen (hauptsächlich für das A380-Programm) sowie dem gleichbleibenden Niveau an Zahlungen von Kunden vor Auslieferung wirkten fortwährende Entwicklungs- und Forschungskosten für das A380-Programm, erhebliche Investitionen in Anlagevermögen sowie Barzahlungen für Aktionäre im Jahr 2003 entgegen.

Brutto-Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit

Der Brutto-Cashflow in Höhe von € 2,7 Mrd. reflektiert die höheren Erträge, die im Jahr 2003 erwirtschaftet wurden, in Kombination mit im Vergleich zu 2002 geringeren Anzahl an Fälligkeiten ungünstiger "alter" *macro-hedges*, korrigiert um den Einfluss der folgenden Nicht-Cash-Positionen in der konsolidierten Ertragsrechnung: (i) Abschreibungen und Amortisierungen von Sachanlagevermögen in Höhe von € 2,4 Mrd. und Bewertungsanpassungen (€ 0,3 Mrd.), (ii) ein Nettoanstieg bei den Rückstellungen, der sich auf den Umstrukturierungsaufwand im Geschäftsbereich Raumfahrt bezieht, (iii) Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen (z. B. Dassault Aviation: € 0,2 Mrd.) und (iv) Einkommen aus latenten Steuern (€ (0,1) Mrd.).

Fällig gewordene alte *macro-hedges*, die im Januar 2001 als *micro-hedges* umgliedert wurden, hatten im Jahr 2003 einen negativen Einfluss auf den Brutto-Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit in Höhe von € 0,2 Mrd. verglichen mit einem negativen Effekt von € 1,0 Mrd. im Jahr 2002. Im Hinblick auf solche Sicherungsgeschäfte werden keine weiteren materiellen Einflüsse auf den Brutto-Cashflow erwartet. Siehe „– 1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung. Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Bilanzierung von abgesicherten Transaktionen im Jahresabschluss“.

Veränderungen des working capital

Das working capital setzt sich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Nettovorräten, sonstigen Vermögenswerten und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, übrigen Verbindlichkeiten und passiven Rechnungsabgrenzungsposten zusammen. Die Veränderungen im working capital hatten im Jahr 2003 eine positive Auswirkung in Höhe von € 2,0 Mrd. auf die Netto-Cash-Position. Die Hauptfaktoren der positiven Entwicklung beim working capital waren (i) ein weiterer Nettozufluss von rückzahlbaren Zuschüssen Europäischer Regierungen (€ 0,7 Mrd. für 2003, keine Veränderung zum Vorjahr) und (ii) eine Steigerung der Anzahlungen von Kunden (zirka € 1,3 Mrd. im Jahr 2003, verglichen mit € 0,3 im Jahr 2002). Ein weiterer positiver Beitrag zum working capital war eine

Senkung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und ein Anstieg bei den „sonstigen Verbindlichkeiten“, die sich hauptsächlich auf bestimmte Steuerverbindlichkeiten beziehen. Diese positiven Auswirkungen wurden teilweise durch höhere Vorräte im Wert von ca. € 0,6 Mrd. vor Berücksichtigung von Kunden-Vorauszahlungen ausgeglichen.

Rückzahlbare Zuschüsse europäischer Regierungen. Zum 31. Dezember 2003 beliefen sich die rückzahlbaren Zuschüsse Europäischer Regierungen, die in der Bilanz unter dem Posten „Übrige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen sind, auf € 4,9 Mrd., was eine Steigerung von € 0,7 Mrd. gegenüber 2002 bedeutet.

Davon sind (i) € 2,0 Mrd. Langstreckenflugzeugen von Airbus (wovon im Jahr 2003 zirka € 0,3 Mrd. zurückgezahlt und € 0,1 Mrd. am Jahresende mit dem €-GBP-Kassakurs neu bewertet wurden) und (ii) € 2,0 Mrd. dem A380-Programm (eine Steigerung um € 1,0 gegenüber 2002, vor der Anpassung für die Wechselkursauswirkungen) zuzuschreiben. Im Jahr 2003 beliefen sich die Eingänge bei rückzahlbaren Zuschüssen Europäischer Regierungen insgesamt auf € 1,0 Mrd. und die Rückerstattungen insgesamt auf € 0,3 Mrd. Die in diesem Zusammenhang für 2003 aufgelaufenen Zinszahlungen von € 0,2 Mrd. wurden in der Bilanz unter dem Posten „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Gesamtbeträge der von Europäischen Regierungen noch nicht erhaltenen rückzahlbaren Zuschüsse nach Produkt/Projekt.

In Mrd. Euro	2003
Long Range & Wide Body	2,1
A380	2,2
Eurocopter	0,2
Sonstige	0,4
EADS	4,9

Cashflow aus der Investitionstätigkeit

Das Management teilt den Cashflow aus der Investitionstätigkeit in drei Kategorien auf: (i) industrielle Investitionen, (ii) Kundenfinanzierung und (iii) Nettobeteiligungen an Tochtergesellschaften.

Industrielle Investitionen. Industrielle Investitionen (Investitionen in Sachanlagen) beliefen sich im Jahr 2003 auf € 2,7 Mrd., im Vergleich zu € 2,2 Mrd. im Vorjahr. Auf das A380-Programm bezogene Investitionsausgaben betragen im Jahr 2003 € 1,2 Mrd., im Vergleich zu € 0,9 Mrd. im Jahr 2002. Siehe „Teil 2/1.1.2 Airbus – Produkte und Dienstleistungen“. Bis dato beläuft sich der mit dem A380-Programm verbundene Kapitalaufwand auf € 2,4 Mrd.

Der verbleibende Anteil an den Kapitalausgaben für andere Programme beläuft sich bei Airbus auf € 0,6 Mrd. (Fertigungs-

anlagen und gemeinsame Informationstechnologiesysteme). Zusätzliche Programme in den anderen Geschäftsbereichen machen € 0,9 Mrd. aus, einschließlich der Beteiligungen am Anlagevermögen von Paradigm Secure Communication Ltd. Mit Ausnahme des Aufwands für Airbus und Paradigm geben die anderen Geschäftsbereiche von EADS jährlich rund € 0,5 Mrd. für Investitionen in laufende Geschäftstätigkeiten aus. Investitionen in Flugzeug-Leasinggeschäfte werden unter Kundenfinanzierung und nicht unter Investitionen verbucht, auch wenn die zugrunde liegenden Vermögenswerte als Sachanlagen ausgewiesen werden.

Für den Zeitraum von 2004 bis 2006 wird angenommen, dass die Investitionsausgaben von EADS zum größten Teil im Zusammenhang mit dem Airbus-Geschäft anfallen werden, wie etwa die laufende Einrichtung und Erweiterung von Produktionsstätten für Airbus-Flugzeuge. Insbesondere das Entwicklungsprogramm für das Großraumflugzeug A380 wird erhebliche Investitionsausgaben erfordern. Siehe „Teil 2/1.1.2 Airbus – Produkte und Dienstleistungen“.

Kundenfinanzierung. Entsprechend dem Zuwachs der Kundenfinanzierung belief sich der Konzern-Cashflow im Jahr 2003 auf € 1,1 Mrd. Der Bruttozuwachs der Kundenfinanzierung bei Airbus betrug im Jahr 2003 US\$ 1,5 Mrd. Siehe „– Absatzfinanzierung“.

Diese Steigerung ist in erster Linie auf neue Finance-Lease-Verträge und Darlehen zurückzuführen. EADS reduzierte das Engagement in Kundenfinanzierungen im Jahr 2003 um ca. € 0,2 Mrd. EADS strebt eine entsprechende Strukturierung der Finanzierung an, um die zukünftige Weiterveräußerung oder Reduzierung der Risikoposition zu erleichtern.

Die Amortisationen der vorhandenen Positionen (hauptsächlich Amortisationen von in Betrieb befindlichen geleasteten Flugzeugen), die sich auf Airbus und ATR Kundenfinanzierungen beziehen (etwa € 0,2 Mrd.) sind in den Nettorechnungen nicht enthalten. Diese Amortisationen werden unter dem Posten „Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit“ bilanziert. Abzüglich dieser Amortisierung entspricht der Zuwachs der Kundenfinanzierung der Steigerung der Brutto-Risikoposition bei einem konstanten US\$-Wechselkurs. Siehe „Absatzfinanzierung“ und „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 25: Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

Als Antwort auf den weiterhin bestehenden Bedarf von Finanzierungen durch die Kunden erwartet EADS, dass weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Kundenfinanzierung von Verkehrsflugzeugen im Rahmen von „Finance Lease“-Verträgen und Darlehen anfallen werden, obwohl sie versuchen wird, den Betrag so niedrig wie möglich zu halten, und erwartet, dass der Nettoanstieg der Brutto-Risikoposition aus der Absatzfinanzierung im Jahr 2004 unter 0,9 Mrd. US Dollar bleiben wird.

Sonstige. Im Jahr 2003 spiegelt der negative Betrag von € 0,1 Mrd. hauptsächlich die Auswirkung von Zukäufen

von Tochtergesellschaften, z.B. Dornier GmbH, wider. Siehe „– 1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“.

Freier Cashflow

Auf Grund der oben dargelegten Faktoren belief sich der positive freie Cashflow im Jahr 2003 auf € 1,0 Mrd., im Vergleich zu einem negativen Wert von € 0,3 Mrd. im Jahr 2002. Der positive freie Cashflow vor Kundenfinanzierungen betrug im Jahr 2003 € 2,1 Mrd., im Vergleich zu € 0,6 Mrd. im Vorjahr.

Sonstige Änderungen der Finanzlage

Sonstige Änderungen der Finanzlage spiegeln in erster Linie Änderungen der Wechselkursbewertung für Zahlungsmittel und Verbindlichkeiten wider. Die positive Änderung im Jahr 2003 bezieht sich hauptsächlich auf die positiven Bewertungsänderungen der auf US Dollar lautenden Schulden, die teilweise durch die Umstrukturierung bestimmter Schulden aus den „übrigen Verbindlichkeiten“ in „Finanzverbindlichkeiten“ und die Veränderung der Netto-Cash-Position durch Änderungen des Konsolidierungskreises aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung von Astrium ausgeglichen wurden.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie das Wertpapierportfolio des Konzerns sind angelegt in nicht-spekulativen Finanzinstrumenten, die meist eine hohe Liquidität aufweisen, wie Geldmarktzertifikate, Tagesgelder, kurzfristige Wertpapiere und andere Geldmarktpapiere, deren Fälligkeit, als Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalente, im Allgemeinen unter drei Monaten liegt. Aus diesem Grund sieht der Konzern sein Preisrisiko durch Änderungen der Zinsen und Zinsdifferenzen als gering an. Siehe „–1.1.7 Management von Marktrisiken – Zinsrisiko“.

Im Jahr 2003 wurde das grenzüberschreitende automatische Cash-Pooling-System in Betrieb genommen (es deckt Frankreich, Deutschland, Spanien, die Niederlande und Großbritannien ab). Eine konzernweite Implementierung dieses Systems wird derzeit vorgenommen, um die Unternehmen anderer Länder mit einzubeziehen. Das Cash-Pooling-System ermöglicht es dem Management, die Barposition der einzelnen Tochtergesellschaften des Konzerns zuverlässig und umgehend zu bewerten und die flüssigen Mittel nach den sich ständig ändernden kurzfristigen Bedürfnissen innerhalb des Konzerns optimal zuzuweisen.

Zum 31. Dezember 2003 belief sich der ausstehende Saldo der Brutto-Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf € 7,8 Mrd. (einschließlich € 0,5 Mrd. in kurzfristig verfügbaren Wertpapieren), im Vergleich zu € 6,2 Mrd. (einschließlich € 0,8 Mrd. in kurzfristig verfügbaren Wertpapieren) zum 31. Dezember 2002. In Einklang mit der konsolidierten

Cashflow-Rechnung und IAS 7, „Kapitalflussrechnungen“, änderte EADS zum 31. Dezember 2003 ihre Darstellung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Konzernbilanz. Kurzfristig fällige Wertpapiere, die jederzeit in bestimmte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen, wurden vordem unter dem Posten „Wertpapiere“ in der Konzernbilanz ausgewiesen und befinden sich jetzt im Posten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“.

Die Gesamtsumme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (einschließlich der kurzfristig verfügbaren Wertpapiere) umfasst die vollständige

Konsolidierung von Zahlungsmitteln bei Airbus in Höhe von € 1,7 Mrd. Der Anteil von EADS an dieser Summe beträgt jedoch nur 80 %. Ebenso umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente die 50 %ige Konsolidierung von Zahlungsmitteln von MBDA in Höhe von € 1,4 Mrd. Jedoch hat EADS daran nur einen Anteil von 37,5 %.

1.1.6.2 Konsolidierte Finanzverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten von EADS, einschließlich der kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten, zum 31. Dezember 2003.

in Mio. €	31. Dezember 2003			
	Unter einem Jahr	Über ein Jahr bis zu fünf Jahren	Über fünf Jahre	Summe
„Finance Lease“ ⁽¹⁾	82	222	47	351
Anleihen	21	42	1.598	1.661
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	314	505	570	1.389
Darlehen	84	258	541	883
Sonstige	477	3	3	483
Summe	978	1.033	2.756	4.767 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Dieser Betrag spiegelt die Auswirkung der Aufrechnung der verpfändeten Bankeinlagen mit den Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten in Höhe von € 1.131 Mio. wider.

⁽²⁾ Die Finanzverbindlichkeiten beinhalten Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit in Höhe von € 679 Mio.

Die zum 31. Dezember 2003 offenen Finanzverbindlichkeiten beliefen sich auf € 4,8 Mrd., gegenüber € 3,8 Mrd. zum 31. Dezember 2002. Die veränderte Darstellung der Finanzverbindlichkeiten von 2002, die die Aufrechnung der verpfändeten Bankeinlagen mit bestimmten Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten von 2003 widerspiegelt, senkte die Finanzverbindlichkeiten von 2002 um € 1,1 Mrd., von € 4,9 Mrd. auf € 3,8 Mrd. Im Jahr 2003 wurden die verpfändeten Bankeinlagen in Höhe von € 1,1 Mrd. mit den Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten verrechnet. In vorigen Berichtszeiträumen wurden die verpfändeten Bankeinlagen unter dem Posten „Finanzanlagen“ in der Konzernbilanz ausgewiesen.

Der Nettoanstieg der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 0,9 Mrd. im Jahr 2002 resultierte hauptsächlich aus (i) der Ausgabe von zwei Schuldverschreibungen in Höhe von € 1,5 Mrd., unter dem EMTN-Programm (ii) der zusätzlichen Aufnahme von Krediten in Höhe von € 0,4 Mrd. (von denen sich € 0,3 Mrd. auf die Finanzierung von Paradigm beziehen) und (iii) die Umstrukturierung bestimmter rückzahlbarer Zuschüsse europäischer Regierungen in Finanzschulden (€ 0,2 Mrd.), was zum Teil durch die Abgeltung von Schuldverschreibungen und die Begleichung von Verbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten von insgesamt € 0,7 Mrd. wieder ausgeglichen wurde. Eine weitere Verringerung in Höhe von € 0,4 Mrd. spiegelt die Währungsumrechnungsdifferenz des

schwächeren US Dollars bei in Dollar ausgewiesenen Finanzverbindlichkeiten wider.

Die Summe der Finanzverbindlichkeiten enthält die vollständige Konsolidierung der Finanzschulden von Airbus in Höhe von € 2,7 Mrd. EADS haftet entsprechend ihrer Beteiligung an Airbus jedoch nur für 80 % dieser Verbindlichkeiten, die nach dem 1. Januar 2001 aufgelaufen sind. Siehe „– Absatzfinanzierung“.

Das Management ist der Ansicht, dass das Laufzeitprofil der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten umsichtig und konsistent mit der Struktur der konsolidierten Vermögenswerte und dem erwarteten Cashflow von EADS ist.

EMTN-Programm. Im Februar 2003 hat EADS ein Euro Medium Term Note („EMTN“)-Programm von € 3,0 Mrd. aufgelegt mit der anschließenden Erstemission eines siebenjährigen Eurobond für € 1,0 Mrd. zu 4,625 %. Im September emittierte EADS im Rahmen des EMTN-Programms festverzinsliche fünfzehnjährige Schuldverschreibungen für weitere € 0,5 Mrd. zu 5,5 %. Das Ziel dieser zwei Emissionen im Rahmen des EMTN-Programms ist die Refinanzierung bestehender Schulden und die Verlängerung des Laufzeitprofils der Schulden der Gesellschaft. Das Management ist überzeugt, dass die Einführung derartiger Finanzierungsmethoden die Präsenz und das Ansehen der Gesellschaft an den

Kapitalmärkten verbessern und deren Fähigkeit erhöhen wird, sich auf sich ändernde Finanzierungsbedingungen einzustellen.

EADS verfolgt in Bezug auf vertragliche Regelungen über Vorfälligkeitsrückzahlungen von Verbindlichkeiten ein strenge Geschäftspolitik. EADS lehnt Vorfälligkeitsklauseln, die auf einer Herabstufung des Ratings oder auf irgendwelchen nicht erheblichen, messbaren Ereignissen beruhen, die sich der Kontrolle der EADS entziehen, kategorisch ab. Die Stützungs-fazität in Höhe von € 2,85 Mrd. beinhaltet jedoch eine Vorfälligkeitsklausel, die an den Verschuldungsgrad (debt/equity-ratio) von EADS geknüpft ist.

1.1.6.3 Absatzfinanzierung

EADS zieht Barverkäufe vor und fördert die unabhängige Finanzierung durch die Kunden, um Kredit- oder Vermögensrisiken im Zusammenhang mit ausgelieferten Produkten zu vermeiden.

Um den Verkauf von Produkten besonders bei Airbus und ATR zu fördern, kann EADS allerdings der Beteiligung an der Finanzierung von Verkäufen an Kunden zustimmen. Dies wird von Fall zu Fall entschieden und kann direkt oder mittels einer Garantie an Dritte erfolgen. Spezielle und erfahrende Teams aus der Zentrale und bei Airbus und ATR strukturieren solche Finanzierungstransaktionen und beobachten genau das von EADS in Bezug auf die Finanz- und Vermögenswerte eingegangene Risiko und dessen Entwicklung hinsichtlich der Qualität, der Höhe und des Bedarfs an Barmitteln. EADS strebt eine Strukturierung aller ihren Kunden angebotenen Finanzierungen entsprechend den marktüblichen vertraglichen Bedingungen an, um spätere Verkäufe oder Reduzierungen der entsprechenden Finanzierung zu erleichtern.

Bei der Bestimmung der Höhe und der Bedingungen einer Finanzierungstransaktion berücksichtigen Airbus und ATR sowohl das Rating der Luftfahrtgesellschaft, als auch spezifische Risikofaktoren im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Betriebsumfeld des Flugzeugs und dessen zu erwartendem zukünftigen Wert. Als Anhaltspunkt für die den Kunden angebotenen finanziellen Bedingungen dienen auch die Marktrendite und die üblichen Praktiken der Banken.

Mehr als 40 % der Finanzverbindlichkeiten von insgesamt € 4,8 Mrd. zum 31. Dezember 2003 stammen aus der Aufbringung der Mittel für die Absatzfinanzierung durch EADS; sie sind langfristig und haben prognostizierbare Zahlungspläne. Die Tatsache, dass anders als 2002 die Verbindlichkeiten aus Absatzfinanzierung nicht mehr 75 % der gesamten Finanzverbindlichkeiten darstellen, beruht vorwiegend auf dem Anstieg der gesamten Finanzverbindlichkeiten aufgrund der Eurobond-Emissionen im Jahr 2003 im Rahmen des EMTN-Programms. Siehe „– Konsoli-

dierte Finanzverbindlichkeiten“. Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung stehen:

in Mio. €	Noch nicht getilgte Darlehensbeträge	
	2003	2002
„Finance Lease“ ⁽¹⁾	351	420
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	757	1.266
Darlehen	866	958
Summe Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung⁽¹⁾	1.974	2.644

⁽¹⁾ Diese Zahlen spiegeln die Auswirkungen (€ 1.131 Mio. im Jahr 2003; € 1.146 Mio. im Jahr 2002) der Saldierung der verpfändeten Bankeinlagen mit den Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten wider.

Die Beträge der Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2003 und 2002 spiegeln die Saldierung der Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt € 1,1 Mrd. (im Jahr 2003) und € 1,1 Mrd. (im Jahr 2002) mit den verpfändeten Bankeinlagen wider, die diese Verbindlichkeiten absichern. Von den restlichen Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt € 2,0 Mrd. zum 31. Dezember 2003 entfallen € 0,7 Mrd. auf Verbindlichkeiten mit begrenztem Regress, wobei die Rückzahlungsverpflichtung von EADS auf Zahlungseingänge von Transaktionskontrahenten begrenzt ist. Des Weiteren hat ein bedeutender Teil der Finanzanlagen aus nicht stornierbaren Kundenverpflichtungen Fälligkeiten, die zeitlich jenen der ihnen zu Grunde liegenden Finanzverbindlichkeiten entsprechen. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 20: Finanzverbindlichkeiten“. Siehe auch „– 1.1.2 Wichtige Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Bilanzierung von Absatzfinanzierungstransaktionen im Jahresabschluss“.

Absatzfinanzierungen werden in der Regel durch Sicherungsrechte an den finanzierten Flugzeugen gesichert. Zusätzlich profitieren Airbus und ATR von Sicherungsklauseln und speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Sicherungspaketen, welche die unterstellten Risiken und rechtlichen Rahmenbedingungen einer Transaktion berücksichtigen.

EADS klassifiziert die Risiken aus der Absatzfinanzierung in zwei Kategorien: (i) Finanzierungsrisiko, d. h., dass die Kreditwürdigkeit des Kunden, also die Fähigkeit, seinen Verpflichtungen im Rahmen eines Finanzierungsabkommens nachzukommen, das Risiko bildet; und (ii) Vermögenswertrisiko, bei dem das Risiko im Wertverlust des finanzierten Flugzeugs besteht. Siehe auch „Teil 2/1.5.1 Marktrisiken – Verkaufsfinanzierungsrisiko“.

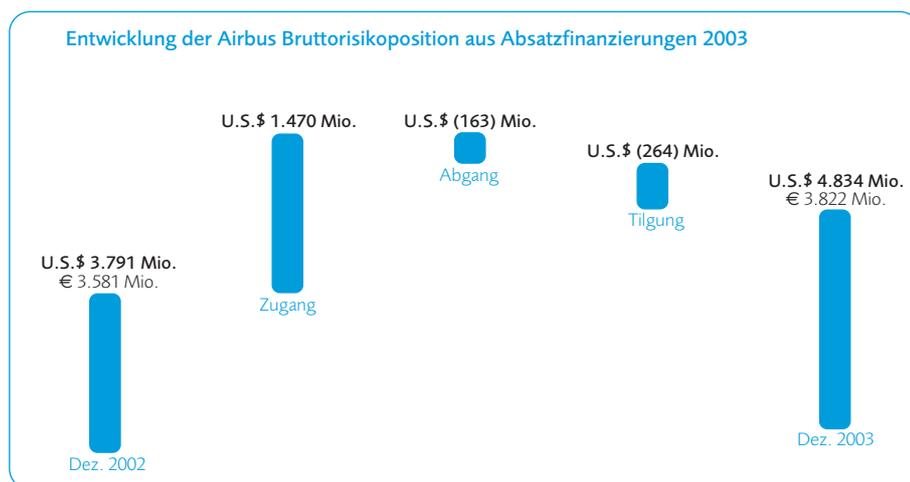
Finanzierungsrisiko. Bestimmte Tochterunternehmen von EADS und BAE SYSTEMS haften gesamtschuldnerisch für das Risiko aus der Absatzfinanzierung von Airbus vor der Gründung von Airbus S.A.S. Das Risiko von EADS im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten von Airbus nach dem 1. Januar 2001 ist auf ihren Status als Anteilseigner von Airbus S.A.S. begrenzt, an der sie 80 % der Anteile hält. EADS konsolidiert ATR proportional nur zu 50 % und teilt das Risiko mit ihrem Partner Alenia.

Das Finanzierungsrisiko von Airbus war zum 31. Dezember 2003 auf ca. 231 Flugzeuge verteilt, die zur Zeit von ca. 35 Fluggesellschaften betrieben wurden; es verteilt sich in etwa gleichmäßig auf die verschiedenen Flugzeugtypen A300/310, die A320-Familie und A330/340. Daneben können auch andere auf Flugzeuge bezogene Vermögenswerte (z.B. Ersatzteile) als Sicherheit dienen. 75 % des Airbus-Finanzierungsrisikos verteilt sich auf 9 Fluggesellschaften in 8 Ländern, wobei Deckungsverpflichtungen hier nicht berücksichtigt werden.

Das Kundenrisiko von ATR verteilte sich zum 31. Dezember 2003 auf 229 Flugzeuge.

Bruttorisikoposition. Die Bruttorisikoposition aus der Finanzierung ist die Summe (i) des Nettobuchwertes von Flugzeugen unter „Operating-Leases“, (ii) des ausstehenden Darlehensbetrags im Rahmen von „Finance Lease“-Verträgen oder Darlehen und (iii) der Barwert der maximalen Höhe der Verpflichtungen im Rahmen von Zahlungsgarantien.

Schaubild 5:



ATR (100 %) konnte die Bruttorisikoposition trotz des starken Wettbewerbs auf dem Markt für Turboprop-Flugzeuge von einem Spitzenwert von US\$ 1,8 Mrd. im Jahr 1997 um ca. 45 % auf weniger als US\$ 1 Mrd. zum 31. Dezember 2003 reduzieren.

Nettorisikoposition. Die Nettorisikoposition ist die Differenz zwischen der Bruttorisikoposition und dem geschätzten Wert der Sicherungsgegenstände. Der Wert der Sicherheiten wird mit Hilfe

Die Bruttorisikoposition aus „Operating Lease“- und „Finance Lease“-Verträgen und aus Darlehen unterscheidet sich aus folgenden Gründen vom Bilanzwert der entsprechenden Vermögenswerte und den damit verbundenen außerbilanziellen sonstigen finanziellen Verpflichtungen: (i) Vermögenswerte werden in Übereinstimmung mit IFRS bilanziert, können sich jedoch auf Transaktionen mit nur begrenztem Rückgriff auf Airbus oder ATR beziehen; (ii) der Wert der Vermögenswerte in der Konzernbilanz wird wertberichtigt oder abgeschrieben, (iii) nicht-bilanzierte Bruttorisikopositionen werden berechnet als der Barwert zukünftiger Zahlungen, wohingegen im Konzernabschluss die gesamten zukünftigen Zahlungen im Nominalwert ausweisen und (iv) das Risiko im Zusammenhang mit in der Bilanz als „Operating Lease“-Transaktionen angesetzten AVG wird als Vermögenswertrisiko und nicht als Finanzierungsrisiko eingeordnet.

Airbus konnte die Bruttorisikoposition aus der Finanzierung im Vergleich zum Spitzenwert von US\$ 6 Mrd. im Jahr 1998 um 20 % auf US\$ 4,8 Mrd. (€ 3,8 Mrd.) zum 31. Dezember 2003 reduzieren, während sich die Flotte der in Betrieb befindlichen Airbus-Flugzeuge innerhalb desselben Zeitraums von 1.838 Flugzeugen auf 3.468 erhöhte. Das Management ist der Ansicht, dass die derzeitige Bruttorisikoposition die Fähigkeit von Airbus verbessert, seine Kunden auf dem angespannten Markt für Flugzeugfinanzierung zu unterstützen.

eines dynamischen Modells auf der Grundlage des Barwerts der zu erwartenden zukünftigen Mieterträge des Flugzeugs auf dem Leasing-Markt und der potenziellen Kosten bei Eintritt des Sicherungsfalls berechnet. Dieses Bewertungsmodell führt zu Ergebnissen, die in der Regel unter dem von unabhängigen Stellen geschätzten Restwert liegen, um zu berücksichtigen, was das Management für eine konservative Einschätzung der Marktbedingungen hält, und um Wiederinbesitznahme- und Umwandlungskosten Rechnung zu tragen. Siehe „- 1.1.2 Wichtige

Erläuterungen zur Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss".

Die nachstehende Tabelle zeigt die Überleitung vom Brutto- zum Nettofinanzierungsrisiko (das die AVG nicht einschließt) zum 31. Dezember 2002 und 2003.

in Mio. €	Airbus		ATR 50 %	
	2003	2002	2003	2002
Bruttofinanzierungsrisiko	3.822	3.581	403	610
Bilanzwirksam	3.098	2.690	277	454
Nicht bilanzwirksam	724	891	126	156
Geschätzter Wert der Sicherheiten	(2.229)	(2.061)	(365)	(538)
Nettorisikoposition vor Rückstellungen	1.593	1.520	38	72
Rückstellungen/Wertberichtigung für Kundenfinanzierung	(1.593)	(1.520)	(38)	(72)
Restliche Nettorisikoposition	0	0	0	0

Der Betrag in Höhe von € 3,4 Mrd. des bilanzwirksamen Kundenfinanzierungsrisikos von Airbus und 50% von ATR, der in der obigen Tabelle aufgeführt wird, weicht von dem Nettobuchwert in Höhe von € 3,0 Mrd. der korrespondierenden Vermögenswerte in der Bilanz von EADS ab (einschließlich Vorräten in Höhe von € 0,1 Mrd.). Diese Differenz ist zurückzuführen (i) auf die Konsolidierung von Vermögenswerten gemäß IFRS, bei denen kein Rückgriff auf Airbus besteht (€ (0,7) Mrd.) und (ii) die Abschreibung und Wertberichtigung der damit zusammenhängenden Vermögenswerte (€ 1,1 Mrd.). Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 12: Sachanlagen“ und „Anmerkung 13: Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, übrige Beteiligungen und sonstige Finanzanlagen“ bezüglich einer Beschreibung des Buchwertes von Vermögensgegenständen im Rahmen der Kundenfinanzierung, einschließlich Airbus (€ 2,7 Mrd.) und 50 % ATR (€ 0,3 Mrd.).

Der Betrag für das außerbilanzielle Kundenfinanzierungsrisiko bei Airbus und 50% von ATR in Höhe von € 0,8 Mrd. spiegelt in der Hauptsache den Barwert von lease in/lease out - Strukturen wider. Der entsprechende gesamte Nominalwert der zukünftigen Zahlungen, der dem außerbilanziellen Risiko entspricht, beträgt € 1,1 Mrd. Eine entsprechende Rückstellung in Höhe von € 0,6 Mrd. wurde in der Bilanz von EADS gebildet. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 25: Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“. Der Rückgang des außerbilanziellen Risikos im Vergleich zum Vorjahr ist in erster Linie auf die Auswirkungen eines schwächeren US Dollars auf das Risiko, das in Euro ausgedrückt wird, zurückzuführen.

Risikoposition aus Vermögenswerten. Ein wesentlicher Teil der Risikoposition aus Vermögenswerten von EADS besteht in ausstehenden AVG, insbesondere bei Airbus. Das Management von Airbus hält das finanzielle Risiko im

Zusammenhang mit derartigen Garantien für beherrschbar, wofür es drei Gründe anführt: (i) die Garantie beträgt nur einen Teil des geschätzten zukünftigen Werts der einzelnen Flugzeuge und ihre Höhe wird im Vergleich zum geschätzten zukünftigen Wert der einzelnen Flugzeuge als vorsichtig erachtet; (ii) das Risiko im Zusammenhang mit AVG ist auf zahlreiche Flugzeuge und Kunden verteilt und (iii) die Ausübungszeitpunkte der ausstehenden AVGs erstrecken sich bis 2015, so dass jedes Jahr nur ein geringer Teil der Risikoposition fällig wird. Da das Ausübungsdatum für AVGs durchschnittlich im 10. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeugs liegt, können die im Jahr 2004 gegebenen AVG im Allgemeinen nicht vor 2014 ausgeübt werden, so dass nicht mit einer Zunahme des kurzfristigen Risikos zu rechnen ist.

Bruttorisikoposition. Die Bruttorisikoposition aus Vermögenswerten ist definiert als die Summe der maximalen Garantieverpflichtungen bezogen auf den garantierten Teil aus laufenden AVGs (im Gegensatz zu den maximal garantierten Vermögenswerten). Am 31. Dezember 2003 betrug die Bruttorisikoposition aus Vermögenswerten bei Airbus insgesamt US\$ 3,0 Mrd. (€ 2,3 Mrd. bei einem EUR-US\$ Wechselkurs von 1,263). Der als "Operating Leases" bilanzierte Anteil der Bruttorisikoposition aus Vermögenswerten von Airbus in der EADS-Konzernbilanz betrug am 31. Dezember 2003 US\$ 1,5 Mrd. (€ 1,2 Mrd. bei einem EUR-US\$ Wechselkurs von 1,263). Der restliche Teil wurde außerbilanziell erfasst. Dabei handelt es sich um AVGs mit Barwerten von weniger als 10 % des Verkaufspreises des entsprechenden Flugzeugs. Zum 31. Dezember 2003 beträgt die durchschnittliche jährliche Bruttorisikoposition aus Vermögenswerten aus AVGs zirka US\$ 240 Mio. (€ 190 Mio. bei einem EUR-US\$ Wechselkurs von 1,263).

Nettorisikoposition. Das ausstehende Nettorisiko von AVGs war zum Jahresende 2003 € 0,4 Mrd., und war vollständig durch Rückstellungen gedeckt.

Deckungsverpflichtungen („Commitments“). Der Konzern ist ebenso Deckungsverpflichtungen von bei Airbus und ATR bestellten und optierten Flugzeugen eingegangen. Diese Verpflichtungen werden jedoch nicht als Teil des Bruttoisikos angesehen, bis die Finanzierung tatsächlich erfolgt ist, was erst bei Auslieferung des Flugzeuges der Fall ist. Die Gründe hierfür liegen in folgenden Tatsachen: (i) Erfahrungen aus der Vergangenheit belegen die Annahme, dass die Ausführung aller vorgeschlagenen Finanzierungen eher unwahrscheinlich ist (obwohl es möglich ist, dass von diesen Verpflichtungen nicht begünstigte Kunden dennoch Unterstützung bei der Finanzierung vor Auslieferung des Flugzeugs verlangen werden), (ii) bis das Flugzeug ausgeliefert wird, besitzen Airbus und ATR den Vermögenswert und sind in diesem Zusammenhang keinem ungewöhnlichen Risiko (außer den entsprechenden im Herstellungsprozess bereits getätigten Aufwendungen) ausgesetzt und (iii) dritte Parteien können sich an der Finanzierung beteiligen. Um das Risiko von Airbus und ATR aus unerwünschten Kreditvergaben zu vermindern, enthalten die Verträge üblicherweise finanzielle Voraussetzungen, die der Garantiennehmer erfüllen muss, um in den Vorteil der Garantien zu gelangen.

Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss – Anmerkung 25: Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“ für weitere Angaben zu Absatzfinanzierungspolitik und Bilanzierungsverfahren von EADS.

1.1.7 Management von Marktrisiken

1.1.7.1 Zinsrisiko

EADS wendet einen Aktiv/Passiv Management Ansatz für eine weitest mögliche Begrenzung der Zinsrisiken an. Die Gesellschaft versucht, das Risikoprofil ihrer Vermögenswerte nach Möglichkeit durch entsprechende Strukturen der Verbindlichkeiten zu decken. Das Nettozinsrisiko wird durch verschiedene Instrumente gesteuert, um die Risiken und finanziellen Auswirkungen zu begrenzen. Daher verwendet EADS Zinsinstrumente für Sicherungszwecke.

Sicherungsinstrumente, die sich auf die Sicherung von Verbindlichkeiten beziehen, haben maximal die gleichen Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das entsprechende gesicherte Grundgeschäft. In Bezug auf das

Management der Zahlungsmittelposition investiert EADS zur weiteren Minimierung von Zinsrisiken aus ihrem Zahlungsmittel- und Wertpapierportfolio nur in kurzfristige und/oder solche Instrumente, die an einen floatenden Zinssatz gebunden sind.

Das Kontraktvolumen bzw. die Nominalbeträge der derivativen Finanzinstrumente auf Zinsen von EADS, wie unten aufgeführt, zeigt nicht notwendigerweise den Betrag, der zwischen den Parteien ausgetauscht wird und ist deshalb auch kein Maß für das Risiko, dem der Konzern durch die derivativen Finanzinstrumente ausgesetzt ist.

Die Nominalbeträge dieser derivativen Zinsfinanzinstrumente nach geplanter Fälligkeit setzen sich wie folgt zusammen:

Zinssicherungskontrakte in Mio. €	Restlaufzeit			Summe
	Bis zu 1 Jahr	Von 1 bis zu 5 Jahre	Mehr als 5 Jahre	
Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003				
Zinsswaps	0	802	2.964	3.766

Seit ihrer Gründung weist EADS eine positive Netto-Cash-Position auf. Da eine Zinsempfindlichkeitsanalyse grundsätzlich nur für große Kreditnehmer von Bedeutung ist, hält EADS den zusätzlichen Wert dieser Analyse für den Einblick in das Zinsrisiko der Gesellschaft für gering. Diese Analyse ist deshalb nicht in diesem Jahresbericht enthalten und die vorstehende Tabelle, die die Zinsderivate darstellt, wurde nicht mit der weiter oben eingefügten Tabelle der Finanzverbindlichkeiten verknüpft. Wenn dies erforderlich sein sollte, wird EADS in Erwägung ziehen, eine derartige Analyse in zukünftigen Referenzdokumenten mit einzubeziehen.

1.1.7.2 Währungsrisiko

Währungsrisiko. Der Großteil der Umsatzerlöse von EADS wird in US Dollar erzielt (im Jahr 2003 ca. US\$ 20 Mrd.), wobei ca. die Hälfte dieses Währungsrisikos durch auf in US Dollar lautende Kosten „von Natur aus gesichert“ ist. Die restlichen Kosten fallen hauptsächlich in Euro und in einem geringeren Umfang in Pfund Sterling an. Folglich sind die Gewinne in dem Ausmaß, in dem EADS es unterlässt, ihr aktuelles und zukünftiges Nettowährungsrisiko durch Finanzinstrumente abzusichern, vom Zeitpunkt des Auftragseingangs bis zur Auslieferung von den Marktschwankungen des Wechselkurses des US Dollar gegenüber diesen Währungen abhängig. In Übereinstimmung mit der Politik von EADS, Gewinne vor allem aus ihren operativen Geschäften zu ziehen, nutzt EADS Hedging-Strategien, um die Auswirkungen der Volatilität des Dollarkurses auf ihr EBIT* besser zu steuern und einzuschränken. Siehe „– Bewertung der Leistung des Managements – EBIT-Leistung nach Geschäftsbereichen – Auswirkungen von Sicherungsgeschäften auf das EBIT* “. Siehe auch „Teil 2/1.5.1 Marktrisiken – Wechselkursrisiken“.

Da EADS Finanzinstrumente nur zur Absicherung ihres Nettowährungsrisikos einsetzt, ist der Anteil ihrer Umsätze, die nicht mit Finanzinstrumenten abgesichert sind (ungefähr 30 %) Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Aus diesem Grund hätte eine Änderung von € 0,10 im durchschnittlichen €-US\$-Kassakurs des Jahres 2003 (€-US\$ 1,13) die konsolidierten Erträge von EADS um zirka 2 % verändert, wenn 300 Auslieferungen von Airbus angenommen werden.

Risiko beim Flugzeugabsatz – Bei Produkten wie Flugzeugen ist es die Politik von EADS, 60 % bis 100 % der prognostizierten, auf verbindlichen Verträgen beruhenden Zahlungseingängen in US Dollar für das folgende Jahr bis zum Jahr 2011, abzusichern. Als gesicherte Grundgeschäfte werden die ersten künftig geplanten und mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit versehenen monatlichen Cashflows definiert. Die Cashflows entsprechen der Abschlusszahlung bei Auslieferung. Das Treasury Committee bestimmt die Höhe der gesicherten Cashflows, die üblicherweise bis zu 100 % des Netto-US Dollar-Position deckt. Die zugrunde liegende geplante Transaktion hat für EADS eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit, wenn die künftige Lieferung als Festauftrag im Orderbuch berücksichtigt wird oder wenn es sehr wahrscheinlich ist, dass ein Vertragsabschluss erfolgt (z.B. schriftliche Absichtserklärung). Der Sicherungsanteil kann angepasst werden, um makroökonomischen Entwicklungen, die Wechselkurse und Zinssätze beeinflussen, so weit als möglich Rechnung zu tragen.

Risiko beim Projektgeschäft – Im Projektgeschäft sichert EADS 100 % der spezifizierten Zahlungsströme aus verpflichtenden Einzelverträgen. Die Sicherung erfolgt auf einer rein projektbezogenen Basis.

Risiko bei der Gelddisposition – Im Zusammenhang mit den Gelddispositionen geht die EADS Zentrale Fremdwährungs-Swaps (in Höhe von € 1,8 Mrd. im Jahr 2003) ein, um kurzfristige Fluktuationen der nicht auf Euro lautenden Salden auf Geschäftsbereichsebene auszugleichen. Die jährliche Änderung der Marktwerte dieser Swaps wird in die konsolidierte Ertragsrechnung unter dem Posten „übriges Finanzergebnis“ aufgenommen. Es kann nicht garantiert werden, dass diese Änderungen keinen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis von EADS haben werden.

Hedge-Portfolio. EADS verwaltet ein langfristiges Sicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, mit dem künftige US\$-Umsätze, die hauptsächlich aus dem Airbus-Geschäft stammen, gesichert werden. Das Nettorisiko wird als gesamtes Währungsrisiko definiert (in US Dollar denominated Umsatzerlöse), abzüglich des Teils, der durch in

US Dollar denominated Kosten „natürlich gesichert“ ist. Das Hedge-Portfolio umfasst die große Mehrheit der Hedge-Transaktionen des Konzerns. In erster Linie werden Devisentermin- und Optionsgeschäfte als Sicherungsinstrumente eingesetzt.

Das Kontraktvolumen bzw. die Nominalbeträge der derivativen Finanzinstrumente für Fremdwährungen von EADS, wie unten aufgeführt, zeigt nicht notwendigerweise den Betrag, der zwischen den Parteien ausgetauscht wird und ist deshalb auch kein Maß für das Risiko, dem der Konzern durch die derivativen Finanzinstrumente ausgesetzt ist.

Die Nominalbeträge der derivativen Finanzinstrumente für Fremdwährungen setzen sich nach Fälligkeiten folgendermaßen zusammen:

Währungssicherungskontrakte
in Mio. €

Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003

	Restlaufzeit			Summe
	Bis zu 1 Jahr	Über 1 Jahr bis zu 5 Jahre	Über 5 Jahre	
Devisentermingeschäfte	7.104	22.581	3.604	33.289
Gekaufte Put-Optionen	285	0	0	285
US Dollar Swap-Kontrakte	1.800	0	0	1.800

1.1.7.3 Kreditrisiko von Geschäftspartnern

EADS ist einem Kreditrisiko hinsichtlich der Nichterfüllung von Vertragspartnern im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten ausgesetzt. Der Konzern hat jedoch Richtlinien zur Vermeidung der Konzentration und zur Begrenzung von Kreditrisiken eingeführt.

Bargeschäfte und derivative Finanztransaktionen erfolgen nur mit sehr kreditwürdigen Finanzinstitutionen. EADS hat ein Kreditlimitsystem etabliert, um das Kreditrisiko aktiv zu steuern und zu begrenzen. Hierbei werden den Vertragspartnern Kreditlinienobergrenzen für Finanztransaktionen auf Basis der Einschätzung der Kreditwürdigkeit seitens Standard & Poor's, Moody's und Fitch IBCA zugeordnet. Diese Limits werden regelmäßig überwacht und aktualisiert.

Da ein Kreditrisiko mit einem Vertragspartner auch im Zusammenhang mit Absatzfinanzierungen entsteht, ist es die Politik von EADS, Finanzierungen nur Kunden und mittels Strukturen mit entsprechender Kreditwürdigkeit zur Verfügung zu stellen.

1.1.7.4 Risiken bei Kapitalbeteiligungen

EADS hält aus industriellen Gründen mehrere Beteiligungen. Keine der Kapitalbeteiligungen wird für spekulative oder Handelszwecke gehalten. Die Kapitalbeteiligungen werden entweder mit der Equity-Methode (assoziierte Unternehmen), wenn EADS über erheblichen Einfluss verfügt, oder zum

Zeitwert bilanziert. Wenn der Zeitwert nicht verfügbar ist, wird die Beteiligung zum Anschaffungswert bilanziert.

Änderungen des Wertes der Kapitalbeteiligungen hängen vorwiegend von ihrer Performance ab. Die wichtigste gehaltene Beteiligung von EADS an assoziierten Unternehmen ist Dassault Aviation. Der Nettovermögenswert dieser Beteiligung belief sich zum 31. Dezember 2003 auf € 1,6 Mio. EADS schätzt das Risiko unerwarteter Änderungen des Wertes von Dassault sowie aller übrigen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen als gering ein.

Da die Beteiligungen an Unternehmen, die nicht assoziierte Unternehmen sind, nur einen Bruchteil der Vermögenswerte von EADS ausmachen, hält EADS das Risiko negativer Veränderungen des Zeitwertes oder Wertminderungen dieser Beteiligungen für unwesentlich.

Die von EADS gehaltenen eigenen Anteile werden nicht als Kapitalbeteiligungen angesehen. Ferner wird davon ausgegangen, dass die eigenen Anteile keinem Risiko ausgesetzt sind, da jegliche Änderung des Werts der eigenen Anteile im Eigenkapital verbucht wird. Das Konzernergebnis wird nur beeinflusst, wenn eigene Anteile am Markt veräußert werden. Eigene Anteile werden vor allem zur Absicherung des Verwässerungsrisikos aufgrund der Belegschaftsaktien und der Ausübung der Aktienoptionen gehalten.

1.2 Jahresabschluss

1.2.1 Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre 2003, 2002, 2001

in Mio. €	Anm.	2003	2002	2001
Umsatzerlöse	5, 6	30.133	29.901	30.798
Umsatzkosten	7	(24.594)	(24.465)	(25.440)
Bruttoergebnis vom Umsatz		5.539	5.436	5.358
Vertriebskosten	7	(776)	(829)	(800)
Allgemeine Verwaltungskosten	7	(1.386)	(1.422)	(1.386)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(2.189)	(2.096)	(1.841)
Sonstige betriebliche Erträge	8	196	248	3.024
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7	(823)	(1.177)	(1.841)
<i>davon Goodwill-Abschreibung und Wertminderungsaufwendungen</i>	11	<i>(567)</i>	<i>(936)</i>	<i>(1.466)</i>
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	5	561	160	2.514
Beteiligungsergebnis		186	87	(342)
<i>davon von assoziierten Unternehmen</i>		<i>224</i>	<i>108</i>	<i>22</i>
Zinsergebnis		(203)	(81)	63
Übriges Finanzergebnis		148	21	(234)
Finanzergebnis	9	131	27	(513)
Ertragsteuern	10	(474)	(453)	(646)
Ergebnis aus der gewöhnlichen Tätigkeit		218	(266)	1.355
Auf Anteile im Fremdbesitz entfallendes Ergebnis		(66)	(33)	17
Konzernergebnis		152	(299)	1.372
Ergebnis je Aktie				
mit und ohne Verwässerungseffekt	31	€0,19	€(0,37)	€1,70
Dividende je Aktie (2003: Vorschlag)	18	€0,40	€0,30	€0,50

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2003 und 2002

in Mio. €	Anm.	2003	2002
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	11	9.694	9.789
Sachanlagen	12	11.448	10.509
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	13	1.640	1.333
Sonstige Finanzanlagen	13	2.489	2.396
Anlagevermögen		25.271	24.027
Vorräte	14	3.279	2.700
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	4.001	4.114
Übrige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	16	10.280	5.256
Wertpapiere	17	468	799
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		7.404	5.401
Umlaufvermögen		25.432	18.270
Latente Steuern	10	2.724	2.992
Rechnungsabgrenzungsposten		951	965
Summe Aktiva		54.378	46.254
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		813	811
Rücklagen		9.589	9.658
Accumulated other comprehensive income		5.934	2.452
Eigene Anteile		(187)	(156)
Eigenkapital	18	16.149	12.765
Anteile in Fremdbesitz		2.179	1.361
Rückstellungen	19	8.726	8.248
Finanzverbindlichkeiten	20	4.767	3.830
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21	5.117	5.070
Übrige Verbindlichkeiten	21	11.318	10.246
Verbindlichkeiten		21.202	19.146
Latente Steuern	10	3.664	2.014
Rechnungsabgrenzungsposten	22	2.458	2.720
Summe Passiva		54.378	46.254

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung für die Jahre 2003, 2002 und 2001

in Mio. €	2003	2002	2001
Konzernergebnis	152	(299)	1.372
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	66	33	(17)
Überleitungsposten vom Konzernergebnis zum Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit:			
Abschreibungen auf das Anlagevermögen	2.375	2.768	3.560
Bewertungsänderungen	263	177	493
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus/MBDA	0	0	(2.817)
Veränderung der latenten Steuern	(138)	255	109
Ergebnis aus Abgängen im Anlagevermögen/Ergebnis von at equity bilanzierten Beteiligungen	(274)	(227)	(93)
Veränderung der Rückstellungen	246	(845)	47
Veränderung der übrigen Aktiva und Passiva	2.019	804	2
– Vorräte, netto	160	274	(655)
– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	168	895	(894)
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	116	(139)	766
– Sonstige Vermögenswerte und übrige Verbindlichkeiten	1.575	(226)	785
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	4.709	2.666	2.656
Investitionen:			
– Erwerb von Sachanlagevermögen und Anstieg Vermietete Gegenstände	(2.951)	(2.314)	(2.196)
– Zahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen und Tochtergesellschaften	(820)	(1.134)	(1.096)
– Erlöse aus Abgängen im Sachanlagevermögen und Rückgang Vermietete Gegenstände	55	240	402
– Erlöse aus Abgängen im Finanzanlagevermögen und Tochtergesellschaften	416	849	850
– Veränderungen von Forderungen aus "Finance Lease"	(359)	(599)	138
Veränderung von Wertpapieren	336	(264)	(390)
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus Änderungen des Konsolidierungskreises	(152)	5	20
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(3.475)	(3.217)	(2.272)
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	1.132	(774)	(465)
Einzahlung durch Minderheitsgesellschafter	0	0	253
Gezahlte Dividenden	(240)	(403)	(404)
Rückzahlungen/Dividenden an Minderheitsgesellschafter	(38)	(127)	(52)
Kapitalerhöhung	21	16	21
Erwerb eigener Anteile	(31)	(156)	0
Sonstiges	8	(3)	(30)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	852	(1.447)	(677)
Auswirkung von Währungsschwankungen auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(83)	(82)	14
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.003	(2.080)	(279)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	5.401	7.481	7.760
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	7.404	5.401	7.481

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Zusätzliche Informationen zum Cash Flow aus der **betrieblichen Tätigkeit**:

in Mio. €	2003	2002	2001
Gezahlte Zinsen	(311)	(407)	(335)
Gezahlte Ertragsteuern	(383)	(318)	(520)
Erhaltene Zinsen	338	403	506
Erhaltene Dividenden	55	49	50

Nähere Erläuterungen: Anm. 23, "Konzern-Kapitalflussrechnung".

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für die Jahre 2003, 2002 und 2001

in Mio. €	Anm.	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen	Accumulated other comprehensive income	Eigene Anteile	Gesamt
Stand am 31. Dezember 2000		807	9.359	84		10.250
Erstmalige Anwendung IAS 39				(337)		(337)
Eröffnungsbilanz 1. Januar 2001, angepasst		807	9.359	(253)		9.913
Kapitalerhöhung ESOP		2	19			21
Konzernergebnis			1.372			1.372
Dividende			(404)			(404)
Other comprehensive income				(1.025)		(1.025)
davon Veränderung Marktwerte von Wertpapieren				(10)		
davon Veränderung Marktwerte von Sicherungsinstrumenten				(878)		
davon aus Währungsumrechnung				(137)		
Stand am 31. Dezember 2001/1. Januar 2002		809	10.346	(1.278)		9.877
Kapitalerhöhung ESOP		2	14			16
Konzernergebnis			(299)			(299)
Dividende			(403)			(403)
Erwerb eigener Anteile					(156)	(156)
Other comprehensive income				3.730		3.730
davon Veränderung Marktwerte von Wertpapieren				(10)		
davon Veränderung Marktwerte von Sicherungsinstrumenten				2.713		
davon aus Währungsumrechnung				1.027		
Stand am 31. Dezember 2002/1. Januar 2003		811	9.658	2.452	(156)	12.765
Kapitalerhöhung ESOP	18, 31	2	19			21
Konzernergebnis			152			152
Dividende	18		(240)			(240)
Erwerb eigener Anteile	18				(31)	(31)
Other comprehensive income				3.482		3.482
davon Veränderung Marktwerte von Wertpapieren				154		
davon Veränderung Marktwerte von Sicherungsinstrumenten				2.524		
davon aus Währungsumrechnung				804		
Stand am 31. Dezember 2003		813	9.589	5.934	(187)	16.149

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernabschluss

Grundlagen und Methoden	40	b) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	58
1. Das Unternehmen	40	c) Finanzinstrumente	60
2. Grundsätze der Rechnungslegung	40	d) Sonstige Rückstellungen	60
3. Konsolidierungskreis	45	20. Finanzverbindlichkeiten	61
4. Akquisitionen und Veräußerungen im Geschäftsjahr	45	21. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten	62
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	46	22. Passive Rechnungsabgrenzungsposten	62
5. Segmentberichterstattung	46	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	63
a) Segmentinformation für das zum 31. Dezember 2003 endende Geschäftsjahr	46	23. Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	63
b) Segmentinformation für das zum 31. Dezember 2002 endende Geschäftsjahr	47	Sonstige Erläuterungen	64
c) EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten	47	24. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche	64
d) Umsatzerlöse nach Ländern	48	25. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen	64
6. Umsatzerlöse	48	26. Informationen über Finanzinstrumente	66
7. Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen	49	a) Finanzielles Risikomanagement	66
8. Sonstige betriebliche Erträge	49	b) Kontraktvolumen	67
9. Finanzergebnis	49	c) Marktwerte von Finanzinstrumenten	68
10. Ertragsteuern	49	27. Aktienorientierte Vergütung	69
Erläuterungen zur Konzernbilanz	53	a) Stock Option Plan	69
11. Immaterielle Vermögenswerte	53	b) Mitarbeiteraktien (ESOP)	71
12. Sachanlagen	54	28. Geschäftsvorfälle mit nahe stehenden Unternehmen und Personen	71
13. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, übrige Beteiligungen und sonstige Finanzanlagen	55	29. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	72
14. Vorräte	56	30. Beteiligungen an Joint Ventures	72
15. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	56	31. Ergebnis je Aktie	73
16. Übrige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	56	32. Anzahl der Mitarbeiter	73
17. Wertpapiere	57	33. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	73
18. Eigenkapital	57		
19. Rückstellungen	57		
a) Rückstellung für aufgeschobene Vergütung (deferred compensation)	58		

Konzernabschluss

Grundlagen und Methoden

1. Das Unternehmen

Dieser Konzernabschluss umfasst die **European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.**, eine niederländische Kapitalgesellschaft mit Sitz in Amsterdam (Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Niederlande), und deren Tochterunternehmen („EADS“ oder der „Konzern“). EADS gehört zu den führenden Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen, Lenkflugkörpern, Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Der Konzernabschluss wurde durch den EADS Board of Directors am 5. März 2004 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Aufstellung und Berichterstattung des Konzernabschlusses erfolgt in Euro.

2. Grundsätze der Rechnungslegung

Rechnungslegungsgrundsätze – Der Konzernabschluss der EADS wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards („IFRS“) und den vom International Accounting Standards Board („IASB“) herausgegebenen Interpretationen aufgestellt. Verbesserungen und Änderungen zu den International Accounting Standards (IAS) und kürzlich veröffentlichte IFRS wurden vor deren Zeitpunkt des Inkrafttretens nicht angewandt.

Der Konzernabschluss wurde nach dem Anschaffungskostenprinzip aufgestellt, modifiziert nur hinsichtlich der Bewertung von veräußerungsfähigen Wertpapieren („available-for-sale financial instruments“), Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten, die zum Handel bestimmt sind, sowie im Rahmen von Fair Value Hedges gesicherten Finanzinstrumenten. Zum Zweck der vollständigen Übereinstimmung mit den IFRS wurde die Bilanzierungs- und Bewertungsmethode zu IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“, insbesondere im Hinblick auf die Aktivierung von Entwicklungskosten, geändert.

Änderung von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – Im Jahr 2003 wurde die Bilanzierungs- und Bewertungsmethode für produktbezogene Entwicklungskosten in Übereinstimmung mit der Benchmark-Methode von IAS 8 „Periodenergebnis, grundlegende Fehler und Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ geändert. Zum 31. Dezember 2003 wurden produktbezogene Entwicklungskosten, die in der Vergangenheit prinzipiell als Aufwand gebucht wurden, rückwirkend im Hinblick auf ihre Aktivierbarkeit untersucht, es sei denn die notwendige Anpassung für Vorjahre konnte betragsmäßig nicht verlässlich ermittelt werden. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zur Aktivierung von produktbezogenen Entwicklungskosten wird in den weiteren Anmerkungen erläutert. Die Auswirkungen aus der Anwendung des IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ werden in der Anmerkung 11 dargestellt.

Konsolidierung – Tochterunternehmen, die unter der Kontrolle der EADS stehen, sind in den Konzernabschluss einbezogen worden. Beteiligungen, auf die EADS einen wesentlichen Einfluss ausüben kann („assoziierte Unternehmen“), werden nach der Equity-

Methode bilanziert. Wesentliche Joint Ventures werden quotal konsolidiert. Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert, alle erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden werden zum Verkehrswert angesetzt. Soweit der Kaufpreis den Verkehrswert des Nettovermögens übersteigt, wird der Unterschiedsbetrag als Goodwill aktiviert und über die voraussichtliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Minderheitsanteile am erworbenen Unternehmen werden mit dem Anteil des Minderheitsgesellschafters am Verkehrswert der übernommenen Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen.

Zweckgesellschaften werden konsolidiert, sofern die Beziehung zwischen dem Konzern und der Zweckgesellschaft ihrem Wesen nach einer Beherrschung durch EADS gleichkommt. Zweckgesellschaften sind Unternehmen, die gegründet wurden, um ein enges und genau definiertes Ziel zu erreichen.

Währungsumrechnung – Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Tochterunternehmen, deren Berichtswährung nicht der Euro ist, werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet, die Gewinn- und Verlustrechnungen hingegen mit Jahresdurchschnittskursen. Alle hieraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden ergebnisneutral in einem eigenen Posten im Eigenkapital erfasst („Accumulated other comprehensive income“ oder „AOCI“).

Transaktionen in Fremdwährung werden zu dem Kurs in Euro umgerechnet, der am Tag der Transaktion gültig war. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung werden zum Wechselkurs am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Gewinne und Verluste aus Währungsumrechnungen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Nicht-monetäre Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in Fremdwährung, die zu historischen Kosten angesetzt sind, werden mit dem Wechselkurs am Tag der Transaktion in Euro umgerechnet.

Ein durch den Erwerb ausländischer Tochterunternehmen entstandener Goodwill sowie Marktwertanpassungen werden als Vermögenswerte und Schulden des Käufers behandelt. Es wird der am Tag des Erwerbs gültige Wechselkurs zur Umrechnung angesetzt.

Umsatzrealisierung – Umsätze werden realisiert, wenn der Gefahrenübergang bzw. die Leistungserbringung erfolgt ist und die Höhe der Erlöse verlässlich bestimmt werden kann. Umsatzerlöse aus Dienstleistungsaufträgen werden am Bilanzstichtag nach ihrem Fertigstellungsgrad bilanziert. Wenn das Ergebnis verlässlich bestimmt werden kann, werden Umsatzerlöse aus Fertigungsaufträgen ebenfalls nach dem Grad ihrer Fertigstellung bilanziert, wobei zur Bestimmung des Fertigstellungsgrades verschiedene Methoden benutzt werden können. Abhängig von der Art des Vertrages können Umsatzerlöse nach dem

Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine, dem Leistungsfortschritt oder der Anzahl der ausgelieferten Produkte erfasst werden. Änderungen der Gewinnmargen werden im Ergebnis des laufenden Jahres berücksichtigt. Zu jedem Bilanzstichtag werden die bestehenden Verträge bezüglich möglicher Risiken überprüft, bei sich abzeichnenden Verlusten werden entsprechende Rückstellungen gebildet.

Leistungsprämien werden in den geplanten Gewinnmargen berücksichtigt und erfasst, wenn die Erreichung der Leistungsanforderungen wahrscheinlich ist und verlässlich ermittelt werden kann.

Flugzeugverkäufe, die gegebene Wertgarantien beinhalten, werden als „Operating Lease“ bilanziert, wenn diese Verpflichtungen im Verhältnis zum Marktwert des betreffenden Flugzeugs als wesentlich betrachtet werden. Die Umsatzerlöse enthalten dann die Leasingerträge aus diesen Operating Lease-Geschäften.

Produktbezogene Aufwendungen – Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung – Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten können (a) beauftragt sein oder (b) auf eigene Rechnung durchgeführt werden.

- a) Aufwendungen für beauftragte Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten, die im Rahmen von fremdfinanzierten Forschungs- und Entwicklungsverträgen erfolgen, werden in der gleichen Periode als Aufwand erfasst, in der der zugehörige Umsatz realisiert wird.
- b) Aufwendungen für auf eigene Rechnung durchgeführte Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten werden auf ihre Aktivierbarkeit als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte untersucht. Neben den allgemeinen Voraussetzungen für die Aktivierung und erstmalige Bewertung müssen für den Ansatz die technische und kommerzielle Realisierbarkeit nachgewiesen und die zurechenbaren Ausgaben verlässlich bewertbar sein. Ferner muss es wahrscheinlich sein, dass der immaterielle Vermögenswert zu künftigem wirtschaftlichen Nutzen führt, der eindeutig identifizierbar und einem spezifischen Produkt zuordenbar ist.

Darüber hinaus werden nur Kosten aus der Entwicklungsphase eines auf eigene Rechnung durchgeführten Projekts aktiviert. Alle Kosten, die der Forschungsphase eines solchen Projekts zuzuordnen sind, werden aufwandswirksam erfasst. Kann die Forschungsphase nicht klar von der Entwicklungsphase unterschieden werden, so werden die Aufwendungen insgesamt als Forschungsaufwendungen behandelt.

Aktivierbare Entwicklungsaufwendungen werden verteilt über die voraussichtlich produzierte Anzahl von Einheiten abgeschrieben und jährlich auf Wertminderungen untersucht, wenn der Vermögenswert noch nicht in Gebrauch ist und später wenn Anzeichen dafür vorliegen, dass der Buchwert unter den erzielbaren Betrag des Vermögenswertes gefallen ist.

Ertragsteuern – Aktive und passive latente Steuern spiegeln zukünftig entstehende Steuer mehr- oder -minderbelastungen wider, die sich aus temporären Bewertungsunterschieden zwischen den bilanziellen Werten und den steuerlichen Werten sowie aufgrund von steuerlichen Verlustvorträgen und Steuerbegünstigungen ergeben. Latente Steuern werden mit dem Ertragsteuersatz berechnet, der nach gegenwärtiger Rechtslage zu dem Zeitpunkt anzuwenden ist, zu dem sich die zeitlichen Differenzen voraussichtlich wieder ausgleichen. Zukünftige Steuersatzänderungen dürfen erst im Jahr der Gesetzesänderung berücksichtigt werden. Latente Steuern werden im EADS-Konzernabschluss nur dann aktiviert, wenn der Eintritt der Entlastungseffekte wahrscheinlich ist.

Immaterielle Vermögenswerte – Erworbene immaterielle Vermögenswerte, ausgenommen Goodwill, werden zu Anschaffungskosten bewertet und im Allgemeinen linear über ihre jeweilige Nutzungsdauer (3 bis 10 Jahre) abgeschrieben. Goodwill, der aus der Anwendung der Erwerbsmethode entsteht, wird über einen Zeitraum von 5 bis 20 Jahren abgeschrieben.

Sachanlagen – Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Abschreibungen werden grundsätzlich linear vorgenommen. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Fremdkapitalkosten werden nicht aktiviert. Es wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen: 6 bis 50 Jahre für Gebäude, 6 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Sachanlagen beinhalten aktivierbare Entwicklungskosten für Produktionsspezialwerkzeuge, für Sonderfertigungsmittel sowie für Design, Fertigung und Testen von Prototypen und Modellen. Bei erfüllten Ansatzvoraussetzungen werden diese Aufwendungen aktiviert und grundsätzlich über 5 Jahre linear abgeschrieben. Falls besser geeignet, wird eine leistungsabhängige Abschreibung („sum-of-the-units Methode“) vorgenommen. Diese kommt insbesondere im Bereich der zivilen Flugzeugproduktion wie für den Airbus A380 zur Anwendung. Hier sind die geschätzten Produktionszahlen geeignet, um die Wertminderung der Spezialwerkzeuge den produzierten Einheiten zuzuordnen.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien – Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden nach dem Anschaffungskostenmodell bewertet. Der Ansatz erfolgt zu Buchwerten, d.h.

mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen. Der Verkehrswert der Immobilien wird einer jährlichen Überprüfung mit Hilfe von Cash Flow-Berechnungen oder anhand von Bewertungsgutachten unterzogen.

Langfristige veräußerungsfähige Finanzanlagen („available-for-sale“) – Die langfristigen veräußerungsfähigen Finanzanlagen sind Bestandteil des Postens „Sonstige Finanzanlagen“. Sie werden mit Marktwerten bewertet. Unrealisierte Gewinne und Verluste abzüglich darauf entfallender latenter Ertragsteuern werden in einer separaten Position des Eigenkapitals, dem „Accumulated other comprehensive income“ (AOCI), erfasst. Werden diese Finanzanlagen veräußert, in anderer Form in den Abgang gebracht oder im Wert gemindert, werden die kumulierten Gewinne und Verluste, die zuvor im Eigenkapital erfasst waren, ergebniswirksam im Finanzergebnis des Konzernabschlusses dargestellt. Veräußerungsfähige Finanzanlagen, für die kein Marktwert existiert und deren Verkehrswert nicht verlässlich ermittelt werden kann, werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bilanziert. Die Marktwerte von Beteiligungen basieren auf Börsenwerten, Angeboten oder Cash Flow-Modellen.

Wertminderung von langfristigen Vermögenswerten – Der Konzern überprüft Sachanlagen und andere langfristig genutzte Vermögenswerte einschließlich des Goodwills und immaterieller Vermögenswerte, die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet werden, auf Wertminderungen, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswertes dessen erzielbaren Betrag überschreiten könnte. Falls der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigt, wird der entsprechende Vermögenswert bzw. die betroffene zahlungsmittelgenerierende Einheit auf die Höhe des erzielbaren Betrages abgeschrieben.

Leasing – Der Konzern ist Leasinggeber und Leasingnehmer, vorrangig im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung von Zivildflugzeugen. Werden im Rahmen des Leasingverhältnisses alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen an den Leasingnehmer übertragen, liegt ein Finanzierungsleasing („Finance Lease“) vor. Alle anderen Formen des Leasings werden als ein Operating-Leasingverhältnis („Operating Lease“) behandelt.

Vermögenswerte, die unter einem Operating Lease vermietet wurden, werden unter den Sachanlagen zu Anschaffungskosten abzüglich Abschreibungen ausgewiesen (siehe Anm. 12, „Sachanlagen“). Die Mieteinnahmen aus dem Operating Lease von Flugzeugen werden als Erlöse über die Leasingdauer bilanziert. Liegen dagegen die Bedingungen eines Finance Leases vor, wird der Vermögenswert nicht mehr in der Bilanz ausgewiesen. Stattdessen wird eine Finanzforderung angesetzt, die die abgezinsten zukünftigen Leasingzahlungen einschließlich eines abgezinsten nicht garantierten Restwertes enthält (siehe Anm. 13, „Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, übrige Beteiligun-

gen und sonstige Finanzanlagen“). Die abgezinsten Finanzerträge werden über die Laufzeit im „Finanzergebnis“ berücksichtigt. Umsatzerlöse und damit zusammenhängende Aufwendungen werden mit Beginn des Leasingverhältnisses ergebniswirksam erfasst.

Die geleasteten Vermögenswerte, die als Finance Lease einzustufen sind, werden unter den Sachanlagen zu Anschaffungskosten vermindert um Abschreibungen angesetzt (siehe Anm. 12, „Sachanlagen“), sofern sie nicht weiter an Kunden verleast werden. Der betroffene Vermögenswert wird gemäß den Kriterien entweder als Operating oder als Finance Lease mit EADS als Leasinggeber (Ober-Unter-Leasingverhältnis „Headlease-Sublease“) eingestuft und bilanziell entsprechend dargestellt. Hinsichtlich der aus einem Finance Lease resultierenden Leasingverbindlichkeiten wird auf die Anmerkung 20, „Finanzverbindlichkeiten“, verwiesen. Ist die EADS Leasingnehmer unter einem Operating Lease-Vertrag, werden die Leasingzahlungen bei Fälligkeit erfasst (siehe Anm. 25, „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“). Häufig tritt diese Art von Leasingverhältnissen im Zusammenhang mit Flugzeugfinanzierungen mit dem Unter-Leasingverhältnis als Operating Lease auf.

Umlaufvermögen – Das Umlaufvermögen umfasst Vorräte, Forderungen, Wertpapiere, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des Konzerns einschließlich der Beträge, die nach einem Jahr fällig werden. In den folgenden Erläuterungen sind jeweils die Beträge mit einer Fälligkeit von über einem Jahr vermerkt.

Vorräte – Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und dem Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen neben Einzelkosten die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Fremdkapitalkosten aus der Finanzierung von Vorräten werden nicht aktiviert.

Wertpapiere – Wertpapiere werden mit beizulegenden Zeitwerten bewertet. Am Bilanzstichtag sind sämtliche Wertpapiere als veräußerungsfähig eingestuft. Die Unternehmensführung definiert bei Erwerb der Wertpapiere die angemessene Einordnung und überprüft sie zu jedem Bilanzstichtag. Unrealisierte Gewinne und Verluste dieser Wertpapiere werden abzüglich darauf entfallender latenter Ertragsteuern in einem eigenen Posten im Eigenkapital („Accumulated other comprehensive income“) ausgewiesen. Werden die Wertpapiere veräußert, eingezogen oder gehen anderweitig ab, oder wird eine Wertminderung festgestellt, werden die kumulierten Gewinne und Verluste, die zuvor im Eigenkapital erfasst waren, in das „Finanzergebnis“ des Konzernabschlusses umgestellt. Der beizulegende Zeitwert von veräußerungsfähigen Wertpapieren wird anhand öffentlich notierter Marktpreise ermittelt. Ist kein öffentlich notierter Marktpreis vorhanden, wird der beizulegende Zeitwert zum Bilanzstichtag mit Hilfe von allgemein anerkannten Bewertungsmodellen unter Berücksichtigung von Marktinformationen

festgestellt. Jeder Kauf und Verkauf von Wertpapieren wird zum Abrechnungstermin entsprechend der Usancen am Markt wirksam.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente – Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente bestehen aus Kassenbeständen, Bankguthaben, Schecks, kurzfristig einlösbaren Festgeldern und kurzfristig fälligen Wertpapieren, die jederzeit in bestimmte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen.

Im Einklang mit der Konzern-Kapitalflussrechnung und den Anforderungen von IAS 7 „Kapitalflussrechnungen“ hat EADS zum 31. Dezember 2003 den Ausweis von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in der Konzernbilanz dahingehend geändert, dass kurzfristig fällige Wertpapiere, die jederzeit in bestimmte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen, nun nicht mehr unter den Wertpapieren, sondern als Teil der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ausgewiesen werden.

Finanzinstrumente – Die EADS wendet seit dem 1. Januar 2001 den International Accounting Standard (IAS) 39, „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“, an, wonach alle derivativen Finanzinstrumente als Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zu bilanzieren sind. Derivative Finanzinstrumente werden zunächst zum Anschaffungswert bilanziert und in der Folge zum Marktwert bewertet. Veränderungen dieser Marktwerte werden entweder im Ergebnis oder im Falle von „Cash Flow Hedges“ in einem separaten Posten des Eigenkapitals („AOCI“) abzüglich latenter Steuern erfasst. Die unrealisierten Gewinne und Verluste werden bei Realisierung der zugrunde liegenden Transaktion zusammen mit dieser in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Für „Fair Value Hedges“ werden die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente und der gesicherten Grundgeschäfte sofort ergebniswirksam gebucht. Realisierte und unrealisierte Gewinne und Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht zum „Hedge-Accounting“ berechtigen, sind im Konzernergebnis enthalten.

EADS nutzt derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken. Derivative Finanzinstrumente, die im Rahmen von „Micro-Hedging“ Strategien dazu dienen, Risiken aus bestimmten Verpflichtungen abzusichern, werden als Bewertungseinheit mit dem Grundgeschäft bilanziert („Hedge-Accounting“). Die Kriterien des Konzerns für die Klassifizierung von derivativen Finanzinstrumenten als Sicherungsgeschäfte, beinhalten: (1) Die Wirksamkeit des Sicherungsinstruments wird als hoch erachtet, d.h. durch eine gegenläufige Wertentwicklung werden Risiken aus Cash Flow-Änderungen der gesicherten Transaktion kompensiert. (2) Bei „Cash Flow Hedges“ müssen die erwarteten Transaktionen eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit besitzen. (3) Die Wirksamkeit des Sicherungszusammenhangs kann verlässlich bestimmt werden. (4) Zu Beginn der Sicherung ist eine ausrei-

chende Dokumentation der Sicherungsbeziehungen vorhanden.

Nach der Einführung von IAS 39 wurden alle derivativen Finanzinstrumente als Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten bilanziert. Derivative Finanzinstrumente mit negativen Marktwerten werden unter „Rückstellung für Finanzinstrumente“ ausgewiesen. Derivative Finanzinstrumente mit positiven beizulegenden Marktwerten werden als „Übrige Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ bilanziert.

Der Eröffnungsbilanzwert des Eigenkapitals zum 1. Januar 2001 wurde angepasst. Mit der Einführung von IAS 39 wendet der Konzern „Cash Flow Hedge-Accounting“ für bestimmte Derivatermingeschäfte, die der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme aus Umsatzerlösen dienen, und für Zinsswaps an. Zinsswaps werden für künftige Zinszahlungen im Rahmen von „Fair Value“ und „Cash Flow Hedges“ abgeschlossen. Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte von Finanzinstrumenten, die unter Risikogesichtspunkten eine Absicherung darstellen, aber nach den Kriterien von IAS 39 nicht zum Hedge-Accounting berechtigen, werden erfolgswirksam im Konzernergebnis gebucht. Bis zum 31. Dezember 2000 wurden bestimmte Sicherungsinstrumente des Konzerns als „Macro-Hedges“ bilanziert. Um dieselbe Behandlung wie für die bestehenden „Micro-Hedges“ zu erreichen, konnte EADS für die meisten dieser Instrumente dokumentieren, dass ein Sicherungszusammenhang zwischen jeder gesicherten Position und jedem Sicherungsinstrument vorliegt. Derivative Finanzinstrumente, die von EADS bisher im Rahmen des sogenannten „Macro-Hedging“ verwendet wurden und nicht zum „Hedge-Accounting“ berechtigen, werden als „held-for-trading“ Wertpapiere klassifiziert und zum Marktwert bewertet. Marktwertveränderungen werden im „Finanzergebnis“ erfasst. Die Rückstellung, die für die Marktbewertung dieser „Macro-Hedges“ zum 31. Dezember 2000 gebildet wurde, wird bis zum vertraglichen Ende der entsprechenden Derivate fortgeschrieben.

Eine Beschreibung der Strategien der EADS zum Management ihrer Finanzrisiken, der Marktbewertung sowie die von EADS zur Ermittlung der Marktwerte angewandten Methoden sind in Anmerkung 26, „Informationen über Finanzinstrumente“, aufgeführt.

Rückstellungen – Rückstellungen werden angesetzt, wenn dem Konzern aus einem Ereignis der Vergangenheit eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlich oder faktisch) entstanden, ein Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich und eine verlässliche Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist.

Rückstellungen für Garantien im Zusammenhang mit Flugzeugverkäufen werden gebildet, wenn ein Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Ansprüche wahrscheinlich und eine zuverlässige Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Die Rückstellungen decken dabei den

Unterschied zwischen der Risikoposition des Konzerns und dem Schätzwert der Flugzeuge, auf die ein Zugriffsrecht besteht, ab.

Ausstehende Kosten werden mit der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Ausgaben angesetzt. Rückstellungen für sonstige Risiken beruhen auf identifizierbaren Risiken und werden mit dem erwarteten Wert der Aufwendungen angesetzt.

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden berücksichtigt, sobald es wahrscheinlich ist, dass die geschätzten Gesamtkosten des Auftrags die gesamten Umsatzerlöse des Auftrags übersteigen. Solche Vorsorgen werden für den Teil des Auftrags, der bereits angearbeitet ist, als Wertberichtigung von den „Unfertigen Erzeugnissen“ abgesetzt, der übersteigende Teil wird als Rückstellung ausgewiesen. Verluste werden aufgrund geplanter Ergebnisse bis zur Beendigung des Auftrags ermittelt und regelmäßig aktualisiert.

Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche werden gebildet in Fällen, in denen Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig sind oder eingeleitet oder geltend gemacht werden können, die das Ergebnis eines Ereignisses der Vergangenheit sind und bei denen es wahrscheinlich ist, dass ein Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist und eine verlässliche Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist.

Die Bewertung der **Pensionsverpflichtungen** für als „Defined Benefit Plan“ eingestufte Modelle erfolgt gemäß dem International Accounting Standard (IAS) 19, „Leistungen an Arbeitnehmer“. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden gemäß IAS 19.92 erst nach Überschreiten des sogenannten Korridors ergebniswirksam erfasst. Der Korridor berechnet sich als 10 % des höheren Betrages des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtung („Defined Benefit Obligation“) oder des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens. Solche versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden abgegrenzt und über die verbleibende Dienstzeit des Mitarbeiters ergebniswirksam erfasst.

Leistungen aufgrund der Beendigung des Arbeitsverhältnisses („Termination Benefits“) sind zahlbar, sofern das Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern vor dem Zeitpunkt der regulären Pensionierung oder durch Annahme eines Angebots zur Förderung des freiwilligen Ausscheidens beendet wird. EADS berücksichtigt diese, wenn eine nachweisliche Verpflichtung des Konzerns aus einem detaillierten formalen Plan besteht, der er sich nicht entziehen kann, oder wenn ein Angebot für die freiwillige Beendigung des Arbeitsverhältnisses gemacht wurde.

Finanzverbindlichkeiten – Finanzverbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung mit dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung bilanziert. Transaktionskosten sind bei der erstmaligen Bewertung mit einzubeziehen. In der Folge werden die Finanzverbindlichkeiten mit den fortgeführten

Anschaffungswerten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Eine Differenz zwischen dem bilanzierten Barwert und der Tilgung wird über die Laufzeit der Verbindlichkeit im „Finanzergebnis“ erfasst.

Rückzahlbare Zuschüsse – Europäische Regierungen gewähren dem Konzern rückzahlbare Zuschüsse zur Finanzierung von Forschungs- und Entwicklungskosten bestimmter Projekte auf Basis einer Risikobeteiligung, z.B. einer Rückzahlbarkeit in Abhängigkeit vom Projekterfolg. Aufgrund der Risikobeteiligung werden diese gewährten Zuschüsse vollständig unter den „Übrigen Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

Aktienorientierte Vergütungssysteme („Equity Compensation Plans“) – EADS unterscheidet zwischen Plänen mit und ohne Ausgleichsanspruch („compensatory/non-compensatory“). Wird ein Plan als „non-compensatory“ eingestuft, ist kein Personalaufwand zu berücksichtigen. Ein „Compensatory Plan“ hingegen kann zu Personalaufwand führen. Der Konzern entscheidet bei Auflage des Planes über seinen Charakter. EADS ordnet alle aktienorientierten Vergütungen für Mitarbeiter als „non-compensatory“ ein unter der Voraussetzung, dass nahezu der gesamten Belegschaft das Recht auf den Erwerb einer bestimmten Anzahl von Aktien eingeräumt wird und der Abschlag auf den Börsenwert am Tag der Gewährung nicht über 15 % liegt.

Die Bewertung der Compensation Cost für „Compensatory Plans“ erfolgt zum Bemessungszeitpunkt, d.h. zu dem Tag, an dem erstmals sowohl die Anzahl der Aktien als auch der Bezugspreis der Aktien bekannt ist. Die Berechnung erfolgt mit Hilfe eines Modells zur Bewertung des inneren Wertes der Aktien („Intrinsic Value Method“) zum Bemessungszeitpunkt. Wenn zum Zeitpunkt der Gewährung die Bedingungen des Plans oder der Zuteilung so festliegen, dass zu diesem Zeitpunkt die Anzahl der Aktien und der Ausübungspreis feststehen, wird ein feststehender Plan bilanziert („fixed plan accounting“). Wenn hingegen die Anzahl der Aktien, der Ausübungspreis oder beides zum Gewährungszeitpunkt nicht „fixiert“ sind, so wird ein variabler Plan bilanziert („variable plan accounting“).

Bei „fixed plan accounting“ wird der Personalaufwand zum Zeitpunkt der Gewährung der Rechte ermittelt. Liegt zu diesem Zeitpunkt der Kurswert der Aktien über dem Bezugspreis, müssen die Aufwendungen über den Zeitraum des Erdienens ergebniswirksam erfasst werden. Die zu Beginn ermittelten Aufwendungen werden im Zeitverlauf nicht an eine Veränderung des inneren Wertes der Aktien angepasst, sofern spätere Ereignisse nicht die Notwendigkeit ergeben „variable plan accounting“ anzuwenden, oder die Aufwendungen neu zu bemessen. Dagegen hat bei variablen Plänen eine laufende Neubewertung der Aufwendungen bis zur Festlegung der tatsächlichen Anzahl und des Ausübungspreises, d.h. bis zum Bemessungszeitpunkt, zu erfolgen.

Schätzungen – Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen

werden, die die bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Erträgen und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Umgliederungen und Änderungen der Darstellungsweise – Bestimmte Posten der Vorjahresabschlüsse wurden zur besseren Vergleichbarkeit mit dem laufenden Geschäftsjahr umgestellt (siehe Anm. 13, „Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, übrige Beteiligungen und sonstige Finanzanlagen“, Anm. 17, „Wertpapiere“ und Anm. 20, „Finanzverbindlichkeiten“).

Im Hinblick auf eine angemessenere Darstellung im Sinne von IAS 1, „Darstellung des Abschlusses“ wurden folgende Umstellungen in der Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen: Die Zwischensumme „Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden“ wurde in „Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit“ umbenannt. Abschreibungen auf Goodwill und Wertminderungsaufwendungen, die in der Vergangenheit separat ausgewiesen wurden, werden nunmehr in den „Sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ ausgewiesen. Die Zwischensumme „Ergebnis aus der gewöhnlichen Tätigkeit“ wird neu eingefügt und die bisherige Zwischensumme „Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden“ wurde gelöscht.

3. Konsolidierungskreis

Umfang des Konsolidierungskreises (31. Dezember 2003) – Der konsolidierte Jahresabschluss enthält zusätzlich zu EADS N.V.:

- 237 Gesellschaften, die voll konsolidiert sind (2002: 216),
- 17 Gesellschaften, die quotal konsolidiert sind (2002: 34),
- 17 Beteiligungen, die at equity konsolidiert sind (2002: 16).

Die bedeutenden Tochtergesellschaften, assoziierten Unternehmen und Joint Ventures sind in der Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ aufgeführt.

4. Akquisitionen und Veräußerungen im Geschäftsjahr

a) Akquisitionen

EADS erwarb von BAe Systems („BAES“) 25 % (entsprechend einer wirtschaftlichen Beteiligung von 27,5 %) an Astrium N.V. Die Transaktion datiert vom 30. Januar 2003 und wurde nach der Erwerbsmethode behandelt. Seit dem 30. Januar 2003 wird Astrium N.V. von EADS beherrscht. Der Kaufpreis betrug Mio. € 84. Vor der Transaktion führten sowohl EADS als auch BAES Astrium N.V. jeweils Mio. € 84 an Kapital zu (insgesamt Mio. € 168). Unter Berücksichtigung dieser Bareinlage wurde der BAES-Anteil ohne Zahlungsmittelabfluss erworben.

Am 21. Oktober 2003 übte ein Mitglied der Dornier-Familie als Anteilseigner der Dornier GmbH seine Put-Optionen aus und diente DaimlerChrysler 17,7 % der Anteile an der Dornier GmbH an. DaimlerChrysler übte ihr Recht aus, ihre Anteile an die DADC Luft- und Raumfahrts Beteiligungs AG („DADC“), einer Tochtergesellschaft der EADS, für Mio. € 62 zu verkaufen. Im

Ergebnis hält EADS damit indirekt über die DADC 94 % der Anteile an der Dornier GmbH (2002: 76 %).

Seit dem 31. Dezember 2003 beherrscht EADS ASL Aircraft Services Lemwerder GmbH. Die Anschaffungskosten hierfür betragen Mio. € 15.

Darüber hinaus kam es zu keinen wesentlichen Akquisitionen.

b) Veräußerungen

Nortel Networks und EADS haben ihre gemeinsamen Telekommunikationsaktivitäten in Frankreich und Deutschland neu geordnet. Am 18. September 2003 tauschte EADS ihren 42 %-Anteil an Nortel Networks Germany GmbH & Co. KG und ihren 45 %-Anteil an der Nortel Networks France S.A.S. gegen einen 41 %-Anteil an der EADS Telecom France S.A.S. („ETF“), eine Zahlung von Mio. € 42 von Nortel Networks und gegen einen Verzicht von Nortel Networks auf Finanzforderungen in Höhe von Mio. € 72. Nach Abschluss der Transaktion hält EADS 100 % der Anteile an der ETF.

Airbus veräußerte am 6. März 2002 die Anteile an Aircelle, einem Joint Venture mit Snecma, für Mio. € 63 an Snecma.

EADS verkaufte am 20. November 2002 ihre Anteile an EADS Matradatavision („MDTV“) für Mio. € 12 an IBM. Der Kaufvertrag schließt bis auf zwei Gesellschaften, die separat veräußert werden sollen, alle Tochterunternehmen der MDTV ein.

Die übrigen Veräußerungen des Konzerns waren von untergeordneter Bedeutung.

c) Nachfolgende Veränderungen von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie Anschaffungskosten

Nach der Gründung der MBDA sowie dem Erwerb der Tesat und Cogent im Jahr 2001 wurde 2002 offensichtlich, dass die angenommenen Schätzwerte für die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten angepasst werden müssen. Des Weiteren ergaben sich im Geschäftsjahr 2002 Veränderungen hinsichtlich des endgültigen Kaufpreises für die Gesellschaften Tesat und Cogent. Aus diesem Grund erhöhte sich im Geschäftsjahr 2002 der Goodwill um Mio. € 73.

5. Segmentberichterstattung

Der Konzern ist in 5 Geschäftsbereiche (Segmente) eingeteilt, die die interne Organisation und Geschäftsstruktur entsprechend der Produkte und Leistungen, reflektieren:

- **Airbus** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen sowie Entwicklung und Herstellung von Flugzeugen für Militärzwecke.
- **Militärische Transportflugzeuge** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von militärischen Transport- und Spezialmissionsflugzeugen.
- **Luftfahrt** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern, Turboprop-Flugzeugen für die regionale Luftfahrt sowie leichten Verkehrsflugzeugen; Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen.
- **Verteidigungs- und Sicherheitssysteme** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpersystemen, von militärischen Kampf- und Trainingsflugzeugen,

von Verteidigungselektronik, militärischen Telekommunikationslösungen sowie Logistik, Schulungen, Tests, technische und damit verbundene Dienstleistungen.

- **Raumfahrt** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen, Bereitstellung von Raumfahrtdiensten.

Die folgenden Tabellen zeigen Informationen nach Geschäftsbereichen. Die Effekte aus der Konsolidierung, die Holding-Funktion verschiedener EADS Gesellschaften und andere Aktivitäten, die den Geschäftsbereichen nicht einzeln zuordenbar sind, werden in der Spalte „Zentrale/Konso.“ aufgeführt.

Aufgrund der neuen Organisationsstruktur des Konzerns wurde der Geschäftsbereich Verteidigung & zivile Systeme in Verteidigungs- und Sicherheitssysteme umbenannt und restrukturiert. Insbesondere wurde der Bereich Militärflugzeuge von dem Geschäftsbereich Luftfahrt zu Verteidigungs- und Sicherheitssysteme umgegliedert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

a) Segmentinformation für das zum 31. Dezember 2003 endende Geschäftsjahr

Segmentinformation für das zum 31. Dezember 2003 endende Geschäftsjahr in Mio. €	Verteidigung und Sicherheitssysteme						Zentrale/ Konso.	Konzern
	Airbus	Militärische Transport- flugzeuge	Luftfahrt	Sicherheits- systeme	Raumfahrt			
Summe Umsatzerlöse	19.411	1.170	4.175	5.484	2.434	(1.219)	31.455	
Innenumsätze	(363)	(236)	(372)	(319)	(10)	(22)	(1.322)	
Außenumsätze	19.048	934	3.803	5.165	2.424	(1.241)	30.133	
EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten (Definition siehe unten)	1.353	30	217	171	(400)	172	1.543	
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	809	15	203	19	(425)	(60)	561	
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	5	0	0	(6)	0	225	224	
Ergebnis aus sonstigen Beteiligungen, Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis							(93)	
Ertragsteuern							(474)	
Ergebnis aus der gewöhnlichen Tätigkeit							218	
Auf Anteile im Fremdbesitz entfallendes Ergebnis							(66)	
Jahresüberschuss (-fehlbetrag)							152	
Sonstige Informationen								
Segment-Aktiva (inkl. Goodwill)	30.960	950	4.139	9.236	3.931	5.162	54.378	
Goodwill	6.342	0	111	2.321	545	53	9.372	
Buchwert der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	0	0	0	7	0	1.633	1.640	
Segment-Verbindlichkeiten	20.784	693	3.000	3.609	6.791	1.173	36.050	
Investitionen in Sachanlagen	2.027	28	142	207	473	74	2.951	
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.628	31	136	287	134	159	2.375	
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.819	23	62	223	62	0	2.189	

**b) Segmentinformation für das zum 31. Dezember 2002
endende Geschäftsjahr**

Segmentinformation für das zum 31. Dezember 2002 endende Geschäftsjahr in Mio. €	Verteidigung und Sicherheits- systeme						Zentrale/ Konso.	Konzern
	Airbus	Militärische Transport- flugzeuge	Luftfahrt	Raumfahrt	Sicherheits- systeme	Konso.		
Summe Umsatzerlöse	19.689	708	4.205	5.089	2.223	(912)	31.002	
Innenumsätze	(177)	(184)	(371)	(319)	(7)	(43)	(1.101)	
Außenumsätze	19.512	524	3.834	4.770	2.216	(955)	29.901	
EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten (Definition siehe unten)	1.361	(80)	180	122	(268)	111	1.426	
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	818	(87)	168	(93)	(626)	(20)	160	
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	0	0	0	0	(3)	111	108	
Ergebnis aus sonstigen Beteiligungen, Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis							(81)	
Ertragsteuern							(453)	
Ergebnis aus der gewöhnlichen Tätigkeit							(266)	
Auf Anteile im Fremdbesitz entfallendes Ergebnis							(33)	
Jahresüberschuss (-fehlbetrag)							(299)	
Sonstige Informationen								
Segment-Aktiva (inkl. Goodwill)	26.776	696	4.169	9.240	3.068	3.451	47.400	
Goodwill	6.715	0	118	2.285	436	32	9.586	
Buchwert der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	0	0	0	0	0	1.333	1.333	
Segment-Verbindlichkeiten	20.797	521	3.227	6.464	2.698	(433)	33.274	
Investitionen in Sachanlagen	1.674	68	137	189	89	157	2.314	
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.614	64	198	241	141	160	2.418	
• •	0	0	0	0	350	0	350	
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.682	40	90	227	59	(2)	2.096	

Geschäfte zwischen Konzerneinheiten werden grundsätzlich zu Preisen vorgenommen, wie sie auch mit konzernfremden Dritten marktüblich sind, und betreffen hauptsächlich die Geschäftsbereiche Luftfahrt und Verteidigung und Sicherheitssysteme sowie Airbus, da die Geschäftsbereiche Luftfahrt und Verteidigung und Sicherheitssysteme Hauptlieferanten von Airbus sind. Ferner betreffen Geschäfte zwischen Konzerneinheiten die Geschäftsbereiche Militärische Transportflugzeuge und Airbus für das A400M-Programm.

Investitionen in Sachanlagen betreffen im Wesentlichen den Erwerb von Sachanlagen sowie Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten (ohne Goodwill).

c) EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten

Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung der EADS ist „EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“. „Außerordentlich“ bezieht sich auf Aufwendungen und Erträge aus nicht wiederkehrenden Geschäftsvorfällen, wie z.B. Aufwendungen aus Abschreibungen der aufgedeckten stillen

Reserven aus der Gründung der EADS, dem Airbus Unternehmenszusammenschluss, der Gründung der MBDA sowie Abschreibungen aufgrund von Werthaltigkeitstests. „EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“ wird von EADS auch als Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung der Geschäftsbereiche herangezogen.

in Mio. €	2003	2002	2001
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	561	160	2.514
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA	0	0	(2.794)
Goodwill-Abschreibung und Wertminderungsaufwendungen	567	936	1.466
Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen)	214	227	260
Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen)	0	0	315
Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte)	15	16	275
Beteiligungsergebnis	186	87	(342)
EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten	1.543	1.426	1.694

d) Umsatzerlöse nach Ländern

in Mio. €	2003	2002	2001
Frankreich	3.521	3.872	3.521
Deutschland	3.651	2.476	3.588
Großbritannien	2.121	2.452	1.756
Spanien	1.000	1.309	1.101
Andere europäische Länder	3.687	4.248	4.089
Nordamerika	8.056	10.562	10.394
Lateinamerika	677	1.259	1.749
Asien/Pazifik	4.033	2.010	1.601
Mittlerer Osten	2.873	1.258	1.400
Sonstige Länder	514	455	1.599
Summe	30.133	29.901	30.798

Die Umsatzerlöse wurden den Ländern nach dem Sitz der Kunden zugeordnet.

Der größte Teil der Vermögenswerte und der Investitionen des Konzerns entfällt auf die Europäische Union.

6. Umsatzerlöse

Im Jahr 2003 wurden Umsatzerlöse von Mio. € 30.133 erzielt, im Vergleich zu Mio. € 29.901 im Jahr 2002 und Mio. € 30.798 im Jahr 2001. Der geringfügige Anstieg der Umsatzerlöse im Jahr 2003 beruht im Wesentlichen auf den Geschäftsbereichen Militärische Transportflugzeuge, Verteidigung und Sicherheitssysteme sowie Raumfahrt (Vollkonsolidierung von Astrium). Trotz eines günstigeren Produktmixes bei stabilen Auslieferungen von Flugzeugen, gingen die Umsätze bei Airbus aufgrund eines niedrigeren Wechselkurses für den US Dollar zurück.

Die Umsatzerlöse beinhalten hauptsächlich Umsätze aus Lieferungen und Leistungen, Umsatzerlöse aus Fertigungsaufträgen, die nach der „Percentage of Completion“-Methode bilanziert werden, Erlöse aus beauftragter Forschungs- und Entwicklungstätigkeit sowie Erlöse aus Kundenfinanzierungen. Eine Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Geschäftsbereichen und Ländern wird in Anmerkung 5, „Segmentberichterstattung“, gegeben.

Aufgliederung der Umsatzerlöse:

in Mio. €	2003	2002	2001
Umsatzerlöse gesamt	30.133	29.901	30.798
Davon Umsätze aus Lieferungen und Leistungen	25.110	25.832	26.382
Davon Umsätze aus Fertigungsaufträgen (einschließlich beauftragter Forschungs- und Entwicklungstätigkeit)	4.295	3.741	2.996

7. Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen

In den Umsatz- und übrigen Funktionskosten sind **Materialaufwendungen** in Höhe von Mio. € 18.838 (2002: Mio. € 19.216; 2001: Mio. € 20.036) enthalten.

Die **Umsatzkosten** beinhalten in Höhe von Mio. € 40 die Abschreibungen auf den aktivierten Restbetrag der geleisteten Abgeltungszahlungen von rückzahlbaren Zuschüssen an die Deutsche Bundesregierung (2002: Mio. € 99; 2001: Mio. € 317).

Die Umsatzkosten beinhalten ebenfalls Abschreibungen auf Marktwertanpassungen für Anlagevermögen und Vorräte in Höhe von Mio. € 229 (2002: Mio. € 243). Diese Marktwertanpassungen stammen aus der Gründung der EADS, dem Airbus Unternehmenszusammenschluss und der Gründung der MBDA.

Die Posten **Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und Sonstige betriebliche Aufwendungen** setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2003	2002	2001
Vertriebskosten	776	829	800
Allgemeine Verwaltungskosten	1.386	1.422	1.386
Sonstige betriebliche Aufwendungen	256	241	375
Davon Verluste aus Abgängen im Anlagevermögen	15	5	20
Davon Restrukturierungsmaßnahmen	12	16	31
Summe	2.418	2.492	2.561

Die **Personalaufwendungen** setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2003	2002	2001
Löhne, Gehälter und soziale Abgaben	7.238	7.147	6.606
Netto-Pensionsaufwendungen (Siehe Anm. 19 b)	359	319	257
Summe	7.597	7.466	6.863

8. Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2003	2002	2001
Sonstige betriebliche Erträge	196	248	3.024
Davon Mieterträge	39	38	33
Davon Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und Wertberichtigungen	17	8	21
Davon Gewinne aus Abgängen im Anlagevermögen	7	89	100
Davon einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA	0	0	2.817

Die Gewinne aus Abgängen im Anlagevermögen beinhalteten im Jahr 2002 den Gewinn aus dem Verkauf des 50 %-Anteils an Aircelle (Mio. € 63).

9. Finanzergebnis

in Mio. €	2003	2002	2001
Beteiligungsergebnis	186	87	(342)
Zinsergebnis	(203)	(81)	63
Übriges Finanzergebnis	148	21	(234)
Summe	131	27	(513)

Das **Beteiligungsergebnis** im Jahr 2003 resultiert im Wesentlichen aus der Beteiligung an Dassault Aviation in Höhe von Mio. € 225 (2002: Mio. € 111; 2001: Mio. € 111) und der Abschreibung auf Finanzanlagen (2003: Mio. € 30 für CAC Systèmes und Hispasat; 2002: Mio. € 29 für Ariespace Participation S.A.; 2001: Mio. € 315 für Nortel Networks France und Nortel Networks Deutschland).

Da für die zweite Hälfte des Jahres 2003 noch keine Werte hinsichtlich des Ergebnisses unter IFRS für Dassault Aviation vorlagen, wurde das IFRS-Ergebnis der zweiten Jahreshälfte 2002 von Dassault als der bestmöglich geschätzte Betrag für diesen Zeitraum angesetzt. Der diesjährige Equity-Ansatz beinhaltet auch mit Mio. € 77 die Nachholung des IFRS-Vorjahresergebnisses.

Das **Zinsergebnis** im Jahr 2003 setzt sich aus Zinserträgen in Höhe von Mio. € 456 (2002: Mio. € 526) und Zinsaufwendungen in Höhe von Mio. € (659) (2002: Mio. € (607)) zusammen. Bestandteil der Zinserträge sind die Erträge aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Finanzanlagen wie Ausleihungen und Finance Leases. Die Zinsaufwendungen setzen sich aus Zinsaufwendungen für Finanzverbindlichkeiten und für rückzahlbare Zuschüsse von Europäischen Regierungen zusammen.

Das **übrige Finanzergebnis** beinhaltet Gewinne aus eingebetteten Finanzinstrumenten in Höhe von Mio. € 70 (2002: Mio. € 26), die nicht zu Sicherungszwecken genutzt wurden. Im Jahr 2001 entfielen die Verluste im Wesentlichen auf die Marktbewertung von Finanzinstrumenten, die die Voraussetzungen für das Hedge Accounting nicht erfüllen.

10. Ertragsteuern

Ertragsteuern setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2003	2002	2001
Laufender Steueraufwand	(612)	(198)	(549)
Latenter Steuer (-aufwand)/-ertrag	138	(255)	(97)
Summe	(474)	(453)	(646)

EADS N.V. als Muttergesellschaft mit Sitz in Amsterdam (Niederlande) wendet 2003 und 2002 den nach niederländischem Steuerrecht gültigen Steuersatz von 34,5 % (2001: 35 %) an. Alle ausländischen Tochterunternehmen wenden die nationalen Steuersätze an, zum Beispiel 30 % in Großbritannien und 35 % in Spanien.

In Frankreich betrug 2003 und 2002 der Ertragsteuersatz 33 1/3 % zuzüglich eines Zuschlages von 3 % („contribution permanente“)

und eines Zuschlags von 3,3 % („contribution sociale“). Im Jahr 2001 betrug der Zuschlag „contribution permanente“ 6 %. Folglich wurden aktive und passive latente Steuern auf temporäre Differenzen für französische Konzerngesellschaften 2003 und 2002 mit einem Steuersatz von 35,43 % berechnet (2001: 36,43 %).

In Deutschland wurde im September 2002 das Flutopfersolidaritätsgesetz erlassen, das zu einem Anstieg der Körperschaftsteuer um 1,5 % für das Jahr 2003 führte. Aus diesem Grunde wurden 2003 für deutsche Konzerngesellschaften Ertragsteuern mit einem Steuersatz von 26,5 % zuzüglich (i) des Solidaritätszuschlages von 5,5 % auf die jährlich zu zahlende Körperschaftsteuer sowie (ii) des effektiven Gewerbesteueratzes von 12,0 % berechnet. Insgesamt ergibt sich damit ein Steuersatz für Deutschland von 40 %. Zum 31. Dezember 2002 wurden latente Steuern auf temporäre Differenzen, die sich 2003 umkehrten, mit dem oben angegebenen Steuersatz von 40,0 % berechnet. Latente Steuern auf temporäre Differenzen, die sich erst nach 2003 umkehren, wurden zum 31. Dezember 2003, 2002 und 2001 mit einem Körperschaftsteuersatz von 25 % zuzüglich (i) des Solidaritätszuschlages von 5,5 % und (ii) eines effektiven Gewerbesteueratzes von 12,125 % berechnet. Insgesamt beläuft sich der Steuersatz für Deutschland auf 38,5 %.

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung von einem zu erwartenden Einkommensteueraufwand bei Anwendung des niederländischen Ertragsteuersatzes von 34,5 % zum 31. Dezember 2003 und 2002 (2001: 35,0 %) zum ausgewiesenen Steueraufwand. Die Überleitungspositionen stellen neben Unterschieden in den nationalen Ertragsteuersätzen und Änderungen in den Steuersätzen nicht zu versteuernde Gewinne bzw. nicht abzugsfähige Aufwendungen aus permanenten Differenzen zwischen dem zu versteuernden Einkommen nach Landesrecht und dem Jahresabschluss nach IFRS dar:

in Mio. €	2003	2003 in % von „Gewinn vor Ertragssteuern und Anteilen Fremder“	2002	2001
Gewinn vor Ertragsteuern und Anteilen Fremder	692		187	2.001
Ertragsteuersatz	34,5 %		34,5 %	35 %
Erwarteter Steuerertrag (-aufwand)	(239)	34,5 %	(65)	(700)
Auswirkungen unterschiedlicher Steuersätze und gesetzlicher Steuersatzänderungen	(26)	3,8 %	(35)	(5)
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK und MBDA	0	–	0	936
Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	(191)	27,6 %	(321)	(588)
Abschreibung aktiver latenter Steuern	(119)	17,2 %	(11)	(264)
Steuervergünstigungen für F&E-Aufwendungen	69	(10,0) %	53	48
Beteiligungsergebnis (at equity)	76	(11,0) %	28	15
Steuerauswirkungen von Abschreibungen auf Beteiligungen	(35)	5,1 %	(39)	(73)
Sonstige	(9)	1,3 %	(63)	(15)
Ausgewiesener Steuerertrag (-aufwand)	(474)	68,5 %	(453)	(646)

Latente Steuern spiegeln temporäre Bewertungsdifferenzen von bestimmten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten aufgrund eines unterschiedlichen Wertansatzes nach Steuerrecht und IFRS wider. Zukünftige steuerliche Auswirkungen aus operativen Verlusten und vortragsfähigen Steuervergünstigungen werden ebenfalls bei der Berechnung der latenten Steuern berücksichtigt. Latente Steuern wurden für folgende Vermögenswerte und Verbindlichkeiten gebildet:

in Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern		Saldo per 31. Dezember	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Immaterielle Vermögenswerte	23	18	(37)	(3)	(14)	15
Sachanlagen	7	208	(1.108)	(1.140)	(1.101)	(932)
Finanzanlagen	25	38	(145)	(145)	(120)	(107)
Vorräte	287	346	(273)	(5)	14	341
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	666	489	(3.159)	(1.389)	(2.493)	(900)
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	8	1	(45)	(33)	(37)	(32)
Pensionsrückstellungen	674	587	0	(2)	674	585
Sonstige Rückstellungen	729	747	(82)	(265)	647	482
Verbindlichkeiten	1.230	1.164	(505)	(453)	725	711
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	698	743	(21)	(18)	677	725
Steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuervergünstigungen	817	654	–	–	817	654
Aktive (passive) latente Steuern vor Saldierung	5.164	4.995	(5.375)	(3.453)	(211)	1.542
Abschreibung auf aktive latente Steuern	(729)	(564)	–	–	(729)	(564)
Saldierung	(1.711)	(1.439)	1.711	1.439	–	–
Latente Steuern (netto)	2.724	2.992	(3.664)	(2.014)	(940)	978
Davon mit einer Laufzeit unter einem Jahr	1.237	1.115	(955)	(664)	282	451
Davon mit einer Laufzeit über einem Jahr	1.487	1.877	(2.709)	(1.350)	(1.222)	527

Die Zunahme der passiven latenten Steuern auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte beruht im Wesentlichen auf der Marktbewertung von Finanzinstrumenten gemäß IAS 39.

Wertberichtigungen auf latente Steuern basieren auf einer Einschätzung des Managements über den Grad der zukünftigen Realisierbarkeit. Die heutige Einschätzung der Höhe der als realisierbar betrachteten aktiven latenten Steuern kann sich in Abhängigkeit von der zukünftigen Ertragslage des Konzerns ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen der aktiven latenten Steuern erforderlich machen.

Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuervergünstigungen

in Mio. €	Frankreich	Deutschland	Spanien	Großbritannien	Sonstige	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Steuerliche Verlustvorträge	422	753	30	661	108	1.974	1.659
Veräußerungsverluste	18					18	24
Gewerbsteuerliche Verlustvorträge		706				706	524
Vortragsfähige Steuervergünstigungen			126		5	131	87
Steuereffekt	153	285	136	198	45	817	654
Abschreibungen						(357)	(282)
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuervergünstigungen						460	372

In Frankreich, Deutschland und Großbritannien sind steuerliche Verlustvorträge, Veräußerungsverluste und Steuervergünstigungen unbegrenzt vortragsfähig. In Spanien verfallen steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuervergünstigungen nach 15 Jahren. Die ersten Steuervergünstigungen werden 2014 in Höhe von Mio. € 11 verfallen.

Entwicklung der latenten Steuern

in Mio. €	2003	2002
Aktive latente Steuern (netto) zu Jahresbeginn	978	3.482
Latenter Steuerertrag (-aufwand) in der Gewinn- und Verlustrechnung	138	(255)
Latente Steuern (direkt ins Eigenkapital gebucht)	(1.762)	(1.872)
Sonstige	(294)	(377)
Aktive (passive) latente Steuern zum Jahresende	(940)	978

Die Veränderungen der in der obigen Aufstellung unter den „Sonstigen“ ausgewiesenen Beträge beziehen sich im Wesentlichen auf Währungsdifferenzen.

Direkt ins Eigenkapital gebuchte latente Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2003	2002
Veräußerungsfähige Wertpapiere	5	8
Cash Flow Hedges	(2.810)	(1.051)
Summe	(2.805)	(1.043)

11. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte enthalten im Wesentlichen Goodwill. Ihre Bruttowerte, kumulierten Abschreibungen und Nettowerte haben sich wie folgt entwickelt:

Anschaffungs-/Herstellungskosten in Mio. €	Stand 1. Januar 2003	Wechselkurs- differenzen	Zugänge	Konsoli- dierungskreis- änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2003
Goodwill	12.339	(15)	334	52	–	–	12.710
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	470	(11)	199	2	–	(10)	650
Summe	12.809	(26)	533	54	–	(10)	13.360

Abschreibungen in Mio. €	Stand 1. Januar 2003	Wechselkurs- differenzen	Planmäßige Abschrei- bungen	Konsoli- dierungskreis- änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2003
Goodwill	(2.753)	3	(567)	(21)	–	–	(3.338)
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(267)	7	(74)	(2)	–	8	(328)
Summe	(3.020)	10	(641)	(23)	–	8	(3.666)

Buchwerte in Mio. €	Stand 1. Januar 2003	Wechselkurs- differenzen	Planmäßige Abschrei- bungen	Konsoli- dierungskreis- änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2003
Goodwill	9.586	(12)	(233)	31	–	–	9.372
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	203	(4)	125	–	–	(2)	322
Summe	9.789	(16)	(108)	31	–	(2)	9.694

Der Goodwill hat sich im Wesentlichen aufgrund des Erwerbs von EADS Telecom France (Mio. € +131), Astrium (Mio. € +94), Dornier (Mio. € +62), ASL Lemwerder (Mio. € +38) und der Gesellschaft für Flugzieldarstellung (Mio. € +7) erhöht.

Wertminderungstests auf Goodwill

Wie in den Vorjahren führte EADS Wertminderungstests auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten („cash generating units“) durch. Auf der Grundlage projizierter Cash Flows vor Steuern wurde der Nutzungswert (value in use) durch Anwendung eines Abzinsungsfaktors von 12,5 % vor Steuern ermittelt. Da die erzielbaren Beträge (recoverable amounts) die Buchwerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten überstiegen, war für das Jahr 2003 keine Goodwill Wertminderung vorzunehmen.

Im Jahr 2002 wurden die Cash Generating Units Satelliten und Telekommunikation sowie der Raumfahrtbereich der EADS CASA um Mio. € 350 abgeschrieben. Darüber hinaus wurden im Jahr 2001 Werthaltigkeitstests für den Goodwill der Geschäftsbereiche Raumfahrt sowie Verteidigung und Sicherheitssysteme durchgeführt, die zu Abwertungen für Astrium in Höhe von Mio. € 210, für Verteidigungselektronik S&DE in Höhe von Mio. € 240, für Lenkflugkörpersysteme in Höhe

von Mio. € 170 und für Matra Datavision in Höhe von Mio. € 170 führten.

Entwicklungskosten

Im Jahr 2003 untersuchte der Konzern, inwieweit mit der Anwendung von IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ produktbezogene Entwicklungskosten als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte aktiviert werden können. Laufende und abgeschlossene Entwicklungsprojekte wurden untersucht, um Ausgaben in der Entwicklungsphase zu identifizieren, die die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllen. EADS ist der Ansicht, dass aufgrund der Komplexität der entwickelten Produkte (insbesondere zivile Flugzeuge wie Airbus A380) die in den verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsphasen ausgeführten Prozesse so interdependent sind, dass eine klare Unterscheidung zwischen der Forschungs- und Entwicklungsphase erst in einer sehr späten Phase des Programms getroffen werden kann. Darüber hinaus konnte für abgeschlossene Programme rückwirkend eine klare Zuordnung der Kosten, wie von IAS 38 gefordert, nicht durchgeführt werden, da seinerzeit keine Systeme vorhanden waren, um die hierfür notwendigen Daten zu erfassen. Als Ergebnis aktivierte EADS 2003 Mio. € 4 als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte. Frühere Jahresabschlüsse waren hiervon nicht betroffen.

12. Sachanlagen

Die Bruttowerte, kumulierten Abschreibungen und Nettowerte der Sachanlagen haben sich wie folgt entwickelt:

Anschaffungs- / Herstellungskosten in Mio. €	Stand 1. Januar 2003	Wechselkurs- differenzen	Zugänge	Konsoli- dierungskreis- änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2003
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.222	(47)	231	38	461	(36)	4.869
Technische Anlagen und Maschinen	5.791	(269)	462	56	285	(184)	6.141
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.864	(310)	550	83	125	(98)	6.214
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau	1.687	(51)	1.509	5	(810)	(27)	2.313
Summe	17.564	(677)	2.752	182	61	(345)	19.537
Abschreibungen in Mio. €	Stand 1. Januar 2003	Wechselkurs- differenzen	Planmäßige Abschrei- bungen	Konsoli- dierungskreis änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2003
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	(1.472)	19	(204)	(20)	(82)	20	(1.739)
Technische Anlagen und Maschinen	(3.352)	190	(594)	(36)	103	163	(3.526)
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	(2.179)	187	(749)	(64)	(65)	87	(2.783)
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau	(52)	–	–	–	–	11	(41)
Summe	(7.055)	396	(1.547)	(120)	(44)	281	(8.089)
Buchwerte in Mio. €	Stand 1. Januar 2003	Wechselkurs- differenzen	Planmäßige Abschrei- bungen	Konsoli- dierungskreis änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2003
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.750	(28)	27	18	379	(16)	3.130
Technische Anlagen und Maschinen	2.439	(79)	(132)	20	388	(21)	2.615
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.685	(123)	(199)	19	60	(11)	3.431
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau	1.635	(51)	1.509	5	(810)	(16)	2.272
Summe	10.509	(281)	1.205	62	17	(64)	11.448

Unter dem Posten „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ werden (i) mit Buchwerten von Mio. € 1.266 (2002: Mio. € 1.336) Flugzeuge ausgewiesen, die unter Operating Leases verleast sind, und (ii) mit Buchwerten von Mio. € 1.505 (2002: Mio. € 1.709) Flugzeuge, bei deren Verkauf Wertgarantien gegeben wurden, deren Barwert mehr als 10 % des Flugzeugverkaufspreises, der als Marktwert angenommen wurde, ausmacht, und die infolgedessen als Operating Leases behandelt werden. Mit dem Verkauf werden ihre ursprünglich unter den Vorräten ausgewiesenen Werte in das Sachanlagever-

mögen umgegliedert und über die geschätzte Nutzungsdauer abgeschrieben. Die aus dem Verkauf resultierenden Umsatzerlöse werden abgegrenzt und unter dem passiven Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen (Siehe Anm. 22, „Passive Rechnungsabgrenzungsposten“).

Der gesamte Buchwert von Flugzeugen aus Operating Lease-Verträgen beträgt Mio. € 2.771 (2002: Mio. € 3.045), die kumulierten Abschreibungen betragen Mio. € 1.702 (2002: Mio. € 1.445) und beinhalten kumulierte Wertminderungen von

Mio. € 590 (2002: Mio. € 459). Die Abschreibungen im Jahr 2003 betragen Mio. € 439 (2002: Mio. € 263); (Siehe Anm. 25, „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“).

in Mio. €

Bis Ende des Jahres 2004	184
Nach Ende des Jahres 2004 und bis Ende 2008	280
Nach Ende des Jahres 2008	101
Summe	565

Im Jahr 2002 hat der Konzern fünf Beluga Flugzeuge aus dem Posten „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ in den Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ umgegliedert. Diese Flugzeuge werden für die Produktion genutzt. Ein Gegeneffekt resultierte aus der Neuverhandlung von Verträgen für bestimmte geleaste Airbus Flugzeuge, die zu einer Umstellung von Finance Leases zu Operating Leases führte. Diese Flugzeuge sind nun in dem Posten „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ enthalten.

Unter den Sachanlagen werden auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen ausgewiesen, die wegen der ihnen zugrundeliegenden Leasing-Verträge („Finance Leases“) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerech-

net werden. Ihre Buchwerte belaufen sich zum 31. Dezember 2003 auf Mio. € 122 (2002: Mio. € 146) nach kumulierten Abschreibungen von Mio. € 317 (2002: Mio. € 296). Die Abschreibungen des Jahres 2003 betragen Mio. € 22 (2002: Mio. € 23).

Für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, die unter Sachanlagen erfasst werden, wird auf Anmerkung 29 verwiesen.

13. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, übrige Beteiligungen und sonstige Finanzanlagen

Die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, übrige Beteiligungen und sonstige Finanzanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.640	1.333
Übrige Beteiligungen	560	810
Sonstige Finanzanlagen	1.929	1.586
Davon Darlehen aus Absatzfinanzierung von Flugzeugen	812	656
Davon Forderungen aus Finanzierungsleasing von Flugzeugen	898	749
Übrige	219	181
Summe	4.129	3.729

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden at equity bilanziert. Der Betrag entfällt im Jahr 2003 im Wesentlichen auf die 46,03 %-ige Beteiligung an Dassault Aviation (2002: 45,96 %) in Höhe von Mio. € 1.633 (2002: Mio. € 1.333). Da für die Beteiligung an Dassault Aviation noch keine Werte für das zweite Halbjahr 2003 vorlagen, wurde das Ergebnis des zweiten Halbjahres 2002 gemäß IFRS als bestmögliche Schätzung für das Ergebnis des zweiten Halbjahres 2003 herangezogen. Der diesjährige Ansatz der Beteiligung an Dassault Aviation beinhaltet in Höhe von Mio. € 146 auch eine Nachholung bezüglich des IFRS-Ansatzes aus dem Vorjahr, wovon Mio. € 77 auf das Beteiligungsergebnis entfallen (siehe Anm. 9, „Finanzergebnis“). Eine Aufstellung der wesentlichen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und die Beteiligungsquote ist der Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ zu entnehmen.

Die **übrigen Beteiligungen** bestehen aus verschiedenen nicht-konsolidierten Gesellschaften, im Wesentlichen aus der Beteiligung an Embraer in Höhe von Mio. € 86 (2002: Mio. € 75) und Patria in Höhe von Mio. € 42 (2002: Mio. € 42).

Die **sonstigen Finanzanlagen** betreffen hauptsächlich die Absatzfinanzierung. Im Rahmen der Absatzfinanzierung von Flugzeugen werden langfristige Darlehen an Kunden vergeben. Die Fälligkeit dieser Darlehen ist zumeist an die Nutzungsdauer des Flugzeuges gebunden. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing und die Darlehen an Kunden sind Bestandteil des Flugzeugfinanzierungsrisikos. Sie beinhalten zum 31. Dezember 2003 kumulierte Wertminderungen von Mio. € 431 (2002: Mio. € 444). Absatzfinanzierungen sind generell durch die entsprechenden Flugzeuge gesichert. (Sie-

he Anm. 25, „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“ für Einzelheiten zu Absatzfinanzierungen).

Zusammensetzung der Finanzanlagen aus Finanzierungsleasing:

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Mindestleasingzahlungen	1.262	1.114
Unrealisierte Zinserträge	(201)	(217)
Wertberichtigung	(163)	(148)
Summe	898	749

Die zukünftig zu erwartenden Mindestleasingzahlungen sowie die Bruttogesamtinvestition aus Finanzierungsleasing ergeben sich wie folgt (nicht abgezinst):

in Mio. €	
Bis Ende des Jahres 2004	98
Nach Ende des Jahres 2004 und bis Ende des Jahres 2008	369
Nach Ende des Jahres 2008	795
Summe	1.262

In den sonstigen Finanzanlagen sind Ausleihungen in Höhe von Mio. € 219 (2002: Mio. € 181), wie z. B. Mitarbeiterdarlehen, enthalten.

Verpfändete Bankeinlagen in Höhe von Mio. € 1.131 (2002: Mio. € 1.146) wurden mit Finanzverbindlichkeiten verrechnet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst (siehe Anm. 2, „Grundsätze der Rechnungslegung“).

14. Vorräte

Die Vorräte setzen sich zum 31. Dezember 2003 und 2002 wie folgt zusammen:

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	938	853
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	8.088	8.478
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	1.804	1.525
Geleistete Anzahlungen	1.799	1.342
	12.629	12.198
Erhaltene Anzahlungen	(9.350)	(9.498)
Summe	3.279	2.700

Der Rückgang der unfertigen Erzeugnisse in Höhe von Mio. € 390 beruht auf einer Verringerung bei Airbus und Eurocopter, die teilweise durch einen Anstieg in den Geschäftsbereichen Verteidigung und Sicherheitssysteme und Raumfahrt, kompensiert wurde. Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren erhö-

ten sich um Mio. € 279, vor allem in den Bereichen Airbus und Luftfahrt. Die geleisteten Anzahlungen stiegen um Mio. € 457, und zwar hauptsächlich in den Bereichen Verteidigung und Sicherheitssysteme sowie Airbus. Bereinigt um Währungseffekte in Höhe von Mio. € 948 betrug der Anstieg der erhaltenen Anzahlungen Mio. € 800 und resultiert aus den Geschäftsbereichen Airbus, Verteidigung und Sicherheitssysteme sowie Raumfahrt.

15. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen setzen sich zum 31. Dezember 2003 und 2002 wie folgt zusammen:

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.335	4.472
Wertberichtigungen	(334)	(358)
Summe	4.001	4.114

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind als kurzfristige Vermögenswerte klassifiziert. Von den gesamten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2003 Mio. € 223 (2002: Mio. € 275) eine erwartete Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten Mio. € 972 (2002: Mio. € 593) aus der Abrechnung von Fertigungsaufträgen nach der „Percentage of Completion“-Methode.

16. Übrige Forderungen und sonstige Vermögenswerte

Die Übrigen Forderungen und sonstigen Vermögenswerte setzen sich zum 31. Dezember 2003 und 2002 wie folgt zusammen:

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	171	247
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	479	357
Positiver Marktwert derivativer Finanzinstrumente	7.964	2.819
Geleistete Abgeltungszahlungen an die Deutsche Bundesregierung	315	355
Einkommensteuererstattungsansprüche	332	389
Übrige	1.019	1.089
Summe	10.280	5.256

Die an die Deutsche Bundesregierung geleisteten Abgeltungszahlungen für rückzahlbare Zuschüsse werden entsprechend der Auslieferungskadenz für die betreffenden Flugzeugprogramme ergebniswirksam abgeschrieben.

Ferner enthalten die Übrigen Forderungen und sonstigen Vermögenswerte von insgesamt Mio. € 1.019 (2002: Mio. € 1.089) zum 31. Dezember 2003 Vorsteuererstattungsansprüche in Höhe von Mio. € 386 (2002: Mio. € 460) und positive Marktwerte von in Kaufverträge eingebetteten derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von Mio. € 96 (2002: Mio. € 26).

Zum 31. Dezember 2003 werden Übrige Forderungen und sonstige Vermögenswerte von Mio. € 4.664 (2002: Mio. € 2.243) mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr als kurzfristige Vermögenswerte eingestuft.

17. Wertpapiere

Zum 31. Dezember 2003 umfasst der Wertpapierbestand von Mio. € 468 (2002: Mio. € 799) ausschließlich „available-for-sale“ Wertpapiere. Im Einklang mit der Konzern-Kapitalflussrechnung und den Anforderungen von IAS 7 „Kapitalflussrechnungen“ hat EADS zum 31. Dezember 2003 den Ausweis von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in der Konzernbilanz dahingehend geändert, dass kurzfristig fällige Wertpapiere in Höhe von Mrd. € 5.555 (2002: Mrd. € 3.698), die jederzeit in bestimmte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen, aus dem Posten „Wertpapiere“ in den Posten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“ umgegliedert wurden.

18. Eigenkapital

Die Veränderungen des Eigenkapitals werden in der „Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals“ dargestellt.

Zum 31. Dezember 2003 ist das gezeichnete Kapital des Konzerns in 812.885.182 Stammaktien eingeteilt (2002: 811.198.500). Die Anteile sind ausschließlich Stammaktien im Nennwert von € 1,00. Das genehmigte Kapital besteht aus 3.000.000.000 Aktien. Im Zuge eines Angebots an die Mitarbeiter zum Kauf von Aktien im 2003 Employee Stock Ownership Plan (ESOP) – (siehe Anm. 27, „Aktienorientierte Vergütung“) hat EADS 1.686.682 Aktien (2002: 2.022.939 Aktien) ausgegeben, die somit ein Stammkapital von € 1.686.682 (2002: € 2.022.939) darstellen.

Von der Hauptversammlung der EADS wurde am 17. Mai 2002 der Rückkauf eigener Aktien genehmigt. Daraufhin hat der Board of Directors des Konzerns am 9. August und 11. Oktober 2002 beschlossen, ein Programm zum Rückkauf eigener Aktien umzusetzen. Die CEOs wurden vom Board of Directors beauftragt, einen entsprechenden Plan für den Rückkauf von bis zu 10.100.000 eigener Aktien (1,25% der ausstehenden Aktien) auszuarbeiten. Am 12. Juli 2001 und am 18. September 2001 hat der Board of Directors beschlossen, ein Programm zum Rückkauf eigener Aktien zu starten, wie es in der Hauptversammlung am 10. Mai 2001 genehmigt wurde. Die CEOs wurden vom Board of Directors angewiesen, einen Plan zum Rückkauf von 10.500.000 Aktien auszuarbeiten. Insgesamt liegt die Genehmigung zum Rückkauf von

bis zu Mio. 20,6 eigener Aktien (2,54 % der ausstehenden Aktien) vor.

Auf der Hauptversammlung am 6. Mai 2003 wurde die Genehmigung zum Rückkauf eigener Aktien bis zu 5 % der ausstehenden Aktien erneuert. Am 10. Oktober 2003 hat der Board of Directors beschlossen, ein Programm zum Rückkauf von 2.027.996 eigener Aktien zu starten, wie es in der Hauptversammlung genehmigt wurde.

Insgesamt hat EADS im Jahr 2003 1.686.682 eigene Aktien (2002: 10.241.252 Aktien) zurückgekauft, so dass zum 31. Dezember 2003 800.957.248 (2002: 800.957.248) ausstehende Aktien bestehen. Vor 2002 wurden keine eigenen Anteile erworben.

Des Weiteren hat die Hauptversammlung am 6. Mai 2003 eine Bruttodividende für das Geschäftsjahr 2002 von € 0,30 je Aktie beschlossen, die am 12. Juni 2003 ausgezahlt wurde.

Das gezeichnete Kapital beinhaltet den Nominalbetrag der ausstehenden Aktien. Die Zunahme des Gezeichneten Kapitals resultiert aus den Zahlungen der Mitarbeiter im Rahmen des 2003 - Employee Stock Ownership Plan (ESOP) in Höhe von € 1.686.682 (2002: € 2.022.939). Die Rücklagen setzen sich aus der Kapitalrücklage, der Gewinnrücklage sowie dem Jahresergebnis zusammen. Der Posten „Accumulated other comprehensive income“ beinhaltet alle Vorgänge, die direkt im Eigenkapital berücksichtigt werden, aus den Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes von veräußerungsfähigen Finanzinstrumenten, von Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit einem Cash Flow Hedge sowie aus der Währungsumrechnung ausländischer Gesellschaften. Der Betrag der eigenen Anteile stellt den hierfür gezahlten Wert dar.

19. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (siehe Anm. 19 b)	3.718	3.357
Rückstellung für aufgeschobene Vergütung (deferred compensation) (siehe Anm. 19 a)	54	35
Zwischensumme	3.772	3.392
Finanzinstrumente (siehe Anm. 19 c)	100	161
Sonstige Rückstellungen (siehe Anm. 19 d)	4.854	4.695
Summe	8.726	8.248

Zum 31. Dezember 2003 weisen Mio. € 3.533 (2002: Mio. € 3.209) der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Mio. € 1 (2002: Mio. € 11) der Rückstellungen für Finanzinstrumente und Mio. € 2.844 (2002: Mio. € 3.194)

der sonstigen Rückstellungen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

a) Rückstellung für aufgeschobene Vergütung (deferred compensation)

Dieser Betrag stellt die Verpflichtung dar, die entsteht, wenn ein Arbeitnehmer einen Teil seines Bonusses oder seine ganze variable Vergütung in einen gleich hohen Anspruch auf aufgeschobene Vergütung umwandelt. Anders als Pensionszahlungen wird die aufgeschobene Vergütung zum Zeitpunkt des Ausscheidens aus dem Arbeitsleben in einer Summe ausbezahlt.

b) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Konzern-Mitarbeiter erhalten nach Eintritt in den Ruhestand Pensionszahlungen entsprechend den bestehenden Pensionszusagen. Deren Inhalt richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und Gepflogenheiten derjenigen Länder, in denen der Konzern tätig ist. Dabei erfolgen in Frankreich die Pen-

sionszahlungen entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen auf Basis der Beschäftigungszeit und in Deutschland entsprechend der Höhe des Gehalts und der Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen. Pensionspläne können auf dem Verdienst des letzten Jahres, auf einem Durchschnitt der letzten drei Jahre der Beschäftigung oder auf feststehenden Zusagen abhängig von der Höhe des Verdienstes und der Position im Unternehmen basieren.

Zur Feststellung der Höhe der Pensionsverpflichtungen des Konzerns werden regelmäßig versicherungsmathematische Gutachten eingeholt. Versicherungsmathematische Annahmen betreffen hierbei die Veränderungen der Löhne und Gehälter, das Renteneintrittsalter sowie langfristige Zinssätze. Es werden sämtliche Aufwendungen erfasst, die für die Erfüllung der Verpflichtungen notwendig sind.

In den Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Annahmen verwendet:

in %	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Annahmen			
Abzinsungsfaktor	5,0-5,25	5,0-5,75	5,0-6,0
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3,0	3,0	3,0-3,5
Inflationsrate	1,25-2,0	1,75	2,0

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden abgegrenzt und über die verbleibende Dienstzeit des Mitarbeiters erst nach Überschreiten des sogenannten Korridors zu Beginn eines Jahres ergebniswirksam vereinnahmt. Der Korridor berechnet sich als 10 % des jeweils höheren Betrages des Bar-

wertes der leistungsorientierten Verpflichtung („Defined Benefit Obligation“) oder des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens.

Der als Rückstellung gebuchte Betrag lässt sich wie folgt überleiten:

in Mio. €	2003	2002	2001
Veränderung des Anwartschaftsbarwertes („Defined Benefit Obligations“)			
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Jahres	4.287	3.880	3.512
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	122	124	84
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	241	229	220
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderungen der Versorgungszusagen	14	0	(8)
Versicherungsmathematische Verluste	9	201	191
Änderungen im Konsolidierungskreis und sonstige Änderungen	237	8	12
Pensionszahlungen	(175)	(155)	(131)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Jahres	4.735	4.287	3.880

in Mio. €	2003	2002	2001
Veränderungen des Fondsvermögens			
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Jahres	532	571	682
Tatsächliche Erträge aus dem Fondsvermögen	27	(35)	(70)
Zuwendungen	16	42	1
Änderungen im Konsolidierungskreis und sonstige Änderungen	92	0	0
Pensionszahlungen	(48)	(46)	(42)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Jahresende	619	532	571

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Finanzierungsstatus ⁽¹⁾	4.116	3.755	3.309
Noch unberücksichtigte versicherungsmathematische (Verluste)	(384)	(398)	(158)
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	(14)	0	0
Pensionsrückstellungen	3.718	3.357	3.151

⁽¹⁾ Differenzbetrag zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen am Jahresende.

Der Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres stellt den Barwert der erwarteten künftig zu leistenden Zahlungen dar (vor Abzug des Fondsvermögens), mit denen die Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern für die in der laufenden und früheren Perioden erbrachten Leistungen beglichen werden. Die versicherungsmathematischen Verluste zum 31. Dezember 2003 in Höhe von Mio. € 384 (2002: Mio. € 398) wurden überwiegend von einem Rückgang der Zinssätze in Deutschland von 5,75 % auf 5,25 % verursacht. Der Zugang zum Anwartschaftsbarwert, der unter den Änderungen im Konsolidierungskreis und sonstigen Änderungen ausgewiesen wird, beruht im Wesentlichen auf der Akquisition von weiteren 25 % der Anteile an Astrium.

Der Zeitwert des Fondsvermögens am Ende des Berichtsjahres beinhaltet Vermögenswerte, die von langfristigen Pensionsfonds gehalten werden. Sie dienen ausschließlich der Begleichung der Pensionsverpflichtungen. Das Fondsvermögen ist nur teilweise den Schwankungen der Börsen ausgesetzt, da nur ein geringer Teil des Fondsvermögens in volatilen Wertpapieren angelegt ist.

Am 1. November 2003 hat EADS einen neuen Pensionsplan für Astrium UK eingerichtet. Der Anwartschaftsbarwert des neuen

Plans beträgt Mio. GBP 117 unter der Voraussetzung, dass sich alle Arbeitnehmer dafür entscheiden, ihre Ansprüche auf den neuen Plan zu übertragen. Der Zeitwert des Fondsvermögens beträgt Mio. GBP 65, so dass im Saldo eine Verbindlichkeit von Mio. GBP 52 besteht. Dieser Betrag stellt das maximale Risiko aus der Einrichtung des neuen Pensionsplans dar. Alle Beträge wurden mit dem zum 31. Dezember 2003 gültigen Wechselkurs (1 € = 0,7048 GBP) umgerechnet. Im Zusammenhang mit dem Erwerb der restlichen 25 % der Anteile an Astrium von BAES wurde die Verbindlichkeit aus dem britischen Pensionsplan auf den Kaufpreis angerechnet, so dass zusätzlicher Goodwill in Höhe von Mio. € 74 (Mio. GBP 52) aktiviert wurde.

Der als Rückstellung ausgewiesene Nettobetrag von Mio. € 3.718 (2002: Mio. € 3.357) beinhaltet den Finanzierungsstatus, korrigiert um versicherungsmathematische Gewinne/Verluste, die nicht zu bilanzieren sind, da sie die entsprechenden Kriterien nicht erfüllen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste beinhalten sowohl versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste aus dem Anwartschaftsbarwert als auch den Unterschied zwischen den tatsächlichen und erwarteten Erträgen des Fondsvermögens.

Die Netto-Pensionsaufwendungen sind im „Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit“ enthalten und setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2003	2002	2001
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	122	124	84
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtung	241	229	220
Erwarteter Ertrag aus dem Fondsvermögen	(33)	(42)	(47)
Versicherungsmathematische Verluste – netto	29	8	0
Summe	359	319	257

Die folgende Aufstellung zeigt die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen des Konzerns:

in Mio. €	2003	2002
Veränderung der Pensionsverpflichtung im Jahr 2003		
Stand der Pensionsverpflichtung am 1. Januar	3.357	3.151
Pensionsaufwendungen (netto) des Jahres	359	319
Zuwendungen	(16)	(16)
Verbrauch (Zahlungen an Pensionäre)	(127)	(109)
Änderungen im Konsolidierungskreis und sonstige Änderungen	145	12
Stand der Pensionsverpflichtung zum Jahresende	3.718	3.357

c) Finanzinstrumente

Die Rückstellung für Finanzinstrumente beträgt Mio. € 100 (2002: Mio. € 161) und beinhaltet im Wesentlichen die negativen beizulegenden Zeitwerte von Zinsswaps in Höhe von Mio. € 82. Im Vorjahr umfasste die Rückstellung die negativen beizulegenden Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente im Zusammenhang mit Fremdwährungsabsicherungen.

d) Sonstige Rückstellungen

Die Rückstellungen entwickelten sich während des Jahres wie folgt:

in Mio. €	1. Januar 2003	Wechselkursdifferenzen	Zugänge	Umgliederungen/ Änderungen im Konsolidierungskreis	Verbrauch	Auflösung	31. Dezember 2003
Flugzeugfinanzierungsrisiko	1.215	(222)	286	(1)	(145)	(112)	1.021
Nachlaufkosten	802	(1)	391	25	(260)	(74)	883
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	433	(2)	107	28	(102)	(25)	439
Steuerrückstellungen	255	0	267	4	(181)	(6)	339
Gewährleistungen	180	(6)	52	3	(46)	(23)	160
Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche	175	(13)	108	0	(6)	(44)	220
Personalaufwendungen	322	0	158	7	(112)	(10)	365
Restrukturierungsmaßnahmen	300	(1)	304	16	(134)	(40)	445
Verpflichtungen aus Service- und Wartungsverträgen	252	(40)	61	7	(57)	(34)	189
Übrige sonstige Rückstellungen	761	(17)	394	(78)	(164)	(103)	793
Summe	4.695	(302)	2.128	11	(1.207)	(471)	4.854

Die Rückstellung für Flugzeugfinanzierungsrisiken deckt in Übereinstimmung mit den Konzern-Richtlinien vollständig die Netto-Risikoposition aus der Flugzeugfinanzierung (2003: Mio. € 583; 2002: Mio. € 689) und die Risiken aus Wertgarantien (2003: Mio. € 438; 2002: Mio. € 526) von Airbus und ATR (siehe Anm. 25, „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“).

20. Finanzverbindlichkeiten

EADS erzielte Mrd. € 1,5 aus der Begebung von zwei Euroanleihen unter dem EMTN (Euro Medium Term Note)-Programm. Die erste Tranche in Höhe von Mrd. € 1 ist mit einem Zinskupon von 4,625 % versehen, der gegen einen variablen Kupon mit dem 3 M-Euribor + 1,02 % getauscht wurde. Die zweite Tranche in Höhe von Mrd. € 0,5 wird mit 5,5 % verzinst.

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Anleihen	21	209
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	314	256
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	90	166
Darlehen	84	80
Verbindlichkeiten aus Finance Lease-Verträgen	82	100
Übrige	387	374
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit weniger als ein Jahr)	978	1.185
Anleihen	1.640	44
<i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 1.598 (31. Dezember 2002: 0)</i>		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.075	1.313
<i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 570 (31. Dezember 2002: 810)</i>		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6	0
<i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 3 (31. Dezember 2002: 0)</i>		
Darlehen	799	968
<i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 541 (31. Dezember 2002: 667)</i>		
Verbindlichkeiten aus Finance Lease-Verträgen	269	320
<i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 47 (31. Dezember 2002: 150)</i>		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	3.789	2.645
Summe	4.767	3.830

Die Wechselkursauswirkungen auf Finanzverbindlichkeiten - im Wesentlichen durch die Schwäche des US Dollars - betragen Mio. € (433).

In den übrigen Finanzverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten gegenüber Joint Venture Partnern enthalten.

Finanzverbindlichkeiten von Airbus ohne Regress betragen Mio. € 679 (2002: Mio. € 749).

Verbindlichkeiten aus Finance Lease-Verträgen wurden mit verpfändeten Bankeinlagen in Höhe von Mio. € 1.131 (2002: Mio. € 1.146) verrechnet. Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst (siehe Anm. 2 „Grundsätze der Rechnungslegung“).

Eine rückzahlbare Verbindlichkeit in Höhe von Mio. € 236 wurden von einem Darlehen mit Risikobeteiligung der Bank in ein normales Bankdarlehen umgewandelt und dementsprechend aus den sonstigen Verbindlichkeiten umgegliedert.

Die Finanzverbindlichkeiten werden in den nächsten fünf Jahren und danach wie folgt fällig:

Jahr	in Mio. €
2004	978
2005	238
2006	392
2007	156
2008	244
Danach	2.759
Summe	4.767

21. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.117	5.070
Übrige Verbindlichkeiten	11.318	10.246
<i>Davon erhaltene Anzahlungen</i>	<i>3.807</i>	<i>3.578</i>
<i>Davon von europäischen Regierungen erhaltene rückzahlbare Zuschüsse</i>	<i>4.851</i>	<i>4.265</i>
<i>Davon Steuerverbindlichkeiten, einschließlich Lohnsteuer</i>	<i>833</i>	<i>623</i>
<i>Davon Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>50</i>	<i>80</i>
<i>Davon Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht</i>	<i>31</i>	<i>85</i>
<i>Übrige</i>	<i>1.746</i>	<i>1.615</i>
Summe	16.435	15.316

Ohne Berücksichtigung des Währungseffektes betrug der Anstieg der erhaltenen Anzahlungen Mio. € 570. Der Anstieg der von europäischen Regierungen gewährten rückzahlbaren Zuschüssen beruht im Wesentlichen auf dem A380-Programm.

Ein Betrag von Mio. € 236 wurde von einem Darlehen mit Risikobeteiligung der Bank in ein normales Bankdarlehen umgewandelt und in die Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

Laufzeiten – Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2003 Mio. € 46 (2002: Mio. € 33) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf. In den übrigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten von Mio. € 4.135 (2002: Mio. € 3.982) mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr und Verbindlichkeiten von Mio. € 4.264 (2002: Mio. € 3.715) mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren enthalten.

22. Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der größte Teil der Rechnungsabgrenzungsposten betrifft die Abgrenzung der Umsatzerlöse von Airbus- und ATR-Flugzeugen, die aufgrund von Wertgarantien als Operating Lease bilanziert werden (2003: Mio. € 2.009; 2002: Mio. € 2.273).

23. Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Zum 31. Dezember 2003 beinhalten die liquiden Mittel von EADS (dargestellt in dem Posten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“ in der Konzern-Kapitalflussrechnung) Mio. € 273 (2002: Mio. € 227; 2001: Mio. € 386), die von Airbus bei BAES deponiert sind. Weiterhin sind Mio. € 613 (2002: Mio. € 596; 2001: Mio. € 414) enthalten, die den EADS-Anteil an den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von MBDA darstellen, die bei BAES und Finmeccanica deponiert sind. Diese Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sind auf Anforderung verfügbar.

Des Weiteren ist in der Konzernbilanz und der Konzern-Kapitalflussrechnung zum 31. Dezember 2002 im Posten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“, bestehend aus Zahlungsmitteln, zahlungsmittelnahen Instrumenten und bestimmten Wertpapieren, unter anderem ein Betrag in Höhe von Mio. € 160 von Astrium berücksichtigt. Entsprechend der Quotenkonsolidierung der Anteile an Astrium entspricht dieser Betrag den geleisteten Anzahlungen an Astrium, die wiederum seitens der EADS von BAES im Rahmen der Astrium-Vereinbarungen zurückgefordert werden können.

In der folgenden Übersicht werden Einzelheiten zu Zugängen und Abgängen von Tochtergesellschaften und Geschäftsbereichen (mit den dazugehörigen erworbenen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten) dargestellt:

in Mio. €	31. Dezember 2003
Gesamtkauf (-verkaufs)- preis, netto	32
Davon über Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beglichen	32
Aggregierte Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus Zugängen (Abgängen), netto	(3)
Cash Flow aus Abgängen, netto (ohne Zahlungsmittel)	29

Im oben angegebenen erzielten Gesamtkauf (-verkaufs) -preis von Mio. € 32 enthalten ist die Akquisition der Anteile an ASL Lemwerder und der Erwerb von 25 % an Astrium, die per Saldo ohne Zahlungsmittelabfluss erfolgten, sowie die erzielten Verkaufspreise vor allem aus der Veräußerung von Celerg (Mio. € 13) und RACOM (Mio. € 19).

in Mio. €	31. Dezember 2003
Sachanlagen	62
Finanzanlagen	5
Vorräte (netto)	115
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	126
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3
Vermögenswerte	311
Rückstellungen	(235)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(143)
Finanzverbindlichkeiten	(109)
Sonstige Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	(14)
Verbindlichkeiten	(501)
Marktwert (netto)	(190)
Goodwill aus Akquisitionen	164
Abzüglich eigener Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der (verkauften)/erworbenen Tochtergesellschaften	(3)
Cash Flow aus Abgängen, netto (ohne Zahlungsmittel)	(29)

Neben den oben beschriebenen Zu- und Abgängen wurden Investitionen in folgende, schon voll konsolidierte Tochtergesellschaften getätigt: Dornier (Mio. € 62), Aeronautica Industrial (Mio. € 12), EADS Telecom France (Mio. € 10) sowie Gesellschaft für Flugzielerstellung (Mio. € 7).

Im Posten der Konzern-Kapitalflussrechnung „Ergebnis aus Abgängen im Anlagevermögen/Ergebnis von at equity bilanzierten

Beteiligungen“ ist das Bruttoergebnis von assoziierten Unternehmen enthalten (2003: Mio. € 246; 2002: Mio. € 134; 2000: Mio. € 22).

Wechselkursänderungen wirkten sich mit Mio. € (83) auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus, wobei die Schwäche des US Dollars im Jahr 2003 eine wesentliche Ursache war.

24. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche

Gegen Konzernunternehmen sind verschiedene Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig oder könnten in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden. Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen. Der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. EADS ist der Auffassung, dass für laufende und vorhersehbare Risiken aus Rechtsstreitigkeiten angemessene Vorsorgen getroffen wurden. Es ist nicht auszuschließen, dass für den EADS-Konzern aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, welche die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. Der Begriff „nicht auszuschließen“ ist in diesem Zusammenhang derart gemeint, dass die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines zukünftigen Ereignisses mehr als unwahrscheinlich, jedoch geringer als wahrscheinlich ist. Obwohl der Ausgang solcher Fälle in der Berichtsperiode der Rückstellungsanpassung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der EADS haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung von EADS keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben. Die EADS ist sich, mit Ausnahme der im Weiteren erläuterten, keiner außergewöhnlichen Vorgänge, schwebender oder drohender rechtlicher oder schiedsgerichtlicher Verfahren bewusst, die einen wesentlichen nachteiligen Einfluss auf die Finanz-, Geschäfts- und Ertragslage des Konzerns haben oder in naher Vergangenheit hatten.

Die EADS, genauer DADC und die Dornier GmbH, war und ist in verschiedene Rechtsstreitigkeiten und Schiedsgerichtsverfahren mit der Dornier-Familie, die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH ist, verwickelt. Diese Verfahren betreffen die Rechtsgültigkeit verschiedener Gesellschafterbeschlüsse der Dornier GmbH, die hauptsächlich die Einbringung von Geschäftstätigkeiten und Vermögenswerten der Dornier GmbH betreffen. Diese waren Gegenstand von zwei Schiedsgerichtsverfahren, die erst kürzlich zugunsten der EADS/Dornier GmbH entschieden wurden. Des Weiteren wurde die Rechtsgültigkeit eines Teils dieser Einbringungsbestimmungen vom Oberlandesgericht Stuttgart bestätigt. Dennoch sind verschiedene Verfahren insbesondere hinsichtlich der Einbringung von Anteilen an der Dornier Luftfahrt GmbH in die Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH durch Dornier noch anhängig. Die EADS und die Dornier GmbH erwarten ebenso für sie günstige Entscheidungen zu den verbleibenden Streitigkeiten wie in den bisherigen Fällen.

Gegen Ende des Jahres 2002 wurde ein Antrag auf ein Schiedsgerichtsverfahren gegen ein Tochterunternehmen der EADS gestellt. Gegenstand ist ein kommerzieller Liefervertrag für Ausrüstungsgegenstände, der bereits vor mehreren Jahren erfüllt wurde. EADS ist der Auffassung, eine starke formal rechtliche und faktische Verteidigungsposition zu haben. Aufgrund des frühen Stadiums des Verfahrens kann das finanzielle Risiko nicht beziffert werden. Im Juni 2003 wurde EADS mitgeteilt, dass das

Schiedsgerichtsverfahren auf Antrag des Klägers ausgesetzt wurde.

In einem Schiedsgerichtsverfahren, das von Thales eingeleitet wurde, ist der EADS (genauer Euromissile GIE) auf Basis ihres Gegenanspruches ein Gesamtbetrag in Höhe von Mio. € 108 zugesprochen worden. Nachdem die Durchsetzung des Anspruchs durch Thales nicht verhindert werden konnte, erfolgte die Zahlung an Euromissile am 17. Februar 2003. Ein Verfahren zur Aufhebung der Schiedsgerichtsentscheidung wurde durch Thales eingeleitet, und Schriftsätze wurden zwischen den Parteien ausgetauscht. Eine Entscheidung des Berufungsgerichts in Paris wird für Ende 2004 erwartet, daher wurde die Zahlung durch eine Rückstellung neutralisiert.

25. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Absatzfinanzierung – In Verbindung mit ihren Airbus- und ATR-Aktivitäten geht EADS Verpflichtungen im Rahmen von Absatzfinanzierungen für ausgewählte Kunden ein. Absatzfinanzierungen werden in der Regel durch Zugriffsrechte auf die finanzierten Flugzeuge gesichert. Zusätzlich profitieren Airbus und ATR von Sicherungsklauseln und speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Sicherungspaketen, die die unterstellten Risiken und rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen. EADS ist der Auffassung, dass die geschätzten Marktwerte der finanzierten Flugzeuge potenzielle Verluste aus den Finanzierungsgeschäften in hohem Maße abdecken. Um verbleibende ungedeckte Differenzen zwischen den eingegangenen Finanzierungsverpflichtungen und den Marktwerten der finanzierten Flugzeuge abzufangen, wird sofern zuordenbar, entweder der betroffene Vermögenswert abgeschrieben oder eine Rückstellung für das Finanzierungsrisiko gebildet. Grundlage für diese Wertberichtigungen ist das Risiko-Preis-Modell, das zu jedem Abschluss zur Beurteilung der Restwerte von Flugzeugen angewendet wird.

Abhängig davon, welcher Vertragspartner Risiken und Chancen des Eigentums an dem finanzierten Flugzeug übernimmt, wird der Vermögenswert in der Bilanz (i) als Operating Lease (Siehe Anm. 12, „Sachanlagen“), (ii) Darlehen im Rahmen der Flugzeugfinanzierung, (iii) als Forderung aus einem Finance Lease (Siehe Anm. 13, „Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, übrige Beteiligungen und sonstige Finanzanlagen“) oder (iv) als Vorratsvermögen behandelt. Zum 31. Dezember 2003 belaufen sich die damit zusammenhängenden kumulierten Wertminderungen auf Mio. € 590 für Operating Leases, Mio. € 431 für Darlehen und Finance Leases sowie Mio. € 27 für Vorräte. Unter den Rückstellungen werden Mio. € 38 für Flugzeugfinanzierungsrisiken ausgewiesen (Siehe Anm. 19d, „Sonstige Rückstellungen“).

Bestimmte Absatzfinanzierungen betreffen Sale-and-leaseback-Transaktionen von Flugzeugen, die einen Operating Lease mit einem Dritten als Leasinggeber darstellen. Sofern die Leasingverpflichtungen nicht an Dritte weiterveräußert wurden, leistet

EADS die zukünftigen Leasing-Zahlungen. Zukünftige nominale *Operating Lease-Raten* zum 31. Dezember 2003, die aus der *Absatzfinanzierung von Flugzeugen* resultieren und außerhalb der Bilanz aufgeführt werden, sind folgendermaßen fällig:

in Mio. €	
Bis Ende des Jahres 2004	203
Nach Ende des Jahres 2004 und bis Ende des Jahres 2008	861
Nach Ende des Jahres 2008	1.216
Summe	2.280
Davon an fremde Dritte weiterveräußert	(1.204)
Summe Verpflichtungen aus Flugzeug-Leasing, bei denen EADS das Risiko trägt (nicht abgezinst)	1.076

Die Gesamtsumme der zukünftigen Verpflichtungen aus Flugzeugleasingverträgen zum 31. Dezember 2003 von Mio. € 2.280 beruht auf Oberleasinggeschäften und ist üblicherweise durch korrespondierende Erträge aus Unterleasinggeschäften mit Kunden in Höhe von Mio. € 1.561 gedeckt. Ein Großteil dieser Verpflichtungen (zum 31. Dezember 2003 Mio. € 1.204) bezieht sich auf Transaktionen, die an Dritte weiterveräußert wurden, welche die Haftung für Zahlungen daraus übernehmen. Der Nominalwert zukünftiger Verpflichtungen aus dem Leasing von Flugzeugen (nach diesen Weiterveräußerungen) ist von Mio. € 1.452 zum 31. Dezember 2002 auf Mio. € 1.076 hauptsächlich aufgrund der Schwäche des US Dollars (Mio. € –246) zurückgegangen. EADS definiert das Bruttoisiko aus solchen Operating Lease-Verhältnissen als den Barwert der betreffenden Zahlungsströme. Die volle Differenz zwischen dem Bruttoisiko und dem geschätzten Wert des zugrunde liegenden Flugzeuges, das als Sicherheit dient, (das Nettoisiko) in Höhe von Mio. € 545 wurde zum 31. Dezember 2003 unter den Rückstellungen für Flugzeugfinanzierungsrisiken berücksichtigt (Siehe Anm. 19d, „Sonstige Rückstellungen“).

Zum 31. Dezember 2003 und 2002 stellt sich das Risiko aus Absatzfinanzierung für zivile Flugzeuge auf Konzernebene (Airbus zu 100 % und ATR zu 50 % einbezogen) wie folgt dar:

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Bruttoisiko gesamt	4.225	4.191
Geschätzter Marktwert der finanzierten Flugzeuge	(2.594)	(2.599)
Nettorisiko (vollständig durch Vorsorgen gedeckt)	1.631	1.592

Rückstellungen und kumulierte Abschreibungen stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Kumulierte Wertminderungen auf Operating Leases	590	459
Kumulierte Wertminderungen auf Darlehen aus Flugzeugfinanzierung und Finance Leases	431	444
Kumulierte Wertminderungen auf Vorräte	27	0
Rückstellung für Risiken aus Flugzeugfinanzierung (Vermögenswert bilanziert)	38	72
Rückstellung für Risiken aus Flugzeugfinanzierung (Vermögenswert nicht bilanziert)	545	617
Summe Rückstellungen/kumulierte Wertminderungen aus Risiken der Absatzfinanzierung	1.631	1.592

Wertgarantien – Einige Verträge beinhalten Wertgarantien, durch die Airbus oder ATR einen Teil des Wertes eines Flugzeuges zu einem bestimmten Zeitpunkt nach Auslieferung garantiert. Das Management hält die damit verbundenen finanziellen Risiken für begrenzt. Drei Faktoren stützen diese Einschätzung: (i) die Garantie umfasst nur einen Teil des geschätzten zukünftigen Wertes eines Flugzeuges und der Wert ist im Verhältnis zum geschätzten zukünftigen Wert vorsichtig ermittelt; (ii) das Risiko aus der Wertgarantie ist auf eine große Anzahl von Flugzeugen und Kunden verteilt; (iii) die Ausübungszeitpunkte ausstehender Wertgarantien erstrecken sich bis 2018. Sofern der Barwert der Garantie 10 % des Verkaufspreises des Flugzeugs übersteigt, wird der Verkauf als Operating Lease behandelt (siehe Anm. 12, „Sachanlagen“ und Anm. 22, „Passiver Rechnungsabgrenzungsposten“). Zusätzlich haftet EADS in den Fällen, in denen Wertgarantien von weniger als 10 % an Kunden im Rahmen eines Flugzeugverkaufs gegeben werden. Gegengarantien werden mit Dritten ausgehandelt und reduzieren das Risiko für den Konzern. Zum 31. Dezember 2003 beläuft sich der Nominalwert der an Fluggesellschaften vergebenen Wertgarantien, die die 10 %-Grenze nicht überschreiten, auf Mio. € 733. Ein Betrag von Mio. € 408, für den die Inanspruchnahme als unwahrscheinlich erachtet wird, wurde hierbei nicht berücksichtigt. In vielen Fällen beschränkt sich das Risiko auf einen bestimmten Teil des Flugzeugrestwerts. Der Barwert der risikobehafteten Garantien, für die eine Inanspruchnahme als wahrscheinlich erachtet wird, ist vollständig durch die Rückstellung für Wertgarantien in Höhe von Mio. € 438 (siehe Anm. 19 d, „Sonstige Rückstellungen“) abgedeckt. Diese Rückstellung wird für die mögliche Unterdeckung der gegebenen Garantie im Vergleich mit dem geschätzten Flugzeug zum Ausübungstag unter Berücksichtigung von Gegengarantien gebildet.

Da der Zeitpunkt für die Ausübung einer Wertgarantie im Durchschnitt im 10. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeuges liegt, sind Wertgarantien, die die EADS im Jahr 2003 eingegangen ist, im Allgemeinen nicht vor dem Jahr 2013 ausübbar. Damit ist ein Anstieg des kurzfristigen Risikos nicht zu erwarten.

Für Verpflichtungen aus Absatzfinanzierung, die Airbus vor dem 1. Januar 2001 eingegangen ist, haften bestimmte EADS- und BAE SYSTEMS-Konzerngesellschaften gesamtschuldnerisch, falls Airbus, trotz der zugrundeliegenden Sicherheiten, nicht in der Lage sein sollte, seinen Verpflichtungen nachzukommen. Für Verpflichtungen, die nach dem 1. Januar 2001 eingegangen wurden, beschränkt sich die Haftung der EADS auf den Status als Gesellschafter der Airbus S.A.S. Betreffend ATR haftet jeder Konsortialpartner gesamtschuldnerisch und unbeschränkt gegenüber Dritten. Im Innenverhältnis beschränkt sich die Haftung auf den jeweiligen Anteil eines Partners.

Der Konzern ist ebenso **deckungsverpflichtungen („backstop commitments“)** von bei Airbus und ATR bestellten und optierten Flugzeugen eingegangen. Diese Verpflichtungen werden nicht als Teil des Bruttoisikos angesehen, bis die Finanzierung tatsächlich erfolgt ist, was erst bei Auslieferung des Flugzeuges der Fall ist. Die Gründe hierfür liegen in folgenden Tatsachen: (i) Erfahrungen aus der Vergangenheit belegen die Annahme, dass die Ausführung aller vorgeschlagenen Finanzierungen eher unwahrscheinlich ist, (ii) bis das Flugzeug ausgeliefert wird, besitzen Airbus und ATR den Vermögenswert und sind in diesem Zusammenhang keinem ungewöhnlichen Risiko ausgesetzt und (iii) dritte Parteien können sich an der Finanzierung beteiligen. Um das Risiko von Airbus und ATR aus unerwünschten Kreditvergaben zu vermindern, enthalten die Verträge üblicherweise finanzielle Voraussetzungen, die der Garantiennehmer erfüllen muss, um in den Vorteil der Garantien zu gelangen.

Pensionsverpflichtungen – EADS hat verschiedene gemeinsame Beteiligungen mit BAES, wobei hinsichtlich der Mitarbeiter Airbus und MBDA die bedeutendsten sind. Die bei den Beteiligungsunternehmen beschäftigten britischen Mitarbeiter können in den BAES Pensionsplänen verbleiben, solange BAES Gesellschafter ist. Die Pläne sind leistungsorientierte Pensionspläne. BAES hat eine Unterdeckung seines Pensionsfonds im Verhältnis zu den Pensionsverpflichtungen in Höhe von Mio. GBP 2.099 bekannt gegeben. Wäre der UK Rechnungslegungsgrundsatz FRS 17 bereits angewendet worden, wäre dieser Fehlbetrag seitens BAES bilanziert worden. Die EADS Beteiligungen können grundsätzlich von diesem Fehlbetrag betroffen sein. Jedoch sehen die Vereinbarungen zwischen EADS und BAES zu den Beteiligungen eine Begrenzung der Beitragszahlungen der Beteiligung für einen bestimmten Zeitraum vor (z. B. für Airbus bis 2011). Alle übersteigenden Beiträge sind von BAES zu tragen. Aus diesem Grund ist EADS während des Zeitraums der Beitragsbeschränkung nicht von steigenden Beiträgen aufgrund des Fehlbetrages betroffen. Zur Zeit stehen der EADS nur eingeschränkte Informationen zur Verfügung, wie sich die Unterdeckung nach dem Zeitraum

der Beitragsbeschränkung auf die Beteiligungen auswirken wird. Folglich behandelt EADS die Beiträge, als ob beitragsorientierte Pläne vorlägen.

Sonstige Verpflichtungen – Weitere Haftungsverhältnisse betreffen Gewährleistungsverpflichtungen, Vertragserfüllungs-Garantien gegenüber bestimmten Kunden sowie Verpflichtungen zu künftigen Investitionen.

Zukünftige nominale Aufwendungen aus *Miet- und Leasingverträgen* aus der Sicht der EADS als Leasingnehmer (*kein Flugzeugleasing*) betragen zum 31. Dezember 2003 Mio. € 940 und betreffen hauptsächlich Beschaffungsvorgänge, z.B. Leasing von Gebäuden Einrichtungen sowie Fahrzeugen. Folgende Laufzeiten sind zu verzeichnen:

in Mio. €	
Bis Ende des Jahres 2004	91
Nach Ende des Jahres 2004 und bis Ende des Jahres 2008	288
Nach Ende des Jahres 2008	561
Summe	940

26. Informationen über Finanzinstrumente

a) Finanzielles Risikomanagement

Aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit ist EADS einer Reihe finanzieller Risiken ausgesetzt. Hier sind insbesondere Wechselkurs- und Zinsrisiken zu nennen, die im Weiteren näher erläutert werden. Das Management und die Begrenzung der finanziellen Risiken wird bei EADS von der zentralen Treasury Abteilung entsprechend der vom Board of Directors beschlossenen Grundsätze ausgeführt. Die Identifizierung, Bewertung und Absicherung der finanziellen Risiken liegt in der Verantwortung von Treasury Committees, den Geschäftsbereichen des Konzerns und der operativen Geschäftsbereiche.

Marktrisiko

Währungsrisiko – EADS verwaltet ein langfristiges Sicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, mit dem künftige US Dollar-Umsätze, die hauptsächlich aus dem Airbus-Geschäft stammen, gesichert werden. Dieses „Hedge-Portfolio“ umfasst die große Mehrheit der sehr wahrscheinlichen Transaktionen des Konzerns.

Die Umsatzerlöse der EADS werden überwiegend in US Dollar erzielt, wohingegen ein großer Teil der Kosten in Euro und in einem geringeren Umfang in britischen Pfund anfällt. Folglich wird in dem Maße, in dem die EADS keine Finanzinstrumente zur Absicherung ihrer gegenwärtigen und zukünftigen Netto-Fremdwährungsposition einsetzt, der Gewinn durch Kursänderungen des US Dollars zum Euro beeinflusst. Da EADS beabsichtigt, Gewinne nur aus dem operativen Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Währungskursänderungen zu erzielen, werden Sicherungsstrategien festgelegt, um den Einfluss von

Wechselkursschwankungen auf diese Gewinne zu steuern und zu minimieren.

Für die Bilanzierung hat EADS einen Teil der zugrunde liegenden Grundgeschäfte als gesicherte Position eingeordnet, um die Netto-US Dollar-Position in geeigneter Weise abzusichern. In erster Linie werden Devisentermin- und Optionsgeschäfte als Sicherungsinstrumente eingesetzt.

EADS verfolgt die Absicht, den größten Teil ihres Risikos auf Basis von „firm commitments“ und „forecasted transactions“ zu sichern. EADS sichert für Produkte wie Flugzeuge üblicherweise geplante Umsatzerlöse in US Dollar für einen Zeitraum bis zum Jahr 2011. Als gesicherte Grundgeschäfte werden die ersten künftig geplanten und mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit versehenen monatlichen Cash Flows definiert. Die Cash Flows entsprechen der Abschlusszahlung bei Auslieferung. Das Treasury Committee bestimmt die Höhe dieser Cash Flows, die üblicherweise bis zu 100 % der Netto-US Dollar-Position deckt. Die zugrunde liegende geplante Transaktion hat für EADS eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit, wenn diese als künftige Lieferung in dem intern geprüften Auftragsbuch enthalten ist oder wenn es sehr wahrscheinlich ist, dass ein Vertragsabschluss erfolgt. Der Sicherungsanteil kann angepasst werden, um makroökonomischen Entwicklungen, die Wechselkurse und Zinssätze beeinflussen, soweit als möglich Rechnung zu tragen.

Im Projektgeschäft sichert die EADS 100 % der spezifizierten Zahlungsströme aus verpflichtenden Einzelverträgen. Die Sicherung erfolgt auf einer rein projekt-, beziehungsweise vertragsbezogenen Basis.

Zinsrisiko – EADS wendet die Bilanzansatzmethode zur Begrenzung des Zinsrisikos an. Der Konzern steuert das Risiko durch die Zuordnung von Risikoprofilen von Vermögenswerten zu den entsprechenden Strukturen der Verbindlichkeiten. Das Nettozinsrisiko wird durch verschiedene Instrumente gesteuert, um die Risiken und finanziellen Auswirkungen zu minimieren. Aus diesem Grund setzt der Konzern Zinsinstrumente zur Sicherung ein.

Sicherungsinstrumente, die zur Sicherung von Verbindlichkeiten eingesetzt werden, haben maximal die gleichen Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das gesicherte Grundgeschäft. Im Allgemeinen investiert EADS zur weiteren Minimierung von Zinsrisiken aus ihrem Zahlungsmittel- und Wertpapierportfolio nur in kurzfristige und/oder solche Instrumente, die sich auf einen floatenden Zinsindex beziehen.

Preisrisiko – Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie das Wertpapierportfolio des Konzerns bestehen aus nicht-spekulativen Finanzinstrumenten, die meist eine hohe Liquidität aufweisen, wie Geldmarktzertifikate, Tagesgelder, kurzfristige Wertpapiere und andere kurzfristige Geldmarktpapiere, und die nur einem unwesentlichen Preisrisiko unterliegen. Aus diesem Grund sieht der Konzern sein Preisrisiko als gering an.

Liquiditätsrisiko

Die Geschäftspolitik des Konzerns ist es, jederzeit einen ausreichenden Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten zu halten, um derzeitigen und zukünftigen Verpflichtungen nachkommen zu können. Dies wird durch Berichte über den Gesamtbestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und weitreichende ungenützte Kreditlinien (Mrd. € 2,85 zum 31. Dezember 2003 und 2002) sowie die Mio. € 700 Kreditlinie bei der European Investment Bank unterstützt. Täglich werden alle darüber hinausgehende Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in nicht-spekulative, hoch liquide Finanzinstrumente investiert. Dies sind hauptsächlich Geldmarktzertifikate, Tagesgelder, kurzfristige Wertpapiere und andere Geldmarktpapiere, deren Fälligkeit in der Regel unter drei Monaten liegt.

Kreditrisiko

EADS ist einem Kreditrisiko hinsichtlich der Nichterfüllung von Vertragspartnern (wie z.B. Fluggesellschaften) bspw. im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten ausgesetzt. Der Konzern hat Richtlinien zur Vermeidung der Konzentration und zur Begrenzung von Kreditrisiken eingeführt. Verkäufe von Produkten und Dienstleistungen erfolgen an Kunden mit einer angemessenen historischen Kreditwürdigkeit. Bargeschäfte und derivative Finanztransaktionen erfolgen nur mit sehr kreditwürdigen Finanzinstitutionen. EADS hat ein Kreditlimitsystem etabliert, um das Kreditrisiko aktiv zu steuern und zu begrenzen. Hierbei werden den Vertragspartner Kreditlinienobergrenzen für Finanztransaktionen auf Basis der Einschätzung der Kreditwürdigkeit seitens Standard & Poors, Moody' und Fitch IBCA zugeordnet. Diese Limits werden regelmäßig überwacht und aktualisiert.

Um die Verkäufe insbesondere bei Airbus und ATR zu unterstützen, kann EADS im Einzelfall an der Kundenfinanzierung beteiligt sein, entweder direkt oder durch Garantien an Dritte. Bei der Festlegung des Betrags und der Bedingungen der Finanzierung berücksichtigen Airbus und ATR die Kreditwürdigkeit der Fluggesellschaften sowie spezifische Risikofaktoren aus dem Umfeld, in dem das Flugzeug operieren soll, und aus seiner erwarteten zukünftigen Wertentwicklung. Marktzinsen sowie bankenspezifische Verfahrensweisen unterstützen die Ermittlung von Bezugsgrößen für Finanzierungsbedingungen, die Kunden angeboten werden, einschließlich des Preises.

b) Kontraktvolumen

Das unten angegebene Kontraktvolumen bzw. die Nominalbeträge von derivativen Finanzinstrumenten zeigen nicht notwendigerweise den Betrag, der zwischen den Parteien ausgetauscht wird, und sind deshalb auch kein Maß für das Risiko, dem der Konzern durch die derivativen Finanzinstrumente ausgesetzt ist.

Das Kontraktvolumen der derivativen Finanzinstrumente für Fremdwährungen setzt sich nach Fälligkeiten folgendermaßen zusammen:

in Mio. €	Stand zum 31. Dezember 2003			
	Bis zu 1 Jahr	Restlaufzeit		Summe
		Von 1 bis 5 Jahre	Mehr als 5 Jahre	
Währungssicherungskontrakte				
Devisentermingeschäfte, netto	7.104	22.581	3.604	33.289
Kauf USD Put-Optionen	285	0	0	285
USD Swaps	1.800	0	0	1.800

in Mio. €	Stand zum 31. Dezember 2002			
	Bis zu 1 Jahr	Restlaufzeit		Summe
		Von 1 bis 5 Jahre	Mehr als 5 Jahre	
Währungssicherungskontrakte				
Devisentermingeschäfte, netto	10.852	23.408	6.122	40.382
Kauf Put-Optionen	1.094	343	0	1.437
Verkauf Call-Optionen	1.094	343	0	1.437

Die Kontraktvolumina der derivativen Finanzinstrumente für Zinssicherung nach Fälligkeit setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	Stand zum 31. Dezember 2003			
	Bis zu 1 Jahr	Restlaufzeit		Summe
		Von 1 bis 5 Jahre	Mehr als 5 Jahre	
Zinssicherungskontrakte				
	0	802	2.964	3.766

c) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden bestimmt. Angesichts va-

rierender Einflussfaktoren sowie des Umfangs an Finanzinstrumenten können die hier aufgeführten Werte von den derzeit am Markt zu realisierenden Werten abweichen.

Die folgende Entwicklung der Zinssätze wurde bei der Ermittlung der Marktwerte von Finanzinstrumenten zum 31. Dezember 2003 unterstellt:

in %	EUR	USD	GBP
Zinssatz			
6 Monate	2,19	1,18	4,16
1 Jahr	2,33	1,42	4,35
5 Jahre	3,73	3,77	4,95
10 Jahre	4,52	4,90	5,04

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente des EADS Konzerns stellen sich wie folgt dar:

In Mio. €	31. Dezember 2003		31. Dezember 2002	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva:				
Sonstige Finanzanlagen	2.489	2.489	2.396	2.396
Wertpapiere	468	468	799	799
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.404	7.404	5.401	5.401
Passiva:				
Finanzverbindlichkeiten	4.767	4.776	3.830	3.830
Derivative Finanzinstrumente				
Währungssicherungskontrakte mit positivem Marktwert	7.932	7.932	2.804	2.804
Währungssicherungskontrakte mit negativem Marktwert	(18)	(18)	(161)	(161)
Zinssicherungskontrakte mit positivem Marktwert	32	32	15	15
Zinssicherungskontrakte mit negativem Marktwert	(82)	(82)	0	0

Die zum 31. Dezember 2003 entstandenen Verluste und Gewinne aus der Marktbewertung von offenen Währungskontrakten zur Sicherung zukünftiger Umsätze in Fremdwährung werden vom „Accumulated other comprehensive income“ in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen, sobald das zugrunde liegende Geschäft realisiert wird; dies ist zu verschiedenen Zeitpunkten zwischen dem Bilanzstichtag und den folgenden acht Jahren der Fall. Zum 31. Dezember 2003 ist für diese Kontrakte ein unrealisierter Gewinn von Mio. € 4.068 (nach latenten Steuern in Höhe von Mio. € 2.285) im Eigenkapital erfasst. Im Jahr 2003 wurden Mio. € 945 (nach latenten Steuern von Mio. € 526) vom „Other comprehensive income“ in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen. Im Jahr 2002 wurden unrealisierte Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von Mio. € 2.524 (nach latenten Steuern von Mio. € 1.424) im Eigenkapital (exkl. Anteile im Fremdbesitz) erfasst.

Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten – Marktwerte basieren auf Schätzungen, wobei verschiedenartige Bewertungstechniken angewandt werden, wie etwa der Barwert künftiger Cash Flows. Die angewandten Methoden und Prämissen zur Offenlegung hier aufgeführter Daten sind jedoch naturgemäß subjektiv und unterliegen diversen Beschränkungen. Zum Beispiel sind die zum 31. Dezember 2003 und 2002 zugrunde gelegten Schätzwerte nicht unbedingt ein Indikator für die Beträge, die bei künftiger Veräußerung/Einlösung der Finanzinstrumente erzielt würden.

Die folgenden Methoden wurden angewandt:

Kurzfristige Mittelanlagen, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, kurzfristige Ausleihungen, Lieferanten – Die Buchwerte im Jahresabschluss stellen aufgrund der relativ kurzen Zeitspanne zwischen Begründung und erwarteter Real-

sierung des Instruments zuverlässige Schätzungen der Marktwerte dar.

Langfristige Verbindlichkeiten; kurzfristige Verbindlichkeiten – Weder lang- und noch kurzfristige Verbindlichkeiten werden als zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten eingestuft.

Wertpapiere – Der Marktwert der „available-for-sale“ Wertpapiere wurde auf Basis ihres notierten Marktpreises zum Bilanzstichtag geschätzt. Falls ein solcher nicht vorhanden war, wurden die Marktwerte auf Basis allgemein anerkannter Bewertungsmethoden auf Basis am Bilanzstichtag erhältlicher Marktinformationen bewertet.

Währungs- und Zinssicherungskontrakte – Der Marktwert dieser Finanzinstrumente ist der geschätzte Betrag, den die Gesellschaft bezahlen müsste oder erhalten würde, wenn die Geschäfte am 31. Dezember 2003 bzw. 2002 glatt gestellt werden würden.

27. Aktienorientierte Vergütung

a) Stock Option Plan

Auf der Grundlage der Genehmigung durch die Aktionärsversammlungen (siehe die Daten unten) hat das Board of Directors der EADS 2003, 2002, 2001 und 2000 Stock Option Plänen für die Mitglieder des Executive Committee sowie für das Senior Management des Konzerns zugestimmt.

Für den 2003 Stock Option Plan überstieg, wie auch bei den vorherigen Stock Option Plänen, der Ausübungspreis den Marktpreis am Tag der Gewährung. Somit sind keine Personalaufwendungen in Zusammenhang mit der Gewährung von Stock Options angefallen.

Die folgende Tabelle fasst die wesentlichen Bedingungen der Stock Options zusammen:

	Erste Tranche	Zweite Tranche	Dritte Tranche
Datum der Aktionärsversammlung	24. Mai 2000	24. Mai 2000	10. Mai 2001
Datum des Board of Director Meetings (Zeitpunkt der Gewährung)	26. Mai 2000	26. Oktober 2000	12. Juli 2001
Anzahl gewährter Optionen	5.324.884	240.000	8.524.250
Anzahl ausstehender Optionen	5.060.400	240.000	7.818.725
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	850	34	1.650
Ausübungszeitpunkt	50 % der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50 % der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden. Optionen dürfen nicht im Zeitraum von drei Wochen vor der jährlichen Hauptversammlung oder der Bekanntgabe von Jahres-, Halbjahres- oder Quartalszahlen ausgeübt werden.		
Verfallsdatum	Zehnter Jahrestag des Zeitpunkts der Gewährung		
Bezugsverhältnis	Eine Aktie je Option		
Unverfallbarkeit	100 %	100 %	50 %
Ausübungspreis	€ 20,90	€ 20,90	€ 24,66
Ausübungspreisbedingungen	110 % des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	110 % des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	110 % des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung
Ausgeübte Optionen	0	0	0
Datum der Aktionärsversammlung	10. Mai 2001	6. Mai 2003	
Datum des Board of Director Meetings (Zeitpunkt der Gewährung)	9. August 2002	10. Oktober 2003	
Anzahl gewährter Optionen	7.276.700	7.563.980	
Anzahl ausstehender Optionen	7.205.975	7.563.980	
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	1.562	1.491	
Ausübungszeitpunkt	50 % der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50 % der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden. Optionen dürfen nicht im Zeitraum von drei Wochen vor der jährlichen Hauptversammlung oder der Bekanntgabe von Jahres-, Halbjahres- oder Quartalszahlen ausgeübt werden.		
Verfallsdatum	Zehnter Jahrestag des Zeitpunkts der Gewährung		
Bezugsverhältnis	Eine Aktie je Option		
Unverfallbarkeit	0 %	0 %	
Ausübungspreis	€ 16,96	€ 15,65	
Ausübungspreisbedingungen	110 % des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	110 % des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	0	0	

Die folgende Tabelle fasst die Entwicklung der Stock Options zusammen:

Erste und zweite Tranche	Zahl der Optionen				Stand 31. Dezember
	Ursprünglich ausgegeben	Stand 1. Januar	Ausgeübt	Verfallen	
2000	5.564.884	–	–	(189.484)	5.375.400
2001	–	5.375.400	–	–	5.375.400
2002	–	5.375.400	–	–	5.375.400
2003	–	5.375.400	–	(75.000)	5.300.400

Dritte Tranche	Zahl der Optionen				Stand 31. Dezember
	Ursprünglich ausgegeben	Stand 1. Januar	Ausgeübt	Verfallen	
2001	8.524.250	–	–	(597.825)	7.926.425
2002	–	7.926.425	–	–	7.926.425
2003	–	7.926.425	–	(107.700)	7.818.725

Vierte Tranche	Zahl der Optionen				Stand 31. Dezember
	Ursprünglich ausgegeben	Stand 1. Januar	Ausgeübt	Verfallen	
2002	7.276.700	–	–	(600)	7.276.100
2003	–	7.276.100	–	(70.125)	7.205.975

Fünfte Tranche	Zahl der Optionen				Stand 31. Dezember
	Ursprünglich ausgegeben	Stand 1. Januar	Ausgeübt	Verfallen	
2003	7.563.980	–	–	–	7.563.980
Summe	28.929.814	20.577.925	–	(1.040.734)	27.889.080

b) Mitarbeiteraktien (ESOP)

Im Jahr 2003 stimmte das Board of Directors einem zusätzlichen ESOP im Anschluss an die drei ESOPs der Jahre 2002, 2001 und 2000 zu. Im Rahmen des ESOP 2003 konnte jeder berechnete Mitarbeiter maximal 500 zuvor noch nicht emittierte Aktien beziehen. Allen Mitarbeitern wurden zwei Varianten zur Wahl angeboten. Der Zeichnungspreis bei Variante A betrug € 12,48, berechnet mit einem Abschlag von 14,5 % auf den niedrigsten Börsenwert an der Pariser Börse am 10. Oktober 2003 (€ 14,60), dem Tag, an dem der Board of Directors das Recht zum Kauf von Aktien im Rahmen von ESOP 2003 gewährte. Der Zeichnungspreis nach Variante B war der Höhe entweder des Zeichnungspreises nach Variante A oder 80 % des durchschnittlichen Eröffnungspreises der EADS-Aktie an der Pariser Börse während der letzten 20 Handelstage vor dem 10. Oktober 2003, was zu einem Bezugspreis von € 12,48 führte.

Während einer Sperrfrist von mindestens einem Jahr bei Variante A oder fünf Jahren bei Variante B ist es den Mitarbeitern untersagt, die Aktien zu verkaufen. Sie sind jedoch zum Bezug aller Dividenden berechtigt sowie bei der Hauptversammlung voll stimmberechtigt. EADS hat für beide Varianten zusammen 1.686.682 Stammaktien mit einem Nennwert von € 1,00 verkauft. In Verbindung mit ESOP 2003 ist kein Personalaufwand entstanden.

28. Geschäftsvorfälle mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Naheliegende Unternehmen und Personen – Der Konzern hat in den Jahren 2003, 2002 und 2001 verschiedene Geschäfte mit verbundenen Unternehmen im Rahmen des normalen Geschäftsbetriebs abgeschlossen und abgewickelt. Es ist EADS-Vorgabe, dass alle Geschäftsvorfälle mit nahe stehenden Unternehmen und Personen „at arm's length“, d.h. zu

üblichen Marktbedingungen, durchgeführt werden. Die Geschäftsvorfälle mit nahe stehenden Unternehmen und Personen betreffen u.a. den französischen Staat, DaimlerChrysler, Lagardère und SEPI (spanischer Staat). Mit Ausnahme der Geschäfte mit dem französischen Staat können die Geschäfte für den Konzern, sowohl einzeln als auch in Summe, als nicht wesentlich angesehen werden. Die Geschäfte mit dem französischen Staat betreffen hauptsächlich Umsätze der Geschäftsbereiche Luftfahrt, Verteidigung und Sicherheitssysteme sowie Raumfahrt.

Vergütung – Die Vergütung und ähnliche Zahlungen an Mitglieder des Board of Directors sowie an ausgeschiedene Mitglieder des Board of Directors betragen Mio. € 8,01 zum 31. Dezember 2003 (2002: Mio. € 8,39; 2001: Mio. € 5,60). Da der Ausübungspreis für die den Mitgliedern des Board of Directors gewährten Stock Options höher lag als der Börsenkurs am Tag der Gewährung, liegt hierbei kein Personalaufwand für aktienorientierte Vergütung vor. EADS hat an (ausgeschiedene) Mitglieder des Board of Directors keine Darlehen gewährt, Vorauszahlungen geleistet oder Garantien zu ihren Gunsten abgegeben. Es wird im Übrigen auch auf Anmerkung 27, „Aktienorientierte Vergütung“ dieses Konzernanhangs und Anmerkung 9, „Vergütung“ im Einzelabschluss der EADS N.V. verwiesen.

29. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Der Konzern ist Eigentümer von Immobilien (ausgewiesen unter dem Posten „Sachanlagen“), die an fremde Dritte vermietet werden. Diese wurden überwiegend von Dasa in die EADS eingebracht und zum 1. Juli 2000 zu Marktwerten erfasst. Für die nach IAS 40 notwendigen Angaben wurden die Marktwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien auf Basis der in der Eröffnungsbilanz angesetzten Werte fortgeschrieben.

Die Marktwerte wurden unter Ansatz von offiziellen Richtwerten für Grundstücke und von Versicherungswerten, bzw. aus Mieterträgen abgeleiteten Werten für Gebäude bestimmt. Die Bestimmung der Marktwerte wird hauptsächlich durch die Marktlage beeinflusst und wurde bezüglich der zum 1. Juli 2000 ermittelten Marktwerte von einem zugelassenen, unabhängigen Gutachter durchgeführt, der über die notwendige Qualifikation und neueste Erkenntnisse über den Ort und die Art der zu bewertenden Immobilien verfügte. Da sich seit diesem Zeitpunkt nur geringe Veränderungen ergeben haben, hat der Konzern auf den erneuten Einsatz eines unabhängigen Gutachters verzichtet.

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden linear über ihre Nutzungsdauer von 20 Jahren abgeschrieben. Die Immobilienwerte, die als Finanzinvestition klassifiziert werden, stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	Anschaffungskosten	Kumulierte	Buchwert	Abschreibung	Abgänge	Kumulierte	Buchwert
		Abschreibung zum 31. Dezember 2003	zum 31. Dezember 2002			Abschreibung zum 31. Dezember 2002	zum 31. Dezember 2003
Buchwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	283	(31)	252	(8)	(3)	(42)	241

Die Marktwerte der vom Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betragen Mio. € 258 (2002: Mio. € 258). Die Mieterträge der aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betragen Mio. € 12 (2002: Mio. € 13; 2001: Mio. € 12). Die korrespondierenden betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf Mio. € 12 (2002: Mio. € 10; 2001: Mio. € 7).

30. Beteiligungen an Joint Ventures

Die wesentlichen Beteiligungen des Konzerns an Joint Ventures sowie der Prozentsatz der Beteiligung sind im Anhang „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ enthalten.

Joint Ventures werden quotal konsolidiert. Nach dem Erwerb der verbleibenden Aktien der Astrium N.V. wird dieses Unternehmen und ihre Tochtergesellschaften zum 31. Dezember 2003 voll konsolidiert (siehe Anm. 4, „Akquisitionen und Veräußerungen im Geschäftsjahr“).

Die folgenden Werte zeigen den aggregierten Anteil des Konzerns an den Vermögenswerten, Verbindlichkeiten, Erträgen und Aufwendungen der Joint Ventures:

in Mio. €	2003	2002
Anlagevermögen	572	1.073
Umlaufvermögen	1.745	2.909
Rückstellungen	176	661
Verbindlichkeiten	1.599	2.937
Umsatzerlöse	1.471	2.556
Ergebnis (Verlust) aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	88	(203)
Jahresüberschuss (-fehlbetrag)	76	(212)

31. Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie („Basic Earnings Per Share“) – Das Ergebnis je Aktie („Basic Earnings Per Share“) errechnet sich aus der Division des den Aktionären zustehenden Konzernergebnisses

durch die durchschnittliche gewichtete Anzahl der während des Jahres ausgegebenen Stammaktien, abzüglich der von EADS erworbenen eigenen Anteile.

	2003	2002	2001
Den Stammaktionären zustehender Jahresüberschuss (-fehlbetrag) (Mio. €)	152	(299)	1.372
Durchschnittliche gewichtete Anzahl der Stammaktien	800.957.248	804.116.877	807.295.879
Ergebnis je Aktie (in €)	0,19	(0,37)	1,70

Ergebnis je Aktie voll verwässert („Diluted Earnings Per Share“)

– Zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie wird der gewichtete Durchschnitt der Anzahl der Stammaktien um die Auswirkungen aller potenziellen Stammaktien bereinigt. Im Konzern bestehen ausschließlich Stock Options als potenzielle Stammaktien. Da die Ausübungspreise der Stock

Options aller bisherigen Stock Option Pläne über dem Kurs der EADS-Aktie lagen, würde bei ihrer Einbeziehung der gegenteilige Effekt eintreten. Folglich sind sowohl das Konzernergebnis als auch der gewichtete Durchschnitt der Anzahl der Stammaktien für das „Ergebnis je Aktie“ und das „Ergebnis je Aktie voll verwässert“ gleich.

	2003	2002	2001
Den Stammaktionären zustehender Jahresüberschuss (-fehlbetrag) (Mio. €)	152	(299)	1.372
Durchschnittliche gewichtete Anzahl der Stammaktien	800.957.248	804.116.877	807.295.879
Ergebnis je Aktie voll verwässert (in €)	0,19	(0,37)	1,70

32. Anzahl der Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2003 beträgt 109.135 (103.967 zum 31. Dezember 2002).

33. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 31. Dezember 2003 fanden keine Ereignisse statt, die eine Angabepflicht begründen. Der Konzernabschluss wurde durch den Board of Directors am 5. März 2004 zur Veröffentlichung freigegeben.

Anlage

"Informationen zu wesentlichen Beteiligungen" – Konsolidierungsart

	2003	%	2002	%	Gesellschaft	Sitz
Airbus	V	80,00	V	80,00	128829 Canada Inc.	Kanada
	V	80,00	V	80,00	A 320 Financing limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	AA Credit Aircraft Leasing Limited	Isle Of Man
	V	80,00	V	80,00	AFC (USA) 1 inc	USA
	V	80,00	V	80,00	AFS (Cayman) 11 Limited	Cayman Islands
	V	80,00	V	80,00	AFS (Cayman) Ltd	Cayman Islands
	V	80,00	V	80,00	AFS Cayman Aerospace Limited	Cayman Islands
	V	80,00	V	80,00	Al Leasing Inc.	USA
	V	80,00	V	80,00	Al Participations S.A.R.L.	Blagnac (Frankreich)
	V	80,00	V	80,00	AIFI LLC	Isle Of Man
	V	80,00	V	80,00	AlFS (Cayman) Ltd.	Cayman Islands
	V	80,00	V	80,00	AlFS Cayman Liquidity Ltd.	Cayman Islands
	V	80,00	V	80,00	AlFS Leasing Company Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	AINA Inc.	USA
	V	80,00	V	80,00	Airbus China limited	Hong-Kong
	V	80,00	V	80,00	Airbus Deutschland GmbH	Hamburg (Deutschland)
	V	80,00	V	80,00	Airbus Espana SL	Madrid (Spanien)
	V	80,00	V	80,00	Airbus Finance Company Ltd	Dublin (Irland)
	V	80,00	V	80,00	Airbus France S.A.S	Toulouse (Frankreich)
	V	80,00	V	80,00	Airbus Holding SA	Frankreich
	V	80,00	V	80,00	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V.	Niederlande
	V	80,00	V	80,00	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd.	Irland
	V	80,00	V	80,00	Airbus Industrie Financial Service Ltd.	Irland
	V	80,00	V	80,00	Airbus Industrie G.I.E.	Blagnac (Frankreich)
	V	80,00	V	80,00	Airbus Invest	Toulouse (Frankreich)
	V	80,00	V	80,00	Airbus North American Holdings Inc. (AINA)	USA
	V	80,00	V	80,00	Airbus S.A.S	Toulouse (Frankreich)
	V	80,00	V	80,00	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	USA
	V	80,00	V	80,00	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (Frankreich)
	V	80,00	V	80,00	Airbus UK Limited	Großbritannien
	V	80,00	V	80,00	Aircabin GmbH	Laupheim (Deutschland)
	E	16,00	E	16,00	Alexandra Bail G.I.E	Frankreich
	V	80,00	V	80,00	Avaio Aerospace Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	Avaio Aviation Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	Avaio International Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	Avaio Leasing Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	Avaio Limited	Isle Of Man
	V	80,00	V	80,00	Aviateur Aerospace Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	Aviateur Eastern Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	Aviateur Finance Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	Aviateur International Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	Aviateur Leasing Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	Aviateur Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	Avion Finance Limited	Irland
	V	80,00	V	80,00	AVSA SARL	Blagnac (Frankreich)
	V	80,00	V	80,00	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Deutschland)
	V	80,00	V	80,00	Norbus	USA
	V	80,00	V	80,00	Star Real Estate SAS	Boulogne (Frankreich)
	V	80,00	V	80,00	Total Airline Service Company	Vereinigte Arabische Emirate
	V	80,00	V	80,00	Wichita	USA

Weiterhin sind 38 Zweckgesellschaften, sogenannte Special Purpose Entities (SPE), konsolidiert.

Verteidigung & Sicherheitssysteme	V	100,00			Aircraft Services Lemwerder GmbH	Lemwerder (Deutschland)
	Q	37,50	Q	37,50	ALKAN	Valenton (Frankreich)
	V	100,00			Apsys	Frankreich
	V	99,99	V	99,99	ARC	CA, USA
	V	55,00	V	55,00	Aviation Defense Service S.A.	Saint-Gilles (Frankreich)
	Q	50,00	Q	50,00	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	Cogent Defence & Security Networks	Newport, Wales (Großbritannien)
	V	100,00	V	100,00	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Deutschland)
	V	93,58	V	75,89	Dornier Services GmbH	Friedrichshafen (Deutschland)
	V	93,58	V	75,89	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	EADS CASA Military Aircraft	Madrid (Spanien)
	V	100,00	V	100,00	EADS Deutschland GmbH - Military Aircraft TB 51	München (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	EADS Deutschland GmbH – VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	EADS Deutschland GmbH – Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Deutschland)
	E	25,00	V	100,00	EADS Radio Communication Systems GmbH & Co. KG	Ulm (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	EADS Services	Boulogne (Frankreich)
	V	100,00			EADS System & Defence Electronics Belgium	Oostkamp (Belgien)
	V	100,00	V	100,00	EADS System & Defence Electronics SA	Velizy (Frankreich)

	2003	%	2002	%	Gesellschaft	Sitz
Verteidigung & Sicherheitssysteme	V	100,00	V	59,10	EADS Telecom Benelux	Brüssel (Belgien)
	V	100,00	V	100,00	EADS Telecom Canada Ltd	Dallas, Texas (USA)
	V	100,00	V	59,10	EADS Telecom Danmark	Kopenhagen (Dänemark)
	V	100,00	V	59,10	EADS Telecom Deutschland GmbH	Ulm (Deutschland)
	V	100,00	V	59,10	EADS Telecom Deutschland GmbH	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	100,00	V	59,10	EADS Telecom Espana	Barcelona (Spanien)
	V	100,00	V	100,00	EADS Telecom Federal Systems Division	San Antonio, Texas (USA)
	V	100,00	V	100,00	EADS Telecom Holding	Paris (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	EADS Telecom Inc (MATRA CUSA)	Dallas, Texas (USA)
	V	100,00	V	59,10	EADS Telecom Mexico SA de CV	Mexico DF (Mexiko)
	V	98,95	V	98,95	EADS Telecom North America	Dallas, Texas (USA)
	V	100,00	V	59,09	EADS Telecom SAS	Bois d'Arcy (Frankreich)
	V	100,00	V	59,10	EADS Telecom Spa	Mailand (Italien)
	V	100,00	V	59,10	EADS Telecom UK Ltd	Großbritannien
	V	100,00	V	100,00	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	Ewation GmbH	Ulm (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	Fairchild Controls Corporation	Frederick, Maryland (USA)
	Q	50,00	Q	50,00	Forges de Zeebrugge S.A.	Herstal-Liege (Belgien)
	V	100,00	V	100,00	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (USA)
	V	100,00	V	100,00	Gesellschaft für Flugzielardarstellung mbH	Deutschland
	V	100,00	V	100,00	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Deutschland)
	V	98,95	V	98,95	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (USA)
	V	81,25	V	81,25	LFK – Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	M.C.N. SAT HOLDING	Velizy (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	M.P. 13	Paris (Frankreich)
	Q	50,00			Maitrise d'Oeuvre SyStème	Issy les Moulineaux (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	Manhattan Beach Holdings Co.	Frederick, Maryland (USA)
	Q	37,50	Q	37,50	Marconi Oversight Ltd.	Chelmsford (Großbritannien)
	V	100,00	V	100,00	Matra Aerospace Inc.	Frederick, Maryland (USA)
	V	100,00	V	100,00	Matra Défense	Velizy (Frankreich)
	Q	37,50	Q	37,50	Matra Electronique	La Croix Saint-Ouen (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Deutschland)
	Q	37,50	Q	37,50	MBDA France	Velizy (Frankreich)
	Q	37,50	Q	37,50	MBDA Inc	Westlack, CA (USA)
	Q	37,50	Q	37,50	MBDA Italy SpA	Rom (Italien)
	Q	37,50	Q	37,50	MBDA M S.A.	Chatillon sur Bagneux (Frankreich)
	Q	37,50	Q	37,50	MBDA SAS	Velizy (Frankreich)
	Q	37,50	Q	37,50	MBDA Services	Velizy (Frankreich)
	Q	37,50	Q	37,50	MBDA Treasury	Jersey (Großbritannien)
	Q	37,50	Q	37,50	MBDA UK Ltd.	Stevenage, Herts (Großbritannien)
	V	100,00	V	100,00	MULTICOMS	Vélizy (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	Operations Services Germany	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	80,00	V	80,00	Pentastar Holding	Paris (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	Proj2	Paris (Frankreich)
	Q	50,00	Q	50,00	Propulsion Tactique S.A.	La Ferte Saint Aubin (Frankreich)
	V	98,95	V	98,95	Pyderion Contact Technologies Inc.	Dallas, Texas (USA)
	E	33,00			Reutech Radar Systems (Pty) Ltd.	Stellenbosch (South Africa)
	E	18,75			Roxel	Saint-Médard-en-Jalles (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	Sycamore S.A.	Boulogne-Billancourt (Frankreich)
	V	67,00	V	67,00	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Deutschland)
	Q	50,00	Q	50,00	TDA – Armements S.A.S.	La Ferte Saint Aubin (Frankreich)
	V	98,00	V	98,00	TDW- Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	International Test & Services	Velizy (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	TYX Corp.	Reston, VA (USA)
	E	50,00			United Monolithic Semiconductors France SAS	Orsay (Frankreich)
	E	50,00			United Monolithic Semiconductors Holding	Orsay (Frankreich)
	E	50,00			United Monolithics Semiconductor GmbH	Ulm (Deutschland)
Raumfahrt	V	100,00	Q	75,00	Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA)	Madrid (Spanien)
	V	100,00	Q	75,00	EADS Astrium GmbH	München (Deutschland)
	V	100,00			EADS Astrium Jersey Ltd.	Jersey (Großbritannien)
	V	100,00	Q	75,00	EADS Astrium Ltd.	Stevenage (Großbritannien)
	V	100,00	Q	75,00	EADS Astrium N.V.	Den Haag (Niederlande)
	V	100,00	Q	75,00	EADS Astrium SAS	Toulouse (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	EADS CASA Spacio S.L.	Madrid (Spanien)
	V	100,00	V	100,00	EADS Deutschland GmbH – Space Services	München (Deutschland)
	V	68,40	V	68,40	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	München (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	EADS Space B.V.	Amsterdam (Niederlande)
	V	100,00			EADS Space Transportation (Holding) SAS	Paris (Frankreich)
	V	100,00			EADS Space Transportation GmbH	München (Deutschland)
	V	100,00			EADS Space Transportation N.V.	Amsterdam (Niederlande)
	V	100,00	V	100,00	EADS Space Transportation S.A.	Les Muraux (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	Global DASA LLC	New York (USA)

	2003	%	2002	%	Gesellschaft	Sitz
	V	100,00	Q	75,00	Matra Marconi Space UK Ltd.	Stevenage (Großbritannien)
	V	100,00	Q	75,00	MMS Systems Ltd	Stevenage (Großbritannien)
	E	47,40	E	47,40	Nahuelsat S.A.	Buenos Aires (Argentinien)
	V	100,00	Q	75,00	NRSLC Infoterra Ltd	Southwood (Großbritannien)
	V	100,00			Paradigm Secure Communications (Holding) Ltd.	Stevenage (Großbritannien)
	V	100,00			Paradigm Secure Communications Ltd	Stevenage (Großbritannien)
	V	100,00			Paradigm Services Ltd	Stevenage (Großbritannien)
	V	100,00	Q	75,00	TESAT-Spacecom Geschäftsführung GmbH	Backnang (Deutschland)
	V	100,00	Q	75,00	TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Deutschland)
Militärische Transportflugzeuge	V	90,00			Airbus Military S.L.	Madrid (Spanien)
	V	100,00			CASA Aircraft USA, Inc.	Chantilly, Virginia (USA)
	V	100,00	V	100,00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (Spanien)
Luftfahrt	V	80,00	V	50,00	Aerobail GIE	Paris (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	American Eurocopter Corp.	Dallas, Texas (USA)
	V	60,00			American Eurocopter LLC	Dallas, Texas (USA)
	Q	50,00	Q	51,00	ATR GIE	Toulouse (Frankreich)
	V	50,10	V	50,10	Composites Aquitaine S.A.	Salaunes (Frankreich)
	V	50,00	V	50,00	Composites Atlantic Ltd.	Halifax (Kanada)
	V	88,00	V	88,00	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (USA)
	V	100,00	V	100,00	EADS ATR S.A.	Toulouse (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	München (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	EADS Revima APU S.A.	Caudebec en Caux (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	EADS Revima S.A.	Tremblay en Frankreich (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	EADS Seca S.A.	Le Bourget (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	EADS Socata S.A.	Le Bourget (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	EADS Sogerma S.A.	Mérignac (Frankreich)
	V	50,10	V	50,10	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Tunesien)
	V	100,00	V	100,00	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Deutschland)
	V	75,00	V	75,00	Eurocopter South East Asia	Singapur
	V	100,00	V	100,00	Eurocopter Canada Ltd.	Ontario (Kanada)
	V	100,00	V	100,00	Eurocopter Deutschland GmbH	München (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	Eurocopter Holding S.A.	Paris (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	Eurocopter S.A.	Marignane (Frankreich)
	V	76,52	V	76,52	Helibras - Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brasilien)
	V	100,00	V	100,00	Maroc Aviation S.A.	Casablanca (Marokko)
	V	100,00	V	100,00	Noise Reduction Engineering B.C.	Washington D.C. (USA)
	V	100,00			Socata Aircraft Inc.	Miami, Florida (USA)
	V	100,00	V	100,00	Sogerma America Barfield B.C.	Miami, Florida (USA)
	V	100,00			Sogerma Drawings S.A.	Mérignac (Frankreich)

Weiterhin sind 40 Zweckgesellschaften, sogenannte Special Purpose Entities (SPE), konsolidiert.

	2003	%	2002	%	Gesellschaft	Sitz
Zentrale	V	100,00	V	100,00	Airbus Financial Company Holding B.V.	Dublin (Irland)
	V	75,00	V	75,00	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	München (Deutschland)
	E	46,03	E	45,96	Dassault Aero Service	
	E	46,03	E	45,96	Dassault Assurances Courtage	
	E	46,03	E	45,96	Dassault Aviation	Paris (Frankreich)
	E	46,03	E	45,96	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro, NJ (USA)
	E	46,03	E	45,96	Dassault Falcon Service	
	E	46,03	E	45,96	Dassault International France	Vaucresson (Frankreich)
	E	46,03	E	45,96	Dassault International Inc	Paramus, NJ (USA)
	V	93,58	V	75,89	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	EADS CASA France	Paris (Frankreich)
	V	100,00	V	100,00	EADS CASA S.A. (Headquarters)	Madrid (Spanien)
	V	100,00	V	100,00	EADS Deutschland GmbH – Zentrale	München (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	EADS Deutschland GmbH, FO - Forschung	München (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	EADS Deutschland GmbH, LO - Liegenschaften OTN	München (Deutschland)
	V	100,00	V	100,00	EADS France	Paris (Frankreich)
	V	100,00			EADS North America Inc.	Washington (USA)
	V	100,00	V	100,00	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
	E	46,03	E	45,96	IPS	
	E	46,03	E	45,96	Société Toulouse Colomiers	
	E	46,03	E	45,96	Sogitec Industries	Suresnes (Frankreich)

V: voll konsolidiert

Q: quotall konsolidiert

E: at equity konsolidiert

Die Prozentangaben stellen den direkten Anteilsbesitz dar.

1.2.2 Einzelabschluss

EADS N.V.

Bilanz

in Mio. €		zum 31. Dezember	
Aktiva	Anm.	2003	2002
Goodwill	3	4.354	4.618
Finanzanlagen	3	9.647	5.479
Anlagevermögen		14.001	10.097
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	4	3.778	5.343
Wertpapiere	5	307	657
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5	6.117	3.793
Umlaufvermögen		10.202	9.793
Summe Aktiva		24.203	19.890
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		813	811
Rücklagen		15.336	11.954
Eigenkapital	6	16.149	12.765
Finanzverbindlichkeiten		194	–
Sonstige Verbindlichkeiten	7	7.860	7.125
Verbindlichkeiten		8.054	7.125
Summe Passiva		24.203	19.890

Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	2003	2002
Beteiligungsergebnis	398	118
Sonstige Aufwendungen/Erträge	(246)	(417)
Jahresergebnis	152	(299)

1. Allgemein

EADS N.V. mit Sitz in Amsterdam, Niederlande, ist als Holdinggesellschaft in der Koordination und dem Management von Beteiligungen und sonstigen Anteilen an Unternehmen tätig; sie finanziert und übernimmt Verbindlichkeiten, gewährt Sicherheiten und gibt Schuldgarantien für rechtlich selbständige Einheiten, Partnerschaften, Allianzen und sonstige Unternehmen, die in der Luftfahrt-, Verteidigungs-, Raumfahrt und/oder Kommunikationsindustrie tätig sind bzw. deren Geschäftstätigkeit in einem ergänzenden, unterstützenden oder untergeordneten Zusammenhang zu den vorgenannten Branchen steht.

Die Ausführungen zur Geschäftstätigkeit der Gesellschaft und zur Konzernstruktur, die im Konzernanhang gemacht werden,

in Mio. €	Goodwill	Finanzanlagen, Konzerngesellschaften	Summe Anteile an
Stand am 31. Dezember 2002	4.618	5.479	10.097
Zugänge	–	449	449
Abschreibung	(264)	–	(264)
Beteiligungsergebnis	–	398	398
Marktwertanpassung Finanzierungsinstrumente/Sonstige	–	3.482	3.482
Erhaltene Dividenden	–	(161)	(161)
Stand am 31. Dezember 2003	4.354	9.647	14.001

Die Position Marktwertanpassung Finanzinstrumente/Sonstige spiegelt im Wesentlichen die Auswirkungen im „Other comprehensive income“ durch Anwendung von IAS 39 wider.

4. Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in Mio. €	2003	2002
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.561	5.214
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	57	49
Sonstige Vermögenswerte	160	80
Summe Forderungen und sonstige Vermögenswerte	3.778	5.343

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten im Wesentlichen Forderungen im Zusammenhang mit dem Finanz- und Liquiditätsmanagement der EADS N.V. Alle Forderungen und sonstige Vermögenswerte haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

5. Wertpapiere, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

EADS hat den Ausweis von kurzfristigen Wertpapieren wie folgt geändert. Kurzfristige Wertpapiere, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen und die in den Vorjahren unter dem Posten „Wertpapiere“ ausgewiesen wurden, wurden in den Posten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“ umgliedert (siehe auch Anm. 2 im Konzernanhang).

Der Wertpapierbestand umfasst im Wesentlichen „available-for-sale“ Wertpapiere.

treffen auch auf den Einzelabschluss zu. In Einklang mit Artikel 402, Buch 2 des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches wird die Gewinn- und Verlustrechnung in verkürzter Form dargestellt.

2. Grundsätze der Rechnungslegung

Die im Konzernanhang beschriebenen Grundsätze der Rechnungslegung gelten – wenn nichts Gegenteiliges erwähnt wird – auch für den Einzelabschluss.

3. Anlagevermögen

Im folgenden wird der Anlagespiegel dargestellt:

6. Eigenkapital

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Kapitalrücklage (Aufgeld)	Sonderposten im Eigenkapital AOCI	Eigene Anteile	Gesetzliche Rücklage	Gewinnrücklage	Summe Eigenkapital
Stand am 31. Dezember 2001	809	8.459	1.065	(1.278)	–	240	582	9.877
Kapitalerhöhung	2		14					16
Jahresergebnis							(299)	(299)
Ausschüttung							(403)	(403)
Zuführung zur gesetzlichen Rücklage						40	(40)	
Erwerb eigener Anteile					(156)			(156)
Other comprehensive income				3.730				3.730
Stand am 31. Dezember 2002	811	8.459	1.079	2.452	(156)	280	(160)	12.765
Kapitalerhöhung	2		19					21
Jahresergebnis							152	152
Ausschüttung			(240)					(240)
Zuführung zur gesetzlichen Rücklage						190	(190)	
Erwerb eigener Anteile					(31)			(31)
Other comprehensive income				3.482				3.482
Stand am 31. Dezember 2003	813	8.459	858	5.934	(187)	470	(198)	16.149

Weitere Informationen zum Eigenkapital werden in der Anmerkung 18, „Eigenkapital“, im Konzernanhang gegeben.

Die kumulierten Anpassungen aus Umrechnungsdifferenzen sind im „Accumulated other comprehensive income“ (AOCI) enthalten.

Beim „Accumulated other comprehensive income“ handelt es sich im Wesentlichen um Marktwertanpassungen der Finanzinstrumente von Konzerngesellschaften entsprechend der Anteilsquote.

Die nach holländischem Recht notwendigen gesetzlichen Rücklagen resultieren aus dem Anteil von EADS an thesaurierten Ergebnissen aus Beteiligungen von Mio. € 466 (2002: Mio. € 280) und aktivierten selbst geschaffenen immateriellen Vermögenswerten in Höhe von Mio. € 4 (2002: 0).

7. Sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. €	zum 31. Dezember	
	2003	2002
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.999	6.335
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	765	741
Sonstige Verbindlichkeiten	96	49
Summe	7.860	7.125

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ergeben sich hauptsächlich im Rahmen des Finanz- und Liquiditätsmanagements bei der EADS N.V.

8. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Für Konzerngesellschaften wurden Garantien von insgesamt Mio. € 56 gegeben.

9. Vergütung

EADS änderte 2003 die Politik zur Offenlegung von Boni. In den Vorjahren wurden Boni in dem Jahr offengelegt, in dem die Zahlung erfolgte. In Einklang mit einschlägigen niederländischen Bestimmungen wurden 2003 die dem Berichtsjahr zuzurechnenden Boni, die gewöhnlich im Folgejahr ausbezahlt werden, offengelegt. Die Vorjahresangabe wurde entsprechend angepasst.

Die gesamten Vergütungen und damit zusammenhängenden Kosten im Jahr 2003 für aktive und frühere Mitglieder des Board of Directors setzen sich folgendermaßen zusammen:

in €	2003	2002
Fixum	3.981.000	4.493.538
Bonus (bezogen auf das Berichtsjahr)	3.821.930	3.672.425
Sitzungsgeld	205.000	220.000
Summe	8.007.930	8.385.963

Folgende Zahlungen wurden an die einzelnen Mitglieder des Board of Directors geleistet:

2003	Fixum in €	Bonus in € (bezogen auf 2003)	Sitzungsgeld in €	Summe in €
Mitglieder des Board of Directors				
Manfred Bischoff	60.000	153.000	70.000	283.000
Arnaud Lagardère ⁽¹⁾	–	102.000	40.000	142.000
Philippe Camus	1.114.500	916.309	–	2.030.809
Rainer Hertrich	1.114.500	916.309	–	2.030.809
Noël Forgeard	1.097.000	1.067.949	–	2.164.949
Hans-Peter Ring	310.000	322.113	–	632.113
Eckhard Cordes	30.000	76.500	25.000	131.500
Pedro Ferreras	30.000	76.500	25.000	131.500
Jean-René Fourtou	30.000	76.500	10.000	116.500
Michael Rogowski	30.000	76.500	25.000	131.500
Frühere Mitglieder des Board of Directors				
Jean-Luc Lagardère ⁽¹⁾	60.000	38.250	10.000	108.250
Axel Arendt	105.000	–	–	105.000
Summe	3.981.000	3.821.930	205.000	8.007.930

⁽¹⁾ Die Boni für Hr. Jean-Luc Lagardère und Hr. Arnaud Lagardère sind zeitanteilig entsprechend ihrer Mitgliedschaft im Board of Directors enthalten.

2002	Fixum in €	Bonus in € (bezogen auf 2003)	Sitzungsgeld in €	Summe in €
Mitglieder des Board of Directors				
Manfred Bischoff	60.000	142.000	70.000	272.000
Jean-Luc Lagardère	60.000	142.000	70.000	272.000
Philippe Camus	1.202.281 ⁽¹⁾	849.000	–	2.051.281
Rainer Hertrich	1.500.146 ⁽²⁾	849.000	–	2.349.146
Noël Forgeard	1.042.997	1.087.925	–	2.130.922
Eckhard Cordes	30.000	71.000	25.000	126.000
Pedro Ferreras	30.000	71.000	35.000	136.000
Jean-René Fourtou	30.000	71.000	5.000	106.000
Michael Rogowski	30.000	71.000	15.000	116.000
Frühere Mitglieder des Board of Directors				
Axel Arendt	508.114	318.500	–	826.614
Summe	4.493.538	3.672.425	220.000	8.385.963

⁽¹⁾ Einschließlich € 57.399 als Nachtragszahlung für Vorjahre

⁽²⁾ Einschließlich € 355.632 als Nachtragszahlung für Vorjahre

Die folgende Aufstellung zeigt einen Überblick über die Anteile der Mitglieder des Board of Directors aus den Stock Option Plänen der EADS:

Anzahl der Optionen	am 1. Januar 2003	gewährt im Jahr 2003	am 31. Dezember 2003	Ausübungspreis	Verfallsdatum
Philippe Camus	135.000	–	135.000	20,90	8. Juli 2010
	135.000	–	135.000	24,66	12. Juli 2011
	135.000	–	135.000	16,96	8. August 2012
	–	135.000	135.000	15,65	9. Oktober 2013
Rainer Hertrich	135.000	–	135.000	20,90	8. Juli 2010
	135.000	–	135.000	24,66	12. Juli 2011
	135.000	–	135.000	16,96	8. August 2012
	–	135.000	135.000	15,65	9. Oktober 2013
Noël Forgeard	110.000	–	110.000	20,90	8. Juli 2010
	88.000	–	88.000	24,66	12. Juli 2011
	108.000	–	108.000	16,96	8. August 2012
	–	108.000	108.000	15,65	9. Oktober 2013
Hans-Peter Ring	10.000	–	10.000	20,90	8. Juli 2010
	28.000	–	28.000	24,66	12. Juli 2011
	37.000	–	37.000	16,96	8. August 2012
	–	50.000	50.000	15,65	9. Oktober 2013
Summe	1.191.000	428.000	1.619.000		

Die Pensionsansprüche der Mitglieder des Board of Directors, die auch Mitglieder des Executive Committee sind, ergeben sich wie folgt:

Die Anstellungsverträge der Mitglieder des Executive Committee enthalten Pensionszusagen, wonach ihnen nach fünf Jahren im Leitungsgremium („Executive Committee“) der EADS ab dem Alter von 60 Jahren bis 65 Jahre eine jährliche Pension von 50 % ihres jährlichen Basisjahresgehalts zusteht. Für die CEOs ist das Pensionsalter 60 Jahre. Die Pensionsansprüche steigen nach 10 Jahren im Executive Committee auf 60 %.

Diese Pensionspläne wurden im Rahmen von Gemeinschaftsplänen für Führungskräfte in Frankreich und Deutschland eingeführt und finanziert. Die Pensionspläne enthalten unterschiedliche Regelungen zum Beispiel hinsichtlich der Mindestzugehörigkeit zum Konzern oder zu anderen Bedingungen um sie in Einklang mit nationalen Vorschriften zu bringen.

Die angegebenen Beträge beinhalten weder Sachbezüge, auf die Mitglieder des Executive Committee einen Anspruch haben, noch Sozialversicherungsabgaben, noch Steuern.

Die Mitglieder des Executive Committee haben Anspruch auf einen Dienstwagen. Herrn Rainer Hertrich wird ferner eine Dienstwohnung in Frankreich gestellt.

EADS hat ihren aktiven oder früheren Directors weder Darlehen noch Vorschüsse, noch Garantien gewährt.

Zusatzangaben

1. Bestätigungsvermerk

Einleitung

Wir haben den beigefügten Abschluss der EADS N.V., Amsterdam („EADS“ oder „Gesellschaft“), für das Jahr 2003 geprüft. Der Abschluss liegt in der Verantwortung der Geschäftsleitung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Abschluss abzugeben.

Art und Umfang der Prüfung

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Abschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Im Rahmen der Prüfung werden Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Abschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsleitung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Abschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Bestätigungsvermerk

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Abschluss in allen wesentlichen Punkten ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2003 und befindet sich in Übereinstimmung mit den IFRS des International Accounting Standard Board sowie den allgemeinen Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande. Dieser Abschluss erfüllt im übrigen die Anforderungen des niederländischen Rechts in Bezug auf die Konzernrechnungslegung und der Berichterstattung wie in Teil 9 des Zweiten Buches des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches enthalten.

Den Haag, 5. März 2004 Amsterdam, 5. März 2004

KPMG Accountants N.V. Ernst & Young Accountants

2. Ergebnisverwendung

In Artikel 30 und 31 der Satzung ist niedergelegt, dass der Board of Directors bestimmen soll, welcher Anteil des Ergebnisses den Rücklagen zugeführt werden soll. Die Hauptversammlung kann nur nach Vorschlag des Boards of Directors und nur in dem von Gesetz und Satzung zulässigen Umfang über die Rücklagen verfügen. Ausschüttungen können erst dann erfolgen, wenn aus dem angenommenen Jahresabschluss ersichtlich ist, dass das Eigenkapital des Unternehmens größer ist als die Summe aus eingezahltem und eingefordertem Kapital, erhöht um die gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen.

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen den, aus der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2003 ersichtlichen Jahresüberschuss in Höhe von Mio. € 152 den Gewinnrücklagen zuzuführen und € 0,40 pro Aktie aus den verwendbaren Rücklagen an die Aktionäre auszuschütten.

3. Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2003

Für weitere Informationen wird auf die Anmerkung 33, „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“, im Anhang des Konzernabschlusses verwiesen.

1.3 Prüfungshonorare

Leistungen der Abschlussprüfer und ihrer Mitgliedsfirmen, die im Jahr 2003 und 2002 erbracht wurden.

	KPMG Accountants N.V.				Ernst & Young Accountants			
	2003		2002		2003		2002	
	Betrag (in T €)	%	Betrag (in T €)	%	Betrag (in T €)	%	Betrag (in T €)	%
Prüfung								
• Prüfprozess, Bestätigungen, Prüfung des Einzel- und Konzernabschlusses	4 514	65,1	4 049	62,0	4 263	64,2	3 728	56,8
• Zusatzaufgaben	2 133	30,7	1 804	27,7	1 108	16,7	2 785	42,5
Zwischensumme	6 647	95,8	5 853	89,7	5 371	80,9	6 513	99,3
Andere Leistungen, soweit relevant								
• Recht, Steuern, Personal	294	4,2	675	10,3	1 105	16,7	45	0,7
• Informationstechnologie	–	–	–	–	28	0,4	–	–
• Interne Revision	–	–	–	–	–	–	–	–
• Sonstige (zu detaillieren, wenn > 10 % der Prüfungsgebühren)	–	–	–	–	132	2,0	–	–
Zwischensumme	294	4,2	675	10,3	1 265	19,1	45	0,7
Gesamt	6 941	100,0	6 528	100,0	6 636	100,0	6 558	100,0

2.1 Geschäftsführung und Kontrolle

2.1.1 Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers

Gemäß der Satzung der Gesellschaft trägt das Board of Directors die Verantwortung für die Belange der Gesellschaft.

Das Board of Directors besteht aus höchstens elf Mitgliedern, die von der Hauptversammlung bestellt und abberufen werden. Das Board of Directors beschloss im Rahmen der am 7. Juli 2000 abgehaltenen Sitzung des Board of Directors die Geschäftsordnung zur Regelung der internen Angelegenheiten (die „Geschäftsordnung“). Die Geschäftsordnung wurde jüngst im Rahmen der Sitzung des Board of Directors am 5. Dezember 2003 geändert, um wie nachfolgend beschrieben Empfehlungen bezüglich Änderungen in der Unternehmensführung zu berücksichtigen. Die Geschäftsordnung bestimmt die Zusammensetzung, die Rolle und die Hauptverantwortungsbereiche des Board of Directors und legt die Art und Weise der Ernennung und die Verantwortungsbereiche der Chairmen und der Chief Executive Officers fest. Die Geschäftsordnung sieht auch die Einrichtung von zwei Ausschüssen (dem Audit Committee und dem Remuneration and Nomination Committee) vor und bestimmt deren Zusammensetzung, Rolle und Geschäftsordnung.

Das Board of Directors hat außerdem bestimmte Insidergeschäftsvorschriften erlassen, die seine Mitglieder in bestimmten Fällen im Handel mit Aktien des Konzerns beschränken (nähere Informationen finden sich im vorstehenden Abschnitt „Teil 2/3.1.3 Gelten des Recht – Niederländische Vorschriften“).

Die Parteien des Participation Agreement haben vereinbart, dass die mit den indirekten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte von EADS Participations B.V. so ausgeübt werden sollen, dass das Board of Directors von EADS Mitglieder des Boards von EADS Participations B.V. und zwei weitere unabhängige Board-Mitglieder umfasst, die keine Officers, Directors, Mitarbeiter, Beauftragte oder sonstige Vertreter von DaimlerChrysler, SOGEPA, Lagardère oder dem französischen Staat sind und anderweitig in keiner bedeutenden wirtschaftlichen oder beruflichen Verbindung mit einer der vorgenannten Parteien stehen. Laut Participation Agreement besteht das erste Board of Directors aus elf Mitgliedern, von denen:

- vier von DaimlerChrysler;
- vier von SOGEADE;
- eines von SEPI und;
- jeweils ein unabhängiges Mitglied von DaimlerChrysler und ein unabhängiges Mitglied von SOGEADE benannt werden.

Gemäß der Satzung endet die Amtszeit der Mitglieder des ersten Board of Directors mit der im Jahr 2005 abzuhaltenden ordentlichen Jahreshauptversammlung der Gesellschaft. Die Mitglieder des Board of Directors werden von dieser ordentlichen Hauptversammlung und danach durch jede fünfte ordentliche Hauptversammlung ernannt.

Die Hauptversammlung kann darüber hinaus einzelne Mitglieder des Board of Directors jederzeit suspendieren oder abberufen. Die Anzahl der Amtsperioden der Mitglieder ist nicht begrenzt.

Das erste Board of Directors ernannte zwei Chairmen, von denen einer aus den Reihen der von DaimlerChrysler benannten Mitglieder des Boards und einer aus den Reihen der von SOGEADE benannten Mitglieder gewählt wurden.

Die Chairmen gewährleisten die reibungslose Arbeitsweise des Board of Directors, insbesondere indem sie die Arbeit der Chief Executive Officers durch strategische Besprechungen mit externen Partnern auf höchster Ebene unterstützen.

Das Board of Directors ernannte ferner zwei Chief Executive Officers, die für die laufende Geschäftsführung verantwortlich sind. Einer von ihnen wurde aus den Reihen der von DaimlerChrysler benannten Board-Mitgliedern und einer aus den Reihen der von SOGEADE benannten Board-Mitgliedern gewählt.

Die Gesellschaft wird vom Board of Directors oder von zwei Chief Executive Officers gemeinsam vertreten. Darüber hinaus hat die Gesellschaft den Chief Executive Officers allgemeine Vollmacht erteilt, die sie ermächtigt, die Gesellschaft einzeln zu vertreten.

In Fällen, in denen die beiden Chief Executive Officers keine Einigung erzielen können, wird die betreffende Angelegenheit den beiden Chairmen vorgelegt.

Die Chief Executive Officers dürfen keine Geschäfte tätigen, die in die Hauptverantwortungsbereiche des Board of Directors fallen, es sei denn, diesen Geschäften wurde vom Board of Directors zugestimmt.

Zu den Hauptverantwortungsbereichen des Board of Directors zählen unter anderem:

- Zustimmung zu grundlegenden Änderungen von Art und Umfang der Aktivitäten des Konzerns;
- Zustimmung zur Gesamtstrategie und dem Strategieplan des Konzerns;
- Genehmigung des Geschäftsplans und des Jahresbudgets des Konzerns;
- Festlegung der wichtigsten Leistungsziele des Konzerns;
- Ernennung der Mitglieder des Executive Committee (siehe unten) und des Corporate Secretary;
- Zustimmung zu Vorschlägen für die Ernennung der Chairmen des Supervisory Board (oder ähnlicher Gremien) und der Chief Executive Officers (oder vergleichbarer Positionen) von wichtigen Unternehmen und Geschäftseinheiten des Konzerns;

- Zustimmung zu wesentlichen Änderungen der Organisationsstruktur des Konzerns;
- Zustimmung zu wichtigen Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen des Konzerns, die im Geschäftsplan enthalten sind und einen Wert von € 200 Mio. übersteigen;
- Zustimmung zu wichtigen strategischen Bündnissen und Kooperationsabkommen des Konzerns;
- Zustimmung zu allen maßgeblichen Entscheidungen, die sich auf die Geschäfte mit ballistischen Raketen des Konzerns auswirken;
- Zustimmung zu Angelegenheiten der Aktionärspolitik, wichtigen Maßnahmen oder wichtigen Ankündigungen für die Kapitalmärkte;
- Zustimmung zu anderen Maßnahmen und geschäftlichen Angelegenheiten, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung sind, oder die ein ungewöhnliches Risikoniveau beinhalten.

Das Board of Directors versammelte sich im Jahr 2003 achtmal. Die durchschnittliche Teilnahmequote bei diesen Versammlungen betrug 76 %. Zu den diskutierten Themen und genehmigten Vorhaben gehörten die Strategie von EADS, Reorganisationsprozesse (wie zum Beispiel die Weiterführung der Umstrukturierung des Geschäftsbereiches Raumfahrt und die Reorganisation im Bereich Verteidigung und Sicherheit), bedeutende Geschäftsangelegenheiten und Verträge (wie zum Beispiel die Genehmigung für den A340 HGW, das Angebot bezüglich des Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA), die Verträge bezüglich Skynet 5/Paradigm, A400M und NH90) und die Genehmigung von Betriebsplänen, des Budgets, von Hedging- und Finanzierungsgrundsätzen, der Vergütung (einschließlich eines Aktienoptionsplans und eines Belegschaftsaktieneigentumsplans) sowie die Finanzergebnisse und der Ausblick der Gruppe. Das Board of Directors befasste sich außerdem mit Themen wie Personalwesen, z. B. die Qualifikation des Managements, sowie das Anwerben, die Bindung und die Entwicklung von Mitarbeitern mit hohem Potenzial, um die zukünftige Qualität des EADS-Managements sowie die multinationale Führungsstruktur zu sichern. Während dieses Zeitraums wurde das Board of Directors regelmäßig durch Tätigkeitsberichte von den Chief Executive Officers auf dem Laufenden gehalten, die kontinuierlich aktualisierte Prognosen sowie strategische und betriebliche Planungen einschlossen.

Darüber hinaus diskutierte das Board of Directors auf seiner Sitzung am 5. Dezember 2003 die Empfehlungen bezüglich der Änderungen der Corporate Governance von EADS im Licht der Corporate Governance Best Practices, wie sie in den für EADS relevanten Rechtsordnungen anwendbar sind. Das Board of Directors nahm die Empfehlungen an, die sich auf die Arbeitsweise des Board of Directors beziehen, einschließlich der Einführung eines Verfahrens zur Bewertung seiner Leistungen, des persönlichen Status der Directors, einschließlich ihrer jeweiligen Vergütung und der Vergütungspolitik des Board of Directors,

der Rolle der Ausschüsse des Board of Directors und der Erweiterung der Aktionärsrechte, einschließlich unter anderem des Informationszugangs durch die Einrichtung spezieller Seiten auf der Webseite von EADS betreffend die Corporate Governance.

Nach der Annahme dieser Empfehlungen beschloss das Board of Directors die Einführung interner Richtlinien für Directors (die „**Richtlinien für Directors**“), die die Rechte und Pflichten der Mitglieder des Board of Directors sowie Einzelheiten zur Rolle der Ausschüsse des Board of Directors im Rahmen der Geschäftsordnung niederlegen. Im Jahr 2003 wurde Hans Peter Ring (Chief Financial Officer und Mitglied des Executive Committee) durch die Hauptversammlung von EADS am 6. Mai 2003 zum Mitglied des Board of Directors ernannt, um den Platz von Axel Arendt einzunehmen, der mit Wirkung vom 1. November 2002 zurückgetreten ist.

Philippe Camus und Rainer Hertrich wurden von der am 10. Mai 2000 abgehaltenen Hauptversammlung von EADS zu Directors und in der am selben Tag abgehaltenen Sitzung des Board of Directors zu Chief Executive Officers ernannt. Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère wurden von der Hauptversammlung von EADS, die am 19. Juni 2000 stattfand, mit Wirkung vom 7. Juli 2000 zu Directors und in der am 7. Juli 2000 abgehaltenen Sitzung des Board of Directors zu Chairmen ernannt. Als Nachfolger von Jean-Luc Lagardère wurde Arnaud Lagardère im Rahmen einer Sitzung des Board of Directors am 28. März 2003, mit sofortiger Wirkung ab dem Tag seiner Ernennung zum Director durch die Hauptversammlung der EADS, die am 6. Mai 2003 abgehalten wurde, als einer der Chairmen des Board of Directors und Mitglied des Audit Committee und des Remuneration and Nomination Committee ernannt.

Jeder Director besitzt eine Stimme, wobei im Falle eines vakanten Sitzes im Board of Directors in Bezug auf ein von DaimlerChrysler benanntes Mitglied oder ein von SOGEADE benanntes Mitglied bei dieser Sitzung die von DaimlerChrysler benannten anwesenden oder vertretenen Mitglieder dieselbe Anzahl von Stimmen ausüben können wie die von SOGEADE benannten anwesenden oder vertretenen Mitglieder und umgekehrt. Alle Beschlüsse des Board of Directors erfordern eine Ja-Stimme von mindestens sieben Mitgliedern durch persönliche Abstimmung oder Stimmrechtsvollmacht. Seit dem 8. Juli 2003 hat der von SEPI nominierte Director nicht länger die Fähigkeit, Entscheidungen des Board of Directors hinsichtlich CASA-Angelegenheiten zu blockieren (wie in „Teil 2/3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären – Die Organisation von EADS Participations B.V.“ definiert).

Die Beschlussfähigkeit zur Behandlung einzelner Belange in einer Sitzung des Board of Directors erfordert die Anwesenheit von mindestens einem der von SOGEADE benannten Board Mitglieder und eines der von DaimlerChrysler benannten Board Mitglieder.

Bei Uneinigkeit im Board of Directors, die nicht dazu führt, dass DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption ausüben kann (siehe Abschnitt „Teil 2/3.3.2 Beziehungen zwischen

den Hauptaktionären – Verkaufsoption“), wird die Angelegenheit an Arnaud Lagardère (oder eine andere von Lagardère benannte Person) als Vertreter von SOGEADE und an den Vorstandsvorsitzenden von DaimlerChrysler weitergeleitet. Falls es sich bei der betreffenden Angelegenheit um eine Sache handelt, die in den Kompetenzbereich der Hauptversammlung von EADS fällt, wird der Hauptversammlung die Angelegenheit zur Beschlussfassung vorgelegt, wobei SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI kein Stimmrecht zusteht. Dies gilt auch bei einer Uneinigkeit, bei deren Eintritt DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption ausüben kann (in diesem Fall jedoch nur mit Zustimmung von SOGEPa und DaimlerChrysler).

Gemäß der Geschäftsordnung ist das Board of Directors befugt, aus den Reihen seiner Mitglieder Ausschüsse zu bilden. Neben dem Audit Committee und dem Remuneration and Nomination Committee darf das Board of Directors andere Ausschüsse bilden, auf die er gewisse untergeordnete Entscheidungsbefugnisse übertragen kann. Eine derartige Übertragung hebt die gemeinsame Verantwortung aller Direktoren jedoch nicht auf. Der Ausschuss ist nur beschlussfähig, wenn mindestens ein von SOGEADE und mindestens ein von DaimlerChrysler benanntes Mitglied bei der Ausschusssitzung anwesend ist. Alle Beschlüsse eines Ausschusses erfordern die einfache Mehrheit seiner Mitglieder.

Zusammensetzung des Board of Directors

Name	Alter	Beginn der Amtszeit	Ende der Hauptfunktion	Haupttätigkeit im Konzern	außerhalb des Konzerns
Manfred Bischoff	61	2000	2005	Chairman von EADS	Delegierter von DaimlerChrysler für die Raumfahrtindustrie
Arnaud Lagardère	43	2003	2005	Chairman von EADS	General Partner und CEO von Lagardère
Philippe Camus	55	2000	2005	CEO von EADS	Stellvertretender Chairman und stellvertretender CEO von Arjil Commandité – Arco (General Partner und CEO von Lagardère)
Rainer Hertrich	54	2000	2005	CEO von EADS	Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V., BDLI
Hans Peter Ring	53	2003	2005	CFO von EADS	Mitglied des Supervisory Board (<i>Aufsichtsrat</i>) von M+W Zander - D.I.B. Facility Management GmbH
Eckhard Cordes	53	2000	2005	Mitglied des Board of Directors von EADS	Mitglied des Vorstands von DaimlerChrysler
Pedro Ferreras	48	2000	2005	Mitglied des Board of Directors von EADS	Chairman des Board of Directors von Corporación Uniland SA
Noël Forgeard	57	2000	2005	President und CEO von Airbus	Mitglied des Board of Directors von IMS SA
Louis Gallois	60	2000	2005	Mitglied des Board of Directors von EADS	President von SNCF
Jean-René Fourtou	64	2000	2005	Mitglied des Board of Directors von EADS	Chairman und CEO von Vivendi Universal
Michael Rogowski	65	2000	2005	Mitglied des Board of Directors von EADS	Vorsitzender des Aufsichtsrats der J.M. Voith AG

Werdegang sowie sonstige Mandate und Pflichten, die von den Mitgliedern des Board of Directors in anderen Unternehmen ausgeübt werden:

Manfred Bischoff Dr. Manfred Bischoff trat im Jahr 1976 bei Daimler-Benz AG ein. Von 1995 bis zum 15. Dezember 2003 war er Mitglied des Vorstandes von DaimlerChrysler, verantwortlich für den Geschäftsbereich Aerospace & Industrial Business. Vor seiner gegenwärtigen Position bei EADS war Dr. Bischoff seit dem Jahr 1989 zunächst Chief Financial Officer und danach ab dem Jahr 1995 bis zum März 2000 President und Chief Executive Officer der Dasa AG, einer der Gründungsgesellschaften der EADS. Seinen Magister- und Dokortitel (Dr. rer. pol.) in Wirtschaftswissenschaften erwarb er an der Universität Heidelberg.

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- Chairman des Board of Directors von EADS Participations B.V.;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dasa AG;
- Vorsitzender des Supervisory Board von DCLRH;
- Mitglied des Supervisory Board von Lagardère;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Fraport AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Gerling-Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der J.M. Voith AG;
- Mitglied des Supervisory Board von Royal KPN N.V.

Arnaud Lagardère Arnaud Lagardère ist seit dem Jahr 2003 General Partner und Chief Executive Officer von Lagardère. Er begann seine Karriere im Jahr 1986 als General Manager von MMB, der Holdinggesellschaft von Hachette und Europe 1. Im Jahr 1987 wurde er zum Vice-President des Supervisory Board der Arjil Bank ernannt, gefolgt von seiner Ernennung zum Leiter der Emerging Activities und Elektronische Medien für Matra. Im Jahr 1994 wurde er Chief Executive Officer bei Grolier Inc. in den Vereinigten Staaten. Seit dem Jahr 1998 ist er Managing Partner bei Lagardère. Im Jahr 1999 wurde er zum Chief Executive Officer von Lagardère Media und Lagardère Active ernannt. Arnaud Lagardère erwarb an der Universität Paris Dauphine einen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften.

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- Chairman des Board of Directors von EADS Participations B.V.;
- Chairman des Board of Directors von Lagardère Thématiques;
- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Active;
- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Images;
- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Active Broadcast;
- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Active Broadband;
- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère SAS;
- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Media (Hachette SA);
- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Capital & Management;
- Chairman der Fondation Jean-Luc Lagardère;
- Stellvertretender Chairman des Supervisory Board der Banque Arjil & Cie;
- Chairman und Chief Executive Officer bei Arjil Commanditée - ARCO;
- Ständiger Vertreter von Lagardère Active Publicité im Board of Directors von Lagardère Active Radio International;
- Repräsentant von Hachette SA im Management Committee von SEDI TV-TEVA;
- Manager von Lagardère Elevage;
- Mitglied des Board of Directors von Lagardère Ressources;

- Mitglied des Board of Directors von LVMH;
- Mitglied des Board of Directors von France Télécom;
- Mitglied des Board of Directors von Hachette Livre;
- Mitglied des Board of Directors von Hachette Distribution Services;
- Mitglied des Board of Directors von Fimalac;
- Mitglied des Board of Directors von Hachette Filipacchi Médias;
- Mitglied des Supervisory Board von Virgin Stores;
- Präsident der Association of companies zur Unterstützung der Pariser Kandidatur für die Olympischen Spiele 2012.

Philippe Camus Philippe Camus war zuvor Chairman des Management Board von Aerospatiale Matra. 1982 nahm er seine Tätigkeit im General Management der Lagardère-Gruppe auf, wo er bis zum Jahr 1992 als Chairman des Finance Committee der Matra-Gruppe amtierte. Im Jahr 1993 wurde er zum Chairman und Managing Director des Finance Committee der Lagardère-Gruppe und im Jahr 1998 zum Managing Partner von Lagardère ernannt. Philippe Camus ist ehemaliger Student der École Normale Supérieure de Paris mit einem akademischen Abschluss in Physik und Versicherungswesen und Absolvent des Institut d'Études Politiques de Paris.

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- Chief Executive Officer von EADS Participations B.V.;
- Chairman von GIFAS – Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales;
- Ständiger Vertreter von Lagardère im Board of Directors von Hachette SA;
- Ständiger Vertreter von Hachette SA im Board of Directors von Hachette Distribution Services;
- Président von EADS France;
- Mitglied des Board of Directors von Dassault Aviation;
- Mitglied des Board of Directors von Lagardère Active Broadcast;
- Mitglied des Board of Directors von Hachette Filipacchi Médias;
- Mitglied des Board of Directors von La Provence;
- Mitglied des Board of Directors von Nice Matin;

- Mitglied des Supervisory Board von Editions P. Amaury;
- Mitglied des Shareholders Committee und des Remuneration Committee von Airbus;
- Manager der Internal Control Group von Aero Ré.

Rainer Hertrich Rainer Hertrich begann seine Laufbahn im Jahr 1977 bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB). Im Jahr 1994 wurde er Senior Vice President für Corporate Controlling der Deutsche Aerospace AG. Im Jahr 1996 wurde er zum Leiter der Geschäftseinheit Flugzeugmotoren von Dasa und zum Chief Executive Officer der Dasa-Tochter MTU ernannt. Im Jahr 2000 wurde er President und Chief Executive Officer der Dasa AG. Ende 2001 wurde er zum Präsidenten des BDLI, dem Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V., gewählt. Er studierte Betriebswirtschaft an der Technischen Universität Berlin und der Universität Nürnberg und erwarb einen Abschluss als Diplom-Kaufmann.

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- Chief Executive Officer von EADS Participations B.V.;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der EADS Deutschland GmbH;
- Chairman des Board of Directors von EADS Space B.V.;
- Chairman des Shareholders Committee und Mitglied des Remuneration Committee von Airbus;
- Mitglied des Board of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS (die „Stiftung“).

Hans Peter Ring Hans Peter Ring begann seine Laufbahn im Jahr 1977 bei MBB. Im Jahr 1987 wurde er zum Leiter Controlling des Geschäftszweigs Raketen der Gesellschaft ernannt. Später wurde er zum Leiter Controlling im Geschäftsbereich Luftfahrt und Verteidigung der Dasa AG ernannt. Von 1992-1995 war er Chief Financial Officer und Geschäftsführungsmitglied bei Dornier Luftfahrt, einer Tochtergesellschaft der Dasa AG. Im Jahr 1996 wurde er zum Senior Vice President für Controlling bei Dasa und später bei EADS ernannt. Hans Peter Ring wurde im Jahr 2002 zum Chief Financial Officer von EADS ernannt. Er hat einen akademischen Grad in Betriebswirtschaft.

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- Mitglied des Shareholders Committee von Airbus;
- Mitglied des Board of Directors von EADS Space B.V.;
- Mitglied des Supervisory Board von Eurocopter;
- Mitglied des Supervisory Board der Eurocopter Holding;
- Mitglied des Board of Directors von EADS CASA;

- Mitglied des Board of Directors von EADS North America;
- Mitglied des Advisory Board der Deutschen Bank (Region München).

Eckhard Cordes Dr. Eckhard Cordes kam im Jahr 1976 als Management Trainee zur Daimler-Benz AG. Seit dem Jahr 1998 ist er Mitglied des Vorstandes bei DaimlerChrysler. Zunächst war er für Corporate Development, IT Management, MTU/Diesel Engines und TEMIC zuständig, ehe er im Jahr 2000 die Verantwortung für den Geschäftsbereich Commercial Vehicles übernahm. Er studierte an der Universität Hamburg Betriebswirtschaft, wo er einen akademischen Grad in Betriebswirtschaft erwarb, und promovierte zum Doktor der Betriebswirtschaften.

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- Chairman der Detroit Diesel Corporation;
- Geschäftsführer der MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH;
- Geschäftsführer der EvoBus GmbH;
- Vorstandsmitglied der Rheinmetall AG;
- Vorstandsmitglied der Deutsche Messe AG;
- Vorstandsmitglied der Deutsche BP AG.

Pedro Ferreras Pedro Ferreras war Sekretär des Ministeriums für Industrie und Wirtschaft und Präsident der Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), Präsident des spanischen Patentamtes und Mitglied des Board of Directors wichtiger Unternehmen, wie z. B. Telefonica, Repsol und Argentaria. Pedro Ferreras ist Jurist und Gründungspartner der Anwaltsfirma Ferreras Abogados. Er war auch Professor für Verwaltungsrecht an der Universität von León.

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- President von Ferreras Abogados;
- Chairman des Board of Directors von ALCASA;
- Vice-Chairman des Consorcio Zona Franca de Barcelona;
- Mitglied des Rector Board der Asociación para el Progreso y la Dirección (A.P.D) und Asociación para el Progreso y la Dirección (A.P.D. zona mediterranea).

Noël Forgeard Noël Forgeard begann seine Tätigkeit bei Matra im Jahr 1987 als Senior Vice-President der Bereiche Verteidigung und Raumfahrt. Im Jahr 1992 wurde er zum Managing Director von Lagardère und Chief Executive Officer von Matra Hautes Technologies ernannt. Im Jahr 1998 trat er Airbus Industrie als Managing Director bei und wurde im Jahr 2001 der erste President und Chief Executive Officer der integrierten Airbus

Gesellschaft. Er erwarb Abschlüsse von der Ecole Polytechnique und der Ecole des Mines in Paris.

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- Chairman und Chief Executive Officer von Airbus Holding SA;
- Chairman des Executive Committee von Airbus France;
- Chairman des Board of Directors von Airbus España, SL;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Airbus Deutschland GmbH;
- Chairman des Board of Directors von Airbus Military, SL;
- Mitglied des Board of Directors von Airbus U.K. Ltd.;
- Mitglied des Board of Directors von EADS CASA;
- Mitglied des Board of Directors der Ecole Polytechnique.

Louis Gallois Louis Gallois war seit dem Jahr 1996 Chairman von SNCF. Er arbeitete seit dem Jahr 1972 in verschiedenen Positionen für das Wirtschafts- und Finanzministerium, das Ministerium für Forschung und Industrie und das Verteidigungsministerium. Im Jahr 1989 wurde er zum Chairman und Chief Executive Officer von SNECMA und danach im Jahr 1992 zum Chairman und Chief Executive Officer von Aerospatiale ernannt. Er erwarb einen Abschluss der Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC) in Wirtschaftswissenschaften und ist Absolvent der Ecole Nationale d'Administration (ENA).

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- Mitglied des Board of Directors von Thales;
- Mitglied des Board of Directors der Ecole Centrale des Arts et Manufactures.

Jean-René Fourtou Jean-René Fourtou trat im Jahr 1963 bei Brossard & Michel als Consultant ein. Nachfolgend wurde er Mitglied des Board von Brossard Consulting und schließlich Chief Operating Officer. Im Jahr 1986 trat er bei Rhone-Poulenc als Chairman und Chief Executive Officer ein und wurde später Vice-Chairman des Management Board von Aventis. Im Jahr 2002 wurde er zum Chairman und Chief Executive Officer von Vivendi Universal ernannt. Jean-René Fourtou besitzt einen akademischen Abschluss der Ecole Polytechnique.

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- Chairman des Supervisory Board von Groupe Canal +;
- Mitglied des Supervisory Board von Axa;
- Mitglied des Supervisory Board von Aventis;
- Mitglied des Executive Committee von Axa Millesimes SAS;

- Mitglied des Board of Directors von Stichting Administratiekantoor EADS (die „Stiftung“);
- Mitglied des Board of Directors von The Equitable Life Assurance;
- Mitglied des Board of Directors von Cap Gemini;
- President des ICC, Chambre de Commerce Internationale.

Michael Rogowski Dr. Michael Rogowski ist seit dem Jahr 2000 Aufsichtsratsvorsitzender der J.M. Voith AG und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie e.V. Dr. Michael Rogowski trat im Jahr 1974 bei der J.M. Voith GmbH ein, wo er für Personalwesen und Materialverwaltung zuständig war. Im Jahr 1982 übernahm er die Verantwortung für den Bereich Antriebstechnologie. Zum leitenden Geschäftsführer der J.M. Voith GmbH wurde er im Jahr 1986 und zum Vorstandsvorsitzenden der J.M. Voith AG im Jahr 1997 ernannt. Er studierte Wirtschaftsingenieurwesen und erwarb im Jahr 1969 an der Universität Karlsruhe seinen Dokortitel.

Aktuelle Mandate, zusätzlich zu den oben angeführten

- Mitglied des Board of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS (die „Stiftung“);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Messe AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Talanx AG/HDI Versicherung;
- Mitglied des Aufsichtsrats der IKB Deutsche Industriebank AG;
- Mitglied des Verwaltungsrats der KfW Kreditanstalt für Wiederaufbau;
- Mitglied des Aufsichtsrats der KSB AG.

Beschlüsse über die Kenntnisnahme des Rücktritts von Jean-René Fourtou und Eckhard Cordes als Mitglieder des Board of Directors und der Ernennung von François David (Chairman und Chief Executive Officer von COFACE seit 1994) und Rüdiger Grube (Mitglied des Verwaltungsrates der Dasa AG, verantwortlich für Unternehmensentwicklung seit 2002) als deren jeweilige Nachfolger werden auf der für den 6. Mai 2004 anberaumten Hauptversammlung von EADS vorgelegt werden. Diese Ernennungen werden mit Ende dieser Hauptversammlung wirksam.

Die Gesellschaft hat keine Beobachter für das Board of Directors ernannt. Gemäß geltendem niederländischen Recht sind die Mitarbeiter der Gesellschaft nicht dazu berechtigt, einen Director zu wählen. Ein Director muss keine Mindestanzahl von Aktien halten.

Unabhängige Directors

Die zwei gemäß den oben aufgeführten Kriterien der Unabhängigkeit benannten unabhängigen Directors sind Jean-René Fourtou und Michael Rogowski.

Beurteilung der Leistung des Board of Directors

In der Sitzung am 5. Dezember 2003 entschied das Board of Directors, dass ab dem Januar 2004 eine jährliche Beurteilung seiner Leistungen durchgeführt wird. Eine tiefer gehende Beurteilung der Leistung des Board of Directors wird alle drei Jahre durchgeführt, möglicherweise unter Einsatz externer Berater.

Die diesjährige Selbstbewertung wurde von den Vorsitzenden des Board of Directors durchgeführt und stützte sich auf die Antworten der Mitglieder des Board of Directors in einem Fragebogen. Die Vorsitzenden bewerteten das Feedback der Mitglieder des Board of Directors gemeinsam und leiteten eine Aussprache über die Ergebnisse auf der Sitzung des Board of Directors am 5. März 2004.

Die Selbstbewertung des Board of Directors und seiner Ausschüsse setzt sich aus einer allgemeinen Beurteilung der Sitzungen und Verfahren des Board of Directors sowie einer Prüfung der vorjährigen Aktivitäten des Board of Directors und seiner Ausschüsse zusammen. Der Fragebogen befasste sich mit Belangen wie der Häufigkeit der Sitzungen, dem Inhalt der Besprechungen und der Gründlichkeit der Sitzungsvorbereitung. Die Mitglieder des Board of Directors wurden auch gebeten, auf die Funktionsfähigkeit und die Zusammensetzung des Board of Directors, die Qualität und Offenheit der Diskussion, die Unabhängigkeit der zum Ausdruck gebrachten Meinungen, die Fähigkeit, auf unterschiedlichen Standpunkten aufzubauen, und den Zugang der Directors zu notwendigen Informationen einzugehen.

Die Resultate der ersten Selbstbewertung ergaben, dass die Leistung des Board of Directors insgesamt sehr zufriedenstellend ist. Zusätzliche Einrichtungen zur Teilnahme durch Videokonferenz werden die Anwesenheitsquote weiter verbessern.

Die Selbstbewertung bestätigte, dass die Vertreter von Großaktionären Meinungen und Standpunkte vertraten, die in allen maßgeblichen Fragen den wirtschaftlichen Interessen von Besitzern einzelner Aktien entsprechen. In Anbetracht des Fehlens wesentlicher Geschäftsbeteiligungen zwischen EADS und ihren Mehrheitsaktionären und der Unabhängigkeit der Mehrheitsaktionäre voneinander kann unterstellt werden, dass die von den Mehrheitsaktionären ernannten Mitglieder des Board of Directors die Interessen aller Aktionäre angemessen vertreten.

Überdies gaben die Mitglieder des Board of Directors als Selbsteinschätzung an, dass die Zusammensetzung des Board of Directors mit einer großen Bandbreite an unterschiedlichen Erfahrungsbereichen und die Durchführungsweise von Sitzungen der Äußerung autonomer und sich gegenseitig ergänzender Standpunkte förderlich waren und dass angemessen tief greifende

Diskussionen zu den strategischen und betrieblichen Aufgaben für das Jahr 2004 stattfanden.

Die Qualität der Arbeit der Ausschüsse wurde insgesamt ebenfalls als sehr zufriedenstellend beurteilt. Das Board of Directors erweiterte mit seiner Entscheidung in der Sitzung am 5. Dezember 2003 die Befugnisse des Audit Committee und des Remuneration and Nomination Committee, um sich dadurch den strengeren Unternehmensführungsstandards in den jeweiligen Heimatländern von EADS anzupassen.

2.1.2 Audit Committee

Das Audit Committee (*Bilanzausschuss*) gibt dem Board of Directors Empfehlungen über die Bestellung der Abschlussprüfer und die Festlegung ihrer Vergütung sowie über die Feststellung der Jahres- und Zwischenabschlüsse ab, bespricht das Prüfungsprogramm sowie die Prüfergebnisse hinsichtlich der Abschlüsse mit den Abschlussprüfern und überwacht die Ordnungsmäßigkeit der internen Kontrollen des Konzerns, der Bilanzierungsgrundsätze und der Finanzberichterstattung. Das Audit Committee ist dafür verantwortlich, dass die internen und externen Prüfungsverfahren ordnungsgemäß geleitet werden und dass den Prüfungsangelegenheiten in Sitzungen des Board of Directors ausreichende Beachtung geschenkt werden.

Das Audit Committee prüft die Vierteljahres-, Halbjahres- und Jahresabschlüsse auf Basis sowohl von vorab ausgehändigten Dokumenten als auch von Gesprächen mit den Abschlussprüfern. Der Leiter der Buchhaltung und der Chief Financial Officer werden zu Zusammenkünften des Audit Committee zur Beantwortung etwaiger Fragen eingeladen.

Vorsitzende des Audit Committee sind Manfred Bischoff und Arnaud Lagardère. Außerdem gehören ihm Eckhard Cordes und Louis Gallois an. Das Audit Committee tritt zweimal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammen. Das Audit Committee trat im Jahr 2003 zweimal zusammen, wobei die Teilnahmequote 88 % betrug. Es prüfte die Ergebnisse der Gesellschaft für das Jahr 2002 sowie die ersten Halbjahresergebnisse für das Jahr 2003. Im Rahmen der Sitzung des Board of Directors vom 5. Dezember 2003 wurde beschlossen, die Rolle des Audit Committee im Geschäftsjahr 2004 um neue Aufgaben zu erweitern, insbesondere um die Prüfung der Vierteljahresberichte und die Überwachung des internen Risikomanagement- und Kontrollsystems. In Bezug auf das interne Risikomanagement- und Kontrollsystem schrieb das Board of Directors die Formalisierung und Implementierung eines verbesserten Risikomanagement- und Kontrollsystems vor. Siehe „Interne Risikomanagement- und Kontrollverfahren“.

2.1.3 Remuneration and Nomination Committee

Das Remuneration and Nomination Committee (*Vergütungs- und Besetzungsausschuss*) (dessen Name bei der Board-Sitzung vom 5. Dezember 2003 von *Personnel Committee* geändert wurde) gibt gegenüber dem Board of Directors Empfehlungen ab für die Ernennungen der Mitglieder des Executive Committee, der Chief Executive Officers von Hauptgeschäftseinheiten

ten von EADS und des Corporate Secretary sowie für Personal- und Vergütungskonzepte und Langzeit-Vergütungspläne (und spielt u. a. eine zentrale Rolle bei der Festlegung und Überprüfung des variablen Anteils der Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee). Es entscheidet über die Arbeitsverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten in Bezug auf die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee. Vorsitzende des Remuneration and Nomination Committee sind Manfred Bischoff und Arnaud Lagardère. Weitere Mitglieder sind Philippe Camus, Rainer Hertrich, Eckhard Cordes und Louis Gallois.

Das Remuneration and Nomination Committee tritt zweimal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammen. Er trat 2003 sechsmal zusammen, wobei die Teilnahmequote durchschnittlich 86 % betrug. Es prüfte die Vergütungspolitik (einschließlich des Pensionsplans für Mitglieder des Executive Committee), die Bonuszahlungen für das Jahr 2002, den Aktienoptionsplan und den Belegschaftsaktieneigentumsplänen der Gesellschaft für das Jahr 2003 und gab Empfehlungen zur Ernennung der Chief Executive Officers von Hauptgeschäftseinheiten der Gesellschaft, z. B. EADS Raumfahrt, der neuen Geschäftseinheiten des Geschäftsbereichs EADS Verteidigungs- und Sicherheitssysteme und EADS EFW. Des Weiteren gab das Remuneration and Nomination Committee dem Board of Directors eine Empfehlung zur Ernennung eines neuen Mitglieds des Airbus Executive Committee. Gemäß des Beschlusses des Board of Directors zur Änderung der Geschäftsordnung am 5. Dezember 2003 wurden dem Remuneration and Nomination Committee neue Aufgaben übertragen, z. B. die Abgabe von Empfehlungen zur Ernennung der Chairmen des Aufsichtsrates (oder ähnlicher Gremien) und der Chief Executive Officers (oder gleichwertiger Position) wichtiger Konzerngesellschaften und Geschäftseinheiten sowie des Corporate Secretary der Gesellschaft.

2.1.4 Executive Committee

Die Chief Executive Officers sind mit Unterstützung des Executive Committee (das „**Executive Committee**“) für die Abwicklung der täglichen Geschäfte der Gesellschaft verantwortlich. Das Executive Committee, dessen Vorsitz den Chief Executive Officers zukommt, umfasst auch die Leiter der wichtigsten und funktionellen Geschäftsbereiche des Konzerns. Das Executive Committee versammelte sich im Jahre 2003 neunmal.

Bei den Sitzungen des Executive Committee werden unter anderem die folgenden Angelegenheiten behandelt:

- Festlegung und Kontrolle der Umsetzung der Strategien für die EADS-Aktivitäten;
- Geschäftsführungs-, Organisations- und Rechtsstruktur des Konzerns;
- Leistungskontrolle der einzelnen Geschäfte des Konzerns und Unterstützungsfunktionen; und
- alle Geschäftsangelegenheiten.

Die Zusammensetzung des Executive Committee wird durch die Aufteilung der Geschäfte unter den Mitgliedern unter Aufsicht der Chief Executive Officers bestimmt. Ungeachtet der oben definierten gemeinsamen Verantwortung ist jedes Mitglied des Executive Committee selbst für das Management seines Aufgabenbereiches verantwortlich und muss sich an die Entscheidungen der Chief Executive Officers und gegebenenfalls des Executive Committee halten.

Die Chief Executive Officers werden sich bemühen, in Bezug auf die bei den Sitzungen des Executive Committee besprochenen Themen eine Übereinstimmung unter den Mitgliedern des Executive Committees zu erzielen. Kommt es zu keiner Einigung, haben die Chief Executive Officers das Recht, die Sache zu entscheiden. Herrscht grundlegende oder wesentliche Uneinigkeit in Bezug auf eine noch nicht entschiedene Angelegenheit, können die widersprechenden Mitglieder des Executive Committee verlangen, dass die Chief Executive Officers die Angelegenheit den Chairmen zur Stellungnahme vorlegen.

Die Amtszeit für Mitglieder des Executive Committee beträgt fünf Jahre.

Zusammensetzung des Executive Committee

Name	Alter	Beginn der Amtszeit	Ende der Amtszeit	Haupttätigkeit
Philippe Camus	55	2000	2005	Chief Executive Officer
Rainer Hertrich	54	2000	2005	Chief Executive Officer
François Auque	47	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereiches Raumfahrt
Ralph Crosby	56	2002	2007	Chairman und CEO von EADS North America
Thomas Enders	45	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereiches Verteidigungs- und Sicherheitssysteme
Francisco Fernández-Sainz	58	2002	2007	Leiter des Geschäftsbereiches Militärische Transportflugzeuge
Noël Forgeard	57	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereiches Airbus sowie President und CEO von Airbus
Jean-Louis Gergorin	57	2000	2005	Leiter Strategische Koordinierung
Jean-Paul Gut	42	2000	2005	Leiter von EADS International
Gustav Humbert	54	2000	2005	Airbus Chief Operating Officer
Jussi Itävuori	48	2002	2007	Leiter Personalwesen
Hans Peter Ring	53	2002	2007	Chief Financial Officer
Dietrich Russell ^(*)	62	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereiches Luftfahrt

^(*) In seiner Sitzung vom 5. März 2004 nahm das Board of Directors den Rücktritt von Dietrich Russell aus persönlichen Gründen mit Wirkung zum 30. April 2004 an. Rainer Hertrich wird diese Aufgaben zusätzlich zu seiner derzeitigen Position als Chief Executive Officer von EADS mit Wirkung vom 1. Mai 2004 übernehmen.

Philippe Camus, Chief Executive Officer

Siehe „2.1.1. Werdegang sowie sonstige Mandate und Pflichten, die von den Mitgliedern des Board of Directors in anderen Unternehmen ausgeübt werden“.

Rainer Hertrich, Chief Executive Officer

Siehe „2.1.1. Werdegang sowie sonstige Mandate und Pflichten, die von den Mitgliedern des Board of Directors in anderen Unternehmen ausgeübt werden“.

François Auque, Leiter des Geschäftsbereiches Raumfahrt

Nach einer Karriere beim Suez-Konzern und bei French Cour des Comptes trat er im Jahr 1991 bei Aerospatiale als Chief Financial Officer ein. Er war bei Aerospatiale Executive Vice-President für Finanzen und Strategie, Chief Financial Officer und Group Managing Director für den Bereich Satelliten und Mitglied des Management Boards von Aerospatiale Matra. Er erwarb Abschlüsse der Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC), der Ecole Nationale d'Administration (ENA) und des Institut d'Etudes Politiques (IEP) in Paris.

Ralph D. Crosby Jr., Leiter von EADS North America

Zuvor war Ralph D. Crosby Jr. President des Sektors Integrierte Systeme der Northrop Grumman Corporation, Corporate Vice President und General Manager des Geschäftsbereiches Verkehrsflugzeuge und der B-2-Abteilung. Er erwarb einen akademischen Grad der Naturwissenschaften an der US Military Aca-

demy, einen Magister sowohl in internationalen Beziehungen vom Graduate Institute of International Studies in Genf als auch in öffentlicher Verwaltung der Harvard University.

Thomas Enders, Leiter des Geschäftsbereiches Verteidigungs- und Sicherheitssysteme

Nach Ausübung verschiedener Ämter in internationalen Forschungsinstituten, im deutschen Parlament und im Planungstab des deutschen Verteidigungsministers nahm er im Jahr 1991 seine Tätigkeit bei MBB/Dasa AG auf. Nachdem er mehrere Jahre im Marketing-Sektor der Gesellschaft tätig war, wurde er im Jahr 1995 Corporate Secretary der Dasa AG. Von 1996 bis 2000 war er für den Bereich Corporate Strategy & Technology zuständig. Thomas Enders hat akademische Abschlüsse der Universität Bonn und der UCLA, Kalifornien.

Francisco Fernandez Sainz, Leiter des Geschäftsbereiches Militärische Transportflugzeuge

Früherer General Manager von Airbus España. Im Jahr 1971 trat er als Design-Ingenieur bei CASA ein, übte anschließend verschiedene Tätigkeiten als Technischer Produktmanager (1975), Projektmanager (1979), Direktor für technische Entwicklung der Technischen Direktion (1982), Stellvertretender Leiter der Abteilung Technik (1984) und Executive Vice President für Programme (1997) aus. Francisco Fernandez-Sainz erwarb einen Abschluss von der ICADE (Magister in Betriebswirtschaft) und ist Senior Aeronautical Engineer.

Noël Forgeard, Airbus President und Chief Executive Officer

Siehe „2.1.1. Werdegang sowie sonstige Mandate und Pflichten, die von den Mitgliedern des Board of Directors in anderen Unternehmen ausgeübt werden“.

Jean-Louis Gergorin, Leiter des Geschäftsbereiches Strategische Koordinierung

Jean-Louis Gergorin begann seine Karriere bei der französischen Regierung, indem er Leiter der Planungsabteilung des französischen Außenministeriums und Mitglied des französischen/deutschen Komitees für Sicherheit und Verteidigung wurde. Danach war er in der Privatwirtschaft tätig, wo er leitende strategische Positionen bei Matra Lagardere und Aerospatiale Matra inne hatte. Er erwarb Abschlüsse der Ecole Polytechnique und der Ecole Nationale d'Administration (ENA) in Paris und ist ein ehemaliger Absolvent des Stanford Executive Programms.

Jean-Paul Gut, Leiter von EADS International

Vor Juli 2000 war er Executive Chairman von Aerospatiale Matra Lagardère International und Group Managing Director des Bereiches Verteidigung und Raumtransporte von Aerospatiale Matra. Im März 1998 wurde er zum Director des Group Board of Management der Lagardère-Gruppe ernannt, verantwortlich für International Operations und den Hochtechnologiebereich. Er ist Absolvent des Institut d'Etudes Politiques in Paris (IEP) und besitzt einen Magister in Wirtschaftswissenschaften.

Gustav Humbert, Airbus Chief Operating Officer

Früheres Mitglied des Vorstands der Dasa AG zuständig für den Geschäftsbereich Verkehrsflugzeuge begann Gustav Humbert seine Tätigkeit bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) im Jahr 1980 und wurde im Jahr 1994 President und Chief Executive Officer der Daimler Benz Aerospace Airbus GmbH. Er studierte Maschinenbau und Produktionstechnik an der Technischen Universität Hannover und erwarb seinen Doktorgrad an der Universität Hannover, Fachbereich Maschinenbau.

Jussi Itävuori, Leiter Personalwesen

Jussi Itävuori trat im September 2001 bei EADS ein. Zuvor arbeitete er seit dem Jahr 1982 für die KONE Corporation und wurde im Jahr 1989 zum Leiter des Personalwesens und zum Mitglied des Executive Committee von KONE Elevators ernannt. Im Jahr 1995 wurde er zum Mitglied des Executive Committee und Leiter des Personalwesens der KONE Corporation ernannt. Er absolvierte seinen Militärdienst in der finnischen Luftwaffe als Pilot und Offizier. Seinen akademischen Abschluss erwarb er an der Vaasa School of Economics in Finnland.

Hans Peter Ring, Chief Financial Officer

Siehe „2.1.1. Werdegang sowie sonstige Mandate und Pflichten, die von den Mitgliedern des Board of Directors in anderen Unternehmen ausgeübt werden“.

Dietrich Russell, Leiter des Geschäftsbereiches Luftfahrt

Zuvor Chief Operating Officer von Airbus Industrie ist Dr. Russell seit 1995 bei der Dasa AG tätig, wo er als Mitglied des Vorstands für den Geschäftsbereich Luftfahrt zuständig war. Dr. Russell besitzt Abschlüsse der Fachbereiche Wirtschaftswissenschaften und Metallurgie-Maschinenbau und erwarb einen Dokortitel an der RWTH Aachen im Bereich Maschinenbau. Er arbeitete 24 Jahre für Mannesmann, bevor er sich Dasa anschloss.

2.1.5 Interne Risikomanagement- und Kontrollverfahren

2.1.5.1 Zweck der internen Kontrollverfahren

Eines der Hauptziele des Managements ist die Förderung eines positiven Umfelds für die interne Kontrolle („IC“) bei EADS und die Sicherstellung von dessen Vereinbarkeit mit den Corporate Governance Best Practices. Im Folgenden wird das System der Richtlinien und Verfahren des Konzerns zusammengefasst, die:

- es EADS ermöglichen, die wesentlichen betrieblichen, finanziellen und Compliance-Risiken innerhalb des Konzerns zu identifizieren und zu berücksichtigen;
- die Qualität der Finanzberichterstattung einschließlich der Entwicklung und Umsetzung von Verfahren zur pünktlichen und zuverlässigen Zusammenstellung der dazu nötigen wesentlichen Informationen sicherstellen; und
- die Einhaltung der auf den Konzern anwendbaren Gesetze und Vorschriften sowie der internen Richtlinien von EADS sicherstellen.

Die IC-Systeme können noch so gut konzipiert sein, sie haben dennoch inhärente Beschränkungen, d.h. die eingeführten Kontrollen könnten umgangen oder missachtet werden. Aus diesem Grund besteht keine absolute Sicherheit, dass die IC-Verfahren des Konzerns selbst bei der Bemühung zu sorgfältigster Anwendung vollkommen wirksam sind.

2.1.5.2 Übersicht über die interne Kontrollstruktur

Das Board of Directors trägt die volle Verantwortung für die IC des Konzerns. Die Chief Executive Officers und der Chief Financial Officer von EADS, zusammen mit dem Executive Committee, sind unter der Aufsicht des Audit Committee der Gesellschaft für die konzernweite Einführung der IC-Verfahren zuständig. Die laufenden Kontrollfunktionen werden den Geschäftsbereichen (Airbus, MTAD, DS, Luftfahrt, Raumfahrt) und den Geschäftseinheiten des Konzerns überlassen. Die einzelnen Handelnden und Strukturen der speziellen IC-Verfahren des Konzerns sowie die Beschreibung dieser Verfahren sind unten im Abschnitt 2.1.5.3 zu finden.

Interaktion mit dem Managementprozess von EADS

Die IC-Struktur des Konzerns ist eng verbunden mit dem Managementprozess des Konzerns und wird von seinen Managementprinzipien bestimmt.

Die Delegation der unternehmerischen Verantwortung und Befugnisse an die operativen Einheiten ist ein allgemeines Managementprinzip des Konzerns. Dieses Subsidiaritätsprinzip umfasst eine klare Trennung der Zuständigkeiten der Zentrale und der Geschäftsbereiche bzw. der Geschäftseinheiten von EADS. Die Zentrale von EADS bestimmt die allgemeinen strategischen und betrieblichen Ziele des Konzerns und übernimmt die Konzernführung. Die Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten sind für die in ihren Bereich fallenden betrieblichen Belange und Aktivitäten zuständig.

Die unternehmerischen Entscheidungen des Managements erfordern Transparenz hinsichtlich der betrieblichen Aktivitäten. Die Kontrollverfahren und –anwendungen wurden nicht nur zur Schaffung von dieser Transparenz eingerichtet, sondern ermöglichen es dem Management auch, die konsistente Anwendung der IC-Verfahren konzernweit sicherzustellen. Die Kontrollverfahren sehen vor, dass wesentliche Transaktionen, Aktivitäten und Risiken (einschließlich jener, die vorher festgelegte Grenzen überschreiten) von den maßgeblichen Aufsichtsebenen innerhalb der Organisationsstruktur überprüft werden.

Quellen und Normen der internen Kontrollverfahren

Die wesentlichen Richtlinien, Verfahren und Grenzwerte, welche die IC bei EADS bestimmen, werden konzernweit in folgenden Veröffentlichungen mitgeteilt:

- Handbücher (z.B. „EADS Corporate Management Principles and Responsibilities“ und „Financial Control Handbook“);
- Anweisungen (z.B. „Treasury Procedures“, „Accounting Manual“, „Reporting Manual“); und
- Richtlinien (z.B. „Funding Policy“).

Die Arbeit der folgenden für das IC-System wichtigen Gremien werden durch schriftliche interne Anweisungen geregelt: (i) das Board of Directors, einschließlich des Audit Committee und des Remuneration und Nomination Committee, (ii) das Executive Committee und (iii) das Commercial Committee und das M&A Committee. Die IC-Verfahren bestimmter Tochtergesellschaften und Joint Ventures leiten sich von den wesentlichen, dafür maßgeblichen Vereinbarungen mit den Aktionären ab. Unter den externen Normen, die sich auf das IC-System von EADS auswirken, befinden sich das Papier „Internal Control – Integrated Framework“, das vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission („COSO“) ausgearbeitet wurde, sowie die branchenspezifischen Normen der International Standards Organization („ISO“).

2.1.5.3 Übersicht über spezifische interne Kontrollverfahren

Der Konzern unterhält ein IC-System, um dem Board of Directors, den Chief Executive Officers und dem Chief Financial Officer einen angemessenen Nachweis zu liefern, dass die Risiken der Aktivitäten des Konzerns in Einklang mit den vom Konzern

eingeführten Richtlinien und Verfahren gehandhabt werden. Dieser Bericht konzentriert sich auf die von der Zentrale von EADS definierten IC-Verfahren, an die die Tochtergesellschaften in der Regel gebunden sind. Bei bestimmten Tochtergesellschaften wie Airbus und Joint Ventures wie MBDA sind die IC-Systeme speziell auf die Geschäfte zugeschnitten und derart konzipiert, dass sie mit der generellen IC-Struktur des Konzerns vereinbar sind. Die Kontinuität der EADS-Struktur wird unter anderem sichergestellt, indem EADS in den Aufsichts- und Managementorganen (z.B. Airbus Shareholders' Committee, MBDA Board of Directors) vertreten ist.

Das IC-System des Konzerns für Risiken, die sich auf die Finanz und Ertragslage wesentlich auswirken könnten, wird nachstehend beschrieben.⁽¹⁾ Für zusätzliche Informationen über diese und andere Risiken des Konzerns siehe „Teil 2/1.5 Risikofaktoren“ und „1.1.7 Management von Marktrisiken“.

Rechnungslegungskontrollen und –verfahren

Den Kern des IC-Systems des Konzerns bilden Verfahren, die die Zuverlässigkeit der Abschlüsse und anderer Finanzinformationen gewährleisten sollen, derer sich das Management bedient und welche den Aktionären von EADS durch Veröffentlichung mitgeteilt werden. Diese Verfahren sind Bestandteil eines allgemeinen Finanzkontrollmodells, das strategische und operative Planung, Bewertung und Berichterstattung, Entscheidungen/Handlungen mit Finanzmarktdaten integriert. Diese Methode, die Planung und Berichterstattung integriert, hat zum Ziel, die interne Kommunikation und Transparenz zwischen den einzelnen Abteilungen und Organisationseinheiten des Konzerns zu verbessern und auf diese Weise die Vorbereitung präziser und zuverlässiger Abschlüsse sicherzustellen.

Konsolidierungsverfahren – Veröffentlichung von Abschlüssen

Das Finanzkontrollmodell definiert die Planungs- und Berichterstattungsverfahren, die auf alle Geschäftseinheiten des Konzerns Anwendung finden sowie die Zuständigkeiten des Chief Financial Officer, der mit der Entwicklung, Einführung und Überwachung dieser Verfahren beauftragt ist. Eine der Hauptaufgaben des Chief Financial Officer ist die Beaufsichtigung der Erstellung des Abschlusses von EADS, welcher wiederum unter der direkten Aufsicht des Chief Accounting Officer vorbereitet wird. Der Chief Accounting Officer trägt die Verantwortung für die Ausführung der Konsolidierungssysteme und –regeln des Konzerns und für die Festlegung der konzernweiten Rechnungslegungsrichtlinien, Berichterstattungsregeln und finanziellen Richtlinien, durch welche die Konsistenz und Qualität der Finanzdaten sichergestellt werden soll, die von den einzelnen Geschäftseinheiten und Divisionen gemeldet werden. Die Rechnungslegungsrichtlinien werden in einem Rechnungslegungshandbuch erklärt, das mit den externen Abschlussprüfer der Gesellschaft abgestimmt worden ist. Änderungen des Rechnungslegungshandbuchs erfordern die Zustimmung des

⁽¹⁾ Dieser Bericht beschreibt somit nicht sämtliche internen Kontrollverfahren von EADS.

Chief Accounting Officer und wesentliche Änderungen die Zustimmung des Chief Financial Officer oder des Board of Directors (je nach der Empfehlung des EADS Audit Committee).

Die Kontrolle des Rechnungslegungsprozesses erfolgt nicht nur über die Festlegung der konzernweiten Rechnungslegungssysteme und -richtlinien, sondern auch über einen Prozess, mit dem Informationen rechtzeitig von den einzelnen Berichtseinheiten eingeholt werden können. Der Rechnungslegungsprozess wird nachstehend kurz zusammengefasst.

Die Buchhaltungen der Geschäftseinheiten zeichnen die Daten mittels einer Software auf, die die Rechnungslegungsdaten des Konzerns konsolidiert, und halten sich dabei an die Rechnungslegungsgrundsätze, die in den konzernweiten allgemeinen Rechnungslegungsrichtlinien festgelegt. Die Buchhalter der Zentrale von EADS, die für die jeweiligen Geschäftsbereiche zuständig sind, überwachen und prüfen die Arbeit der entsprechenden Buchhaltungen der Geschäftseinheiten. Ferner unterstützen die Buchhalter der Geschäftsbereiche die Geschäftseinheiten unmittelbar, um auf diese Weise die richtige Anwendung der Rechnungslegungsrichtlinien des Konzerns zu gewährleisten.

Im Laufe jedes Berichtszeitraums treffen sich die Chief Financial Officers der Geschäftseinheiten häufig mit dem Chief Accounting Officer von EADS, um die von den Geschäftseinheiten erzeugten Finanzdaten zu besprechen.

Bevor der Konzernabschluss veröffentlicht und den Aktionären zur Genehmigung vorgelegt wird, wird er von den externen Abschlussprüfern der Gesellschaft und dem EADS Audit Committee geprüft und dem Board of Directors zur Genehmigung vorgelegt.

Interne Berichterstattung an das Management

Die Rechnungslegungsrichtlinien und -verfahren des Konzerns finden nicht nur auf die Vorbereitung der Konzernabschlüsse der Gesellschaft Anwendung, sondern sind auch so konzipiert, dass sie dem Management häufig (mindestens monatlich) für seine Entscheidungen bei der Unternehmensführung wesentliche Informationen zur Verfügung stellen, um die betriebliche Leistung des Konzerns kontrollieren zu können. Bei diesen Informationen handelt es sich unter anderem um Berichte zum Kassenbestand und dem Treasury sowie andere Finanzinformationen, die die Basis zukünftiger strategischer und operativer Planung und Kontrolle bilden und die Überwachung der wirtschaftlichen Risiken ermöglichen, die mit den Geschäften des Konzerns einhergehen.

Verfahren zur Überwachung außerbilanzieller Verbindlichkeiten

Die außerbilanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns entstehen vorwiegend im Rahmen von Mietverträgen, Garantieverlängerungen und anhängigen oder angedrohten Rechtsstreitigkeiten. Die Geschäftseinheiten und Divisionen sind verpflichtet, alle Garantien in einem Überwachungssystem anzugeben oder zu

erklären. Garantien über Beträge, die eine bestimmte Schwelle überschreiten, sind vom Chief Financial Officer, den Chief Executive Officers oder gegebenenfalls dem Board of Directors zu genehmigen.

Das Management optimiert zurzeit die Verfahren, mit denen die konzernweiten bilanzunwirksamen Verbindlichkeiten überwacht werden. Zu erwähnen ist ein gerade eingeführtes System, mit dem zur Überwachung des Risikos speziell die konzernweiten Garantien verfolgt werden.

Die Zentrale von EADS erfasst für Airbus und gemeinsam kontrollierte verbundene Unternehmen wie MBDA Übersichtsinformationen über das im Rahmen von Bürgschaften eingegangene bilanzunwirksame Risiko. Diese Informationen stützen sich auf regelmäßige Berichte an die Zentrale von EADS über dieses Risiko und werden mit dem Treasury Committee von Airbus und MBDA besprochen.

Andere wesentlichen Kontrollen und Verfahren

Treasury

Die Finanzmanagementverfahren, die die Treasury-Abteilung der Zentrale von EADS festlegt, helfen dem Management, die mit der Liquidität, den Wechselkursen und den Zinssätzen verbundenen Risiken zu identifizieren und zu bewerten. Das zentralisierte Finanzmanagementverfahren wird auch bei den kontrollierten Tochtergesellschaften angewendet. Beispielsweise finden zusätzlich zu den täglichen Kontakten im Rahmen des Betriebsablaufs regelmäßig Sitzungen des Airbus Treasury Committee statt, denen der Treasurer von EADS, der Chief Finance Officer von Airbus bzw. dessen Treasurer und der Treasurer von BAE (und/oder eine von ihm benannte Person) beiwohnt, um das Währungs- und Zinsrisiko von Airbus und seine Aktivitäten in den Bereichen Hedging, Finanzierung und Absatz- und Projektfinanzierung zu überwachen. Ähnliche Überwachungsverfahren bestehen für gemeinsam kontrollierte verbundene Unternehmen, wie MBDA.

- **Cash Management.** Eine der Hauptaufgaben der zentralen Finanzabteilung ist es, Liquidität zur Finanzierung der betrieblichen Prozesse sicherzustellen. Die monatliche Liquiditätsplanung und -berichterstattung der zentralen Finanzabteilung in Zusammenarbeit mit der Controlling-Abteilung liefert dem Management die Informationen, die es zur Überwachung der täglich verfügbaren Mittel des Konzerns und Einleitung erforderlicher Korrekturmaßnahmen benötigt, um die allgemeine Liquidität sicherzustellen. Siehe „– 1.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung“.

Um das geplante Liquiditätsniveau aufrechtzuerhalten und die Liquidität abzusichern, hat der Konzern ein Cash Pooling System eingeführt, unter dem das Barmittel der kontrollierten Tochtergesellschaften täglich auf zentral verwaltete Konten überwiesen werden. Standardisierte Verfahren zur Verhinderung von Zahlungsbetrug werden gerade konzernweit eingeführt.

- **Hedge Management.** Gewerbliche Tätigkeit ist mit einem erheblichen Währungs- und Zinsrisiko verbunden. Siehe „– 1.1.7 Management von Marktrisiken – Zinssatzrisiko“; „– 1.1.7 Management von Marktrisiken – Währungsrisiko“ und „Teil 2/1.5.1 Marktrisiko – Wechselkursrisiko“. Die Hedging-Politik des Konzerns wird vom Board of Directors festgelegt und regelmäßig aktualisiert. Um zu gewährleisten, dass die Hedging-Aktivität mit der Hedging-Politik des Konzerns vereinbar ist, werden sämtliche Hedging-Transaktionen von der zentralen Finanzabteilung ausgeführt. Die zentrale Finanzabteilung führt fortwährend Risikoanalysen durch und schlägt den Geschäftseinheiten/Divisionen im Hinblick auf das Währungs- und Zinsrisiko entsprechende Maßnahmen vor. Die Tochtergesellschaften sind verpflichtet, ihr Währungs- und Zinsrisiko zusammen mit der zentralen Finanzabteilung von EADS auf Monatsbasis gemäß definierten finanzmathematischen Verfahren zu kalkulieren, zu aktualisieren und zu überwachen.

Ein wesentlicher Teil des Währungsrisikos des Konzerns ist auf die Aktivitäten von Airbus zurückzuführen, dessen Hedging-Politik der Aufsicht des Shareholders' Committee von Airbus untersteht. Das Airbus Treasury Committee überwacht das Währungsrisiko und beschließt, welche Hedging-Politik für Airbus im Einzelnen angebracht wäre. Die Hedging-Transaktionen selbst werden jedoch von der zentralen Finanzabteilung von EADS durchgeführt.

Fusionen und Akquisitionen

Im Rahmen der Fusions-, Akquisitions- und Veräußerungsaktivitäten des Konzerns führte das Management Transaktionsprüfungs- und Genehmigungsverfahren ein, die von der Zentrale durchgeführt werden. Die IC-Verfahren erfordern, dass alle M&A-Transaktionen vor der Genehmigung im Namen des Executive Committee von einem M&A Committee überprüft werden. Der Vorsitzende des M&A Committee ist der Leiter der Abteilung Strategische Koordination und die Mitglieder bestehen unter anderem aus dem Chief Financial Officer, den Leitern des M&A der Zentrale von EADS und der Controlling Abteilungen. Legal Affairs ist ständiges Mitglied des M&A Committee und Vertreter anderer Abteilungen werden ebenfalls zur Teilnahme an den Sitzungen aufgefordert.

Projekte, die als nicht strategisch angesehen werden und unter eine bestimmte Wertschwelle fallen, werden vom M&A Committee überprüft und genehmigt. Strategische Projekte von hohem Wert erfordern eine Genehmigung entweder von den Chief Executive Officers oder dem Board of Directors, welche gemäß den Kriterien der internen Regelungen des Board of Directors zu erteilen ist. Die spezifische Rolle und Zuständigkeiten des M&A Committee werden in internen Regelungen definiert, die vom Executive Committee verabschiedet wurden. Dieses Prüfungs- und Genehmigungsverfahren wird an vier wichtigen Stadien des M&A-Prozesses durchgeführt, beginnend mit der Analyse der strategischen Eignung und Definition des gesetzlichen Rahmens und endend mit einer abschließenden Prüfung der gesamten Transaktion.

Handelsvertrag/Absatzaktivität

Die von EADS oder einer ihrer operativen Tochtergesellschaften abgeschlossenen Handelsverträge können den Konzern erheblichen finanziellen, betrieblichen und gesetzlichen Risiken aussetzen. Um diese Risiken einzuschränken, führte das Management Verfahren ein, mit denen die geplanten Verträge überprüft werden. Auf diese Weise wird verhindert, dass Verträge des Konzerns von wesentlicher Bedeutung abschließt, die mit zu hohem Risiko verbunden oder mit den allgemeinen Zielen der Gesellschaft nicht vereinbar sind. Die Verfahren bestehen unter anderem aus (i) vom Board of Directors genehmigten Schwellenwerten und Kriterien, mit denen das Risiko- und Rentabilitätsprofil der geplanten Verträge bestimmt wird, und (ii) einem Verfahren, nach dem Verträge, die als sehr riskant angesehen werden, eine vorherige Genehmigung erfordern.

Verträge, die unter die definierten Schwellen fallen, erfordern die Genehmigung des Chief Financial Officer. Verträge, die als sehr riskant angesehen werden, sind bei einem ständigen Commercial Committee (bei dem der Chief Financial Officer und der Leiter von EADS International ständige Mitglieder sind) einzureichen. Dieser Ausschuss hat den vorgeschlagenen Vertrag zu überprüfen und den Chief Executive Officers eine Empfehlung zukommen zu lassen, auf die diese ihre Entscheidung stützen können. Die spezifische Rolle und Zuständigkeiten dieses Ausschusses werden in internen Regelungen definiert, die vom Executive Committee verabschiedet wurden.

Bei Airbus werden die Verträge gemäß seiner eigenen Corporate Governance-Politik genehmigt, die sich auf konzernweite Richtlinien stützt. Gewisse Verträge von Airbus sind jedoch vom EADS Commercial Committee zu überprüfen, wenn sie bestimmte festgelegte Schwellenwerte übersteigen. Kontrolliert EADS eine Tochtergesellschaft zusammen mit einem Dritten, trägt das Commercial Committee im Allgemeinen die Verantwortung für die Entscheidungen von EADS, die im Rahmen von geplanten Handelsverträgen getroffen werden.

- **Absatzfinanzierung.** Im Zusammenhang mit gewissen Handelsverträgen kann der Konzern dem Abschluss von Absatzfinanzierungsverträgen zustimmen. Im Fall von Airbus wird für die Absatzfinanzierung ein jährliches Absatzfinanzierungsbudget aufgestellt, das im operativen Planungsprozess des Konzerns definiert wird. Dieses Budget wird vom Airbus Shareholders' Committee genehmigt. Das Airbus Treasury Committee überprüft jede einzelne Absatzfinanzierungstransaktion und genehmigt jene, die mit seinen Risikobewertungsrichtlinien vereinbar sind. Siehe „– 1.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung – Verkaufsfinanzierung“ und „Teil 2/1.5.1 Marktrisiken – Risiko aus Verkaufsfinanzierung“.

Beschaffung

Ein Konzern von der Größe und mit der Komplexität von EADS erfordert eine einheitliche Beschaffungspolitik, um die Bemühungen des Markts zu maximieren und Ineffizienzen im Beschaffungsprozess minimieren zu können. Um sicherzustellen,

dass die Einkäufe des Unternehmens effizient und auf ethische Weise durchgeführt werden, wurden vom Leiter des Corporate Sourcing und Procurement Directors Board gemeinsame Beschaffungsprozesse festgelegt und eingeführt, die mit einer allgemeinen Beschaffungsstrategie vereinbar sind.

Spezielle interne Kontrollfunktionen

Interne Prüfung

Unter der Leitung des Corporate Secretary führt die Revisionsabteilung von EADS interne Prüfungen durch. Auf Basis eines genehmigten jährlichen Prüfungsplans und einer globalen Bewertung der Risiken der Aktivitäten des Konzerns (i) überprüft die Revisionsabteilung der Gesellschaft die betrieblichen Prozesse und schlägt Verbesserungen für Risikomanagement und Betriebseffizienz vor und (ii) überwacht die Revisionsabteilung die Übereinstimmung mit den rechtlichen Vorgaben und internen Richtlinien, Prozessleitfäden und -verfahren (z.B. Einhaltung der konzernweiten Rechnungslegungsrichtlinien). Die interne Prüfung umfasst auch *ad hoc*-Prüfungen, die auf Anfrage des Managements durchgeführt werden und sich mit den aktuellen Risiken (z.B. vermeintlich rechtswidrige Aktivitäten) und zukünftigen Risiken (z.B. Vertragsmanagement) befassen.

Controlling

Die wichtigsten Aufgaben der Controlling Abteilung bei der Planung, Datenbeschaffung und Berichterstattung ermöglichen eine globale Übersicht über den Konzern. Aus diesem Grund obliegt dem Controlling auch die Aufgabe, sich mit anderen Stabsfunktionen zu befassen. So wird gewährleistet, dass die Unternehmensaktivitäten, wie M&A und Beschaffung, im Einklang mit den Richtlinien und der Strategie des Konzerns stehen. Diese globale Übersicht macht das Controlling zum integralen Element des Risikobewertungsprozesses. Ferner ist das Controlling für die Verwaltung der Versicherungspolizen des Konzerns zuständig.

Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften

Der Konzern hat sich in jeder Jurisdiktion, in der sie Geschäfte tätigt, an eine Vielfalt rechtlicher Vorschriften zu halten. Die Leiter der Abteilung Legal Affairs von EADS sind zusammen mit den Rechtsabteilungen der einzelnen Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten für die Einführung und Beaufsichtigung von Verfahren zuständig, die sicherstellen, dass die Aktivitäten des Konzerns nicht gegen die jeweils anwendbaren Gesetze, Vorschriften und sonstigen Anforderungen verstoßen. Die Abteilung Legal Affairs beaufsichtigt ferner alle prozessualen Aktivitäten des Konzerns und ist für die rechtliche Sicherung der Vermögenswerte des Konzerns einschließlich des geistigen Eigentums verantwortlich. Die Leiter der Abteilung Legal Affairs sind direkt an den wichtigen Kontrollprozessen beteiligt. Beispielsweise ist sie für die rechtlichen Aspekte von M&A-Transaktionen zuständig und prüft und genehmigt die Handelsverträge.

In der Zusammenarbeit mit dem Corporate Secretary kommt der Abteilung Legal Affairs eine wichtige Rolle bei der Entwicklung

und Verwaltung (i) der Corporate Governance-Verfahren von EADS und (ii) der juristischen Dokumentation zur Delegation von Befugnissen und Zuständigkeiten und der Definition der Unternehmensführung des Konzerns und der IC zu.

2.1.5.4 Zukünftige Entwicklung der internen Kontrollen

Der allgemeine IC-Prozess wird derzeit sorgfältig überprüft und in Zusammenarbeit mit externen Beratern bewertet. Aus diesem Grund wird sich das in diesem Bericht beschriebene IC in den nächsten Jahren wahrscheinlich ändern.

Der Überprüfungsprozess des IC und des Risikomanagement sieht vor, dass:

- Einhaltung der aktuellen und erwarteten niederländischen Anforderungen, insbesondere dem Dutch Corporate Governance Code, gewährleistet ist und die in Deutschland, Frankreich, Spanien und den Vereinigten Staaten anwendbaren Vorschriften berücksichtigt werden;
- sich der Konzern darauf einstellt, den Standards des Sarbanes-Oxley Act zu genügen; dies wird sich insbesondere bei den Kontrollen und Verfahren zur finanziellen Berichterstattung und dessen Offenlegung auf das IC auswirken;
- Schwächen des bestehenden IC des Konzerns identifiziert und Verbesserungen der Risikomanagementverfahren vorgeschlagen werden;
- der Konzern in die Lage versetzt wird, seine Kontrollrisiken zu handhaben und einzuschränken; und
- die Dokumentation und Analyse der Kontrollverfahren mit dem Ziel zusammengelegt werden, ein integriertes Risikomanagementsystem (einschließlich der Abschluss-, Compliance- und Betriebsrisiken) zu schaffen.

2.2 Bezüge und Rechtsbeziehungen zur Gesellschaft der Mitglieder des Board of Directors und wesentlicher Führungskräfte

2.2.1 Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee

Die Vergütungspolitik von EADS macht es sich zum Ziel, Talente, die zum Geschäftserfolg des Konzerns beitragen werden, anzuziehen und zu halten. Die Vergütungspolitik ist so konzipiert, dass deren Schwerpunkt auf jene Leistungen zielt, die der Konzern besonders schätzt und belohnen möchte.

Das Board of Directors besteht aus Non-Executive Directors und Executive Directors (die auch Mitglieder des Executive Committee sind).

Vergütung der Mitglieder des Board of Directors

Die Non-Executive Directors erhalten für ihre im Geschäftsjahr ausgeübte Tätigkeit zusammen eine Gesamtvergütung in Höhe von € 900.000. Diese Gesamtvergütung besteht aus (i) einem

festen Anteil i. H. v. € 30.000 pro Director und € 60.000 pro Chairman, (ii) einem Sitzungsgeld für die Teilnahme an Sitzungen des Board of Directors und Committee-Sitzungen (wenn solche Sitzungen an anderen Tagen als die Board-Sitzungen stattfinden), je Sitzung i.H.v. € 5.000 pro Director und € 10.000 pro Chairman und (iii) einer variablen Vergütung in Form einer Gewinnbeteiligung abhängig von der Höhe des EBIT der EADS Gruppe i.H.v. € 50.000 pro Director und € 100.000 pro Chairman bei einer Zielerreichung von 100 %. Die Richtlinien zur Berechnung der Gewinnbeteiligung auf der Basis der EBIT* Ergebnisse des Konzerns für Non-Executive Directors entsprechen jenen für die Mitglieder des Executive Committee (siehe nachstehend die „Vergütung der Mitglieder des Executive Committee“). Für die Non-Executive Directors sind keine besondere Vergünstigungen in Fällen der Kündigung vorgesehen.

Die Executive Directors erhalten weder Vergütungen für die Teilnahme an Sitzungen des Board of Directors noch direkte Vergütungen für ihre Funktion als Mitglied des Board of Directors zusätzlich zu ihrer Vergütung als Mitglieder des Executive Committee (siehe unten „Vergütung der Mitglieder des Executive Committee“). Die Executive Directors sind zur Teilnahme an den Leistungen aus Aktienoptionsplänen (siehe „– 2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“) und in ihrer Eigenschaft als qualifizierte Mitarbeiter aus den Belegschaftsaktieneigentumsplänen berechtigt (siehe auch „– 2.3.2 Mitarbeiterangebot“). Die Executive Directors haben zudem Anspruch auf Pensionsleistungen.

Die Beträge der verschiedenen Komponenten der Vergütung, die Executive Directors und Non-Executive Directors im Jahr 2003 gewährt wurden, zusammen mit zusätzlichen Informationen, wie die Anzahl der Aktienoptionen und die Einzelheiten der Ansprüche auf Pensionsleistungen der Executive Directors finden sich im Abschnitt „Anhang zum gesetzlich vorgeschriebenen Abschluss – Anmerkung 9: Vergütung“.

Die Executive Directors haben zudem Anspruch auf ein Abfindungspaket, wenn sie die Gesellschaft auf Grund einer Entscheidung der Gesellschaft verlassen. Dieses Abfindungspaket unterscheidet sich durch die Art der Verträge (entweder Festzeitverträge für fünf Jahre mit voller Bezahlung bis zum Ende der Vertragsperiode zuzüglich einer Abfindung bis zu maximal 18 Monaten des Zieleinkommens oder Verträge mit unbeschränkter Laufzeit mit einer Abfindung von höchstens 24 Monaten des Zieleinkommens).

Zum Stand dieses Dokumentes hielten die Mitglieder des Board of Directors (einschließlich diejenigen, die gleichzeitig Mitglieder des Executive Committees sind) insgesamt 39.788 Aktien von EADS (ausschließlich der in Investmentfonds enthaltenen Aktien).

Vergütung der Mitglieder des Executive Committee

Die Mitglieder des Executive Committee (einschließlich der Executive Directors, aber auch der Mitglieder des Executive Com-

mittee, die nicht Mitglieder des Board of Directors sind) erhalten für ihre im Geschäftsjahr ausgeübte Tätigkeit eine Gesamtvergütung in Höhe von bis zu Euro 12.294.955. Diese Gesamtvergütung unterteilt sich in einen 50 %igen Fixanteil und einen 50 %igen variablen Anteil (in der Praxis kann der variable Anteil beim Übertreffen der Zielgröße 50 % der Gesamtvergütung übersteigen). Der variable Anteil errechnet sich aus zwei gleichen Komponenten: (i) einer Gewinnbeteiligung, die auf Basis der EBIT* Konzerns kalkuliert wird (beginnend ab dem Jahr 2004 wird ein 25 %iger Cash-Indikator als ergänzende Komponente zu EBIT eingeführt) und (ii) einem Bonus, der den persönlichen Zielvereinbarungen entspricht.

Die Vergütung, die EADS und alle ihre Konzerngesellschaften im Jahre 2003 den beiden Chief Executive Officers der Gesellschaft Philippe Camus und Rainer Hertrich zahlten, belief sich auf jeweils € 1.963.500.

2.2.2 Den beiden Chief Executive Officers eingeräumte Optionen

Siehe „– 2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“.

2.2.3 Mit verbundenen Parteien abgeschlossene Geschäfte

EADS ist eine nach dem Recht der Niederlande gegründete Gesellschaft. Die Artikel L.225-38 bis L.225-43 und L.225-86 bis L.225-91 des französischen *Code de Commerce* über mit verbundenen Parteien abgeschlossene Geschäfte finden auf sie keine Anwendung.

Der Artikel 2:146 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches bestimmt: „Soweit in der Satzung nicht anders festgelegt, wird eine Gesellschaft (naamloze vennootschap) in allen Angelegenheiten, die zu Interessenkonflikten mit einem oder mehreren Mitgliedern des Board of Directors führen, durch ihren Board of Supervisory Directors vertreten. Die Hauptversammlung ist jederzeit berechtigt, zu diesem Zweck eine oder mehrere Personen zu ernennen.“ Die Satzung von EADS bestimmt insoweit etwas anderes als sie das Board of Directors ermächtigt, die Gesellschaft in Angelegenheiten, die zu Interessenkonflikten mit einem oder mehreren Mitgliedern des Board of Directors führen, zu vertreten.

Die Gesellschaft schloss während des Jahres 2003 keine Vereinbarung mit einem Mitglied des Board of Directors, einem der wichtigsten Führungskräfte oder einem Aktionär, der mehr als 5 % der Stimmrechte der Gesellschaft hält, die über den gewöhnlichen Geschäftsvorgang hinausging oder zu anderen Bedingungen als bei Geschäften mit beliebigen Dritten.

Die Beziehungen zwischen dem Unternehmen und seinen Hauptaktionären werden im „Teil 2/3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschrieben.

Wie in „Teil 2/3.1.3.1. Laufende Offenlegungspflichten“ erwähnt, muss die Gesellschaft gemäß dem spanischen Finanzgesetz der CNMV bestimmte Informationen zu allen Transaktion

zur Verfügung stellen, die mit allen verbundenen Parteien durchgeführt wurden.

2.2.4 Darlehen und Garantien an Directors

EADS hat ihren Direktoren oder Mitgliedern des Executive Committee keine Darlehen gewährt.

2.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter

2.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern

Die Vergütungspolitik von EADS ist eng an das Erreichen von individuellen- und Gesellschaftszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch den Gesamtkonzern, gebunden. Für das Top-Management der Gruppe wurde ein Aktienoptionsplan aufgestellt (siehe „– 2.3.3 – Mitarbeitern gewährte Optionen“), und anlässlich des öffentlichen Angebots und der Börseneinführung von EADS hatten die Mitarbeiter die Möglichkeit, Aktien zu günstigen Bedingungen zu erwerben (siehe „– 2.3.2 – Mitarbeiterangebot“).

Dem französischen Gesetz entsprechend verfügt EADS France über Gewinnbeteiligungspläne (*accords de participation*) und spezifische Incentive-Pläne (*accords d'intéressement*), durch die die Mitarbeiter bei Erreichen bestimmter Produktivitäts-, technischer- oder Verwaltungsziele Boni erhalten.

Die Vergütungspolitik von EADS Deutschland GmbH ist weitgehend flexibel und steht in engem Zusammenhang mit dem Betriebsgewinn der Gesellschaft, der Erhöhung des Firmenwerts und dem Erreichen individueller Ziele.

Bei EADS CASA existiert keine Gewinnbeteiligungspolitik. Techniker und Manager erhalten jedoch eine gewinnbezogene Vergütung in Abhängigkeit vom Erreichen der allgemeinen Ziele für die Gesellschaft und individuellen Leistungen.

2.3.2 Mitarbeiterangebot

Im Rahmen ihrer Börseneinführung ermöglichte EADS ihren berechtigten Mitarbeitern die Zeichnung von rund 1,5 % des Kapitals der EADS nach Durchführung des Globalen Angebots. Das Mitarbeiterangebot umfasste insgesamt bis zu 12.222.385 Aktien und enthielt für berechnete Mitarbeiter ferner eine Option für die Finanzierung des in die Zeichnung von Aktien investierten Betrags. Entsprechend dieser Option bestand die Investition aus dem gezahlten Zeichnungsbetrag und einem Betrag, der aus einer Tauschvereinbarung mit der Vermögensverwaltungsgesellschaft für diese Option stammte und sich auf 9/10 des investierten Betrags belief. Berechnete Mitarbeiter konnten Aktien zum Preis von Euro 15,30 zeichnen, der dem Kaufpreis für Privatanleger abzüglich eines Preisnachlasses von 15 % entsprach.

Mitarbeiter waren berechnete, am Mitarbeiterangebot teilzunehmen, wenn sie:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- einen französischen, deutschen oder spanischen Arbeitsvertrag hatten; und
- in einer nach französischem, deutschem oder spanischem Recht gegründeten Gesellschaft beschäftigt waren, an der EADS (i) entweder eine Kapitalmehrheit oder (ii) mindestens 10 % des Kapitals hielt und diese Gesellschaft von EADS zur Teilnahme am Mitarbeiterangebot ausgewählt wurde.

Je nachdem, ob die Mitarbeiter Aktien im Rahmen eines französischen, deutschen oder spanischen Programms, direkt oder über einen Investmentfonds erwarben, gilt für die Veräußerung der Aktien jeweils eine der folgenden Sperrfristen: 18 Monate, 3 Jahre, 5 Jahre oder 6 Jahre.

Im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 11.769.259 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 21. September 2000 geliefert.

Im Oktober 2001 bot EADS berechtigten Mitarbeitern maximal 0,25 % des gesamten vor dem Angebot ausgegebenen Grundkapitals an. Im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots wurden bis zu 2.017.894 Aktien mit einem Nennwert von jeweils € 1 angeboten.

Dieses Mitarbeiterangebot (*Note d'opération préliminaire* von der COB am 8. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1200 genehmigt und *Note d'opération définitive* von der COB am 13. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt) richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- Mitarbeiter von (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft, an der EADS einen Anteil von mindestens 10 % hält und auf dessen Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren Sitz sich in Südafrika, Deutschland, Brasilien, Kanada, Spanien, den USA, Großbritannien, Frankreich, Italien, Marokko, Mexiko oder Singapur befindet.

Das Mitarbeiterangebot umfasste zwei Tranchen:

- die durch berechnete Mitarbeiter im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns gezeichneten Aktien wurden zum Preis von € 10,70 pro Aktie angeboten;

- die durch berechnigte Mitarbeiter direkt gezeichneten Aktien wurden zum Preis von € 10,70 pro Aktie angeboten.

Die Mitarbeiter sind grundsätzlich nicht berechnigt, die im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots erworbenen Aktien vor Ablauf einer Sperrfrist von einem Jahr, die in manchen Ländern länger sein kann, zu verkaufen.

Im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 2.017.894 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 5. Dezember 2001 geliefert.

Im Oktober 2002 bot EADS berechtigten Mitarbeitern maximal 0,25 % des gesamten vor dem Angebot ausgegebenen Grundkapitals an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasst bis zu 2.022.939 Aktien mit einem Nennwert von jeweils Euro 1. Dieses Mitarbeiterangebot (*Note d'opération préliminaire* von der COB am 30. September 2002 unter der Nummer 02-1062 genehmigt und *Note d'opération définitive* von der COB am 11. Oktober 2002 unter der Nummer 02-1081 genehmigt) richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehört;
- Mitarbeiter von (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft, an der EADS einen Anteil von mindestens 10 % hält und auf dessen Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren Sitz sich in Deutschland, Brasilien, Kanada, Spanien, den USA, Großbritannien, Frankreich, Italien, Mexiko oder Singapur befindet.

Das Mitarbeiterangebot umfasste zwei Tranchen:

- die durch berechnigte Mitarbeiter im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns gezeichneten Aktien wurden zum Preis von € 8,86 pro Aktie angeboten;
- die durch berechnigte Mitarbeiter direkt gezeichneten Aktien wurden zum Preis von € 7,93 pro Aktie angeboten.

Die Mitarbeiter sind grundsätzlich nicht berechnigt, die im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots erworbenen Aktien vor Ablauf einer Sperrfrist von einem Jahr, die in manchen Ländern länger sein kann, zu verkaufen.

Im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 2.022.939 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 4. Dezember 2002 geliefert.

Im Oktober 2003 bot EADS berechtigten Mitarbeitern maximal 0,25 % des gesamten vor dem Angebot ausgegebenen

Grundkapitals an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasst bis zu 2.027.996 Aktien mit einem Nennwert von jeweils € 1.

Das Mitarbeiterangebot (*Note d'opération* von der COB am 25. September 2003 unter der Nummer 03-836 genehmigt) richtete sich an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehört;
- Mitarbeiter von (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft, an der EADS einen Anteil von mindestens 10 % hält und auf dessen Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren Sitz sich in Deutschland, Belgien, Kanada, Spanien, den USA, Großbritannien, Frankreich, Irland, Mexiko, den Niederlanden oder in Singapur befindet.

Das Mitarbeiterangebot umfasste zwei Tranchen:

- die durch berechnigte Mitarbeiter im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns gezeichneten Aktien wurden zum Preis von € 12,48 pro Aktie angeboten;
- die durch berechnigte Mitarbeiter direkt gezeichneten Aktien wurden zum Preis von € 12,48 pro Aktie angeboten.

Die Mitarbeiter sind grundsätzlich nicht berechnigt, die im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots erworbenen Aktien vor Ablauf einer Sperrfrist von einem Jahr, die in manchen Ländern länger sein kann, zu verkaufen.

Im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 1.686.682 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 5. Dezember 2003 geliefert.

2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen

Das Board of Directors genehmigte in seinen Sitzungen am 26. Mai 2000, 20. Oktober 2000, 12. Juli 2001, 9. August 2002 und 10. Oktober 2003 im Rahmen seiner von den Hauptversammlungen vom 24. Mai 2000, 10. Mai 2001 und

6. Mai 2003 erteilten Befugnisse die Gewährung von Aktienoptionen für die Zeichnung von Aktien der Gesellschaft. Die wichtigsten Merkmale dieser Optionen sind in der nachstehenden Aufstellung zusammengefasst:

	Erste Tranche	Zweite Tranche
Datum der Hauptversammlung	24. Mai 2000	24. Mai 2000
Datum der Board-Sitzung	26. Mai 2000	20. Oktober 2000
Anzahl der gewährten Optionen	5.324.884	240.000
Anzahl der ausstehenden Optionen	5.060.400	240.000
davon Aktien, die von Directors und Führungskräften gezeichnet werden können	720.000	60.000
Zahl der berechtigten Mitarbeiter	Ca. 850	34
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50 % der Optionen können nach Ablauf von zwei Jahren und vier Wochen nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 50 % der Optionen können am dritten Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 3 Wochen vor jedem Hauptversammlungstermin oder dem Datum der Bekanntgabe der Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse dürfen überdies keine Optionen ausgeübt werden.	50 % der Optionen können nach Ablauf von zwei Jahren und vier Wochen nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 50 % der Optionen können am dritten Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 3 Wochen vor jedem Hauptversammlungstermin oder dem Datum der Bekanntgabe der Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse dürfen überdies keine Optionen ausgeübt werden.
Verfalltermin	Zehnter Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen	Zehnter Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen
Ausübungspreis	€ 20,90	€ 20,90
Anzahl der ausgeübten Optionen	0	0
	Dritte Tranche	Vierte Tranche
Datum der Hauptversammlung	10. Mai 2001	10. Mai 2001
Datum der Board-Sitzung	12. Juli 2001	9. August 2002
Anzahl der gewährten Optionen	8.524.250	7.276.700
Anzahl der ausstehenden Optionen	7.818.725	7.205.975
davon Aktien, die von folgender Person gezeichnet werden können:		
– Philippe Camus ^(*)	135.000	135.000
– Rainer Hertrich ^(*)	135.000	135.000
– den 10 Mitarbeitern, denen im Jahr 2001 (dritte Tranche) und 2002 (vierte Tranche) die meisten Optionen gewährt wurden	738.000	808.000
Zahl der berechtigten Mitarbeiter	Ca. 1.650	Ca. 1.562

	Dritte Tranche	Vierte Tranche
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50 % der Optionen können nach Ablauf von zwei Jahren und vier Wochen nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 50 % der Optionen können am dritten Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 3 Wochen vor jedem Hauptversammlungstermin oder dem Datum der Bekanntgabe der Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse dürfen überdies keine Optionen ausgeübt werden.	50 % der Optionen können nach Ablauf von zwei Jahren und vier Wochen nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 50 % der Optionen können am dritten Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 3 Wochen vor jedem Hauptversammlungstermin oder dem Datum der Bekanntgabe der Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse dürfen überdies keine Optionen ausgeübt werden.
Verfalltermin	Zehnter Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen	Zehnter Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen
Ausübungspreis	€ 24,66	€ 16,96
Anzahl der ausgeübten Optionen	0	0

	Fünfte Tranche
Datum der Hauptversammlung	6. Mai 2003
Datum der Board-Sitzung	10. Oktober 2003
Anzahl der Optionen, die gezeichnet werden können	7.563.980
Anzahl der ausstehenden Optionen	7.563.980
davon Aktien, die von folgender Person gezeichnet werden können:	
– Philippe Camus ^(*)	135.000
– Rainer Hertrich ^(*)	135.000
– den 10 Mitarbeitern, denen im Jahr 2003 die meisten Optionen gewährt wurden	808.000
Zahl der berechtigten Mitarbeiter	Ca. 1.491
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50 % der Optionen können nach Ablauf von zwei Jahren und vier Wochen nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 50 % der Optionen können am dritten Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 3 Wochen vor jedem Hauptversammlungstermin oder dem Datum der Bekanntgabe der Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse dürfen überdies keine Optionen ausgeübt werden.
Verfalltermin	Zehnter Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen
Ausübungspreis	€ 15,65
Anzahl der ausgeübten Optionen	0
Anzahl der während des Jahres 2003 stornierten Optionen	0

^(*) Weitere Details im Hinblick auf die Optionen, die den Executive Directors gewährt wurden, finden sich im Abschnitt „Anhang zum Einzelabschluss der EADS N.V. – Anmerkung 9: Vergütung“.

3.1 Ausblick 2004

Umsätze

Die Gesellschaft strebt trotz des allgemeinen Konjunkturabschwungs auch 2004 die allgemein stabilen Umsätze der letzten vier Jahre in einer Höhe von etwa € 29 bis € 30 Mrd. an. Es wird erwartet, dass das Wachstum des Verteidigungsgeschäfts das Nachlassen bei den Airbusumsätzen, die auf die Kombination aus der Schwäche der US-amerikanischen Währung und die leicht geringeren Auslieferungen zurückzuführen sind, ausgleicht.

Das Umsatzziel für das Jahr 2004 basiert hinsichtlich der automatisch abgesicherten Teile bei Verkäufen in US Dollar (die etwa ein Drittel aller Umsätze von EADS ausmachen) auf der Annahme, dass der US Dollar schwächer sein wird als im Jahr 2003 (1,20 US Dollar je 1 Euro gegenüber 1,10 US Dollar je 1 Euro).

Nach einer sorgfältigen Prüfung des Auftragsbuchs schätzt Airbus seine Lieferungen auf etwa 300 Flugzeuge im Jahr 2004, verglichen mit 305 im Jahr 2003. Eine konservative Verwaltung von Lieferterminen gibt Airbus die Flexibilität, unerwartete Ereignisse zu bewältigen und die Kundenfinanzierung strikt im Rahmen zu halten.

Es wird erwartet, dass die Umsätze im Geschäftsbereich Raumfahrt im Jahr 2004 stabil bleiben, was durch eine gute Auftragslage (einschließlich 10 zivile Telekommunikations-satelliten) unterstützt wird. Große Programme, wie der £ 2,5 Mrd. Paradigm-Vertrag (Skynet 5 sichere Kommunikationsdienstleistungen für das britische Verteidigungsministerium) und Gelegenheiten, wie die Konstruktion, Lieferung und der Betrieb von Galileo (dem europäischen Satellitennavigationssystem) sollten das Wachstum mittelfristig ankurbeln.

Es wird erwartet, dass der sprunghafte Anstieg bei den Verteidigungsprogrammen in den anderen Geschäftsbereichen (Militärtransportflugzeuge, Luftfahrt und Verteidigungs- und Sicherheitssysteme) das Umsatzwachstum unterstützen wird. Den stärksten Wachstumsantrieb werden im Jahr 2004 die A400M, die Tiger- und NH90 Hubschrauber sowie die Missionsprogramme darstellen.

EBIT vor Abschreibung von Goodwill und außerordentlichen Posten

Das Management von EADS erwartet für das Jahr 2004 eine Steigerung des Betriebsergebnisses. Das Ziel von EADS ist, noch vor der für 2005 erwarteten Marktwende in der zivilen Luftfahrt, Erträge vor Zinsen und Steuern, Abschreibungen vor Goodwill und außerordentlichen Posten („EBIT*“) in Höhe von € 1,8 Mrd. (€ 1,5 Mrd. in 2003) für das Jahr 2004 zu erreichen.

Hinsichtlich der langsamen Erholung der Fluggesellschaften, die aber immer noch unter Druck stehen, erachtet EADS diese Vorgaben als realistisch und im Einklang mit ihrem Fokus auf finan-

zieller Sorgfalt und Verlässlichkeit. Dieses Ziel ist ein Meilenstein auf dem Weg zu einem zweistelligen EBIT*-Ergebnis, das mittelfristig erreicht werden soll, und unterstützt die gute finanzielle Position von EADS.

In der Vorwegnahme der gesetzlichen Vorschriften, die die Anwendung der IFRS-Richtlinien vorschreiben, hat EADS seine Bilanzierungsrichtlinien hinsichtlich der Entwicklungskosten geändert, sodass diese nun völlig im Einklang mit IAS 38 stehen. Diese Änderung hatte für das Jahr 2003 keinen wesentlichen Einfluss, es wird jedoch erwartet, dass für das Jahr 2004 etwa € 100 Mio. an Entwicklungskosten kapitalisiert werden. Diese Bilanzierungsänderung ist im EBIT*-Ziel für das Jahr 2004 in Höhe von € 1,8 Mrd. berücksichtigt.

Der erfolgreiche Lieferbeginn von Lenkflugkörpern, Eurofighter, Militärhubschraubern und die Beschleunigung des Entwicklungsumsatzes von A400M werden zum EBIT*-Wachstum beitragen. Gleichzeitig wird sich das EADS Management nach dem hohen Vertragseingang im Verteidigungsbereich auf die profitable Ausführung dieser großen Programme und die Performance des gesamten Geschäftsbereichs Verteidigung konzentrieren. Das EBIT* für das Jahr 2004 wird die Kosten und Investitionen im Zusammenhang mit den Plänen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, die in den Geschäftsbereichen LFK und Verteidigungs- und Kommunikationssysteme implementiert werden sollen, enthalten.

Während angenommen wird, dass der potenzielle Rückgang bei den Airbuslieferungen im Jahr 2004 und die anhaltenden Forschungs- und Entwicklungsbemühungen bei A380 das EBIT* für das Jahr 2004 etwas negativ beeinflussen werden, sollte die erwartete Trendwende im Geschäftsbereich Raumfahrt ein wesentlicher Faktor für eine verbesserte Wirtschaftlichkeit sein. Der umfangreiche Umstrukturierungsplan, der derzeit implementiert wird, und eine Reihe von organisatorischen Verbesserungen zählen zu den Hauptmotoren des für das Jahr 2004 erwarteten Umschwungs zum Break Even im Geschäftsbereich Raumfahrt.

Liquide Mittel

EADS erwartet, im Jahr 2004 weiterhin einen positiven freien Cashflow vor Kundenfinanzierungen zu erwirtschaften. Die Gesellschaft wird laufend bemüht sein, Auslagen von liquiden Mitteln für die A380-Investitionen und die Konstruktion von Skynet 5 durch ständige Vorsorgemaßnahmen hinsichtlich der liquiden Mittel auszugleichen. EADS hat unter Beibehaltung ihrer finanziellen Disziplin vor, ihre Kontrolle über die Finanzierung der zivilen Luftfahrtkunden beizubehalten, wobei das Bruttoisiko im Jahr 2004 um nicht mehr als etwa US\$ 0,9 Mrd. teigen sollte.

3.2 Finanzkalender 2004

Veröffentlichung des Jahresergebnisses 2004:
8. März 2004

Jahreshauptversammlung:
6. Mai 2004

Veröffentlichung der Zahlen für das erste Quartal 2004:
12. Mai 2004

Global Investor Forum:
21.-22. Juni 2004

Veröffentlichung der Halbjahreszahlen 2004:
29. Juli 2004

Veröffentlichung der Zahlen für das dritte Quartal 2004:
04. November 2004

Themenübersicht zum Referenzdokument

Um die Auswertung dieses Dokuments, welches als Teil des EADS Referenzdokuments für das Geschäftsjahr 2003 eingereicht wurde, einfacher zu gestalten, gibt die folgende Themenübersicht einen Überblick über die wichtigsten Informationen, die von der *Autorité des Marchés Financiers* gemäß ihres Regelwerks verlangt werden.

Erklärung der verantwortlichen Personen	Teil 2	Abschnitte
• Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen		5.2
• Erklärung der für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortlichen		5.3.2
• Informationspolitik		5.4
Allgemeine Angaben über EADS und ihr Grundkapital	Teil 2	Abschnitte
Auf EADS anwendbare Gesetze und Vorschriften		3.1.3 - 3.1.11 - 3.1.12
Grundkapital		
• Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte		3.2.1
• Ausgegebenes Grundkapital		3.2.2
• Genehmigtes Kapital		3.2.3
• Tabellarische Übersicht der Änderungen des ausgegebenen Kapitals in den letzten fünf Jahren		3.2.5
Börseninformation		
• Tabellarische Übersicht über Kurse und Transaktionsvolumina seit Juli 2000		3.4
• Dividenden		3.5
Grundkapital, Stimmrechte		
• Aktionärsstruktur und Stimmrechte		3.3.1
• Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft		3.3.4
• Beziehungen zwischen den Hauptaktionären		3.3.2
Informationen über die Geschäftsaktivitäten von EADS	Teil 2	Abschnitte
• Darstellung der EADS-Gruppe (Beziehungen zwischen EADS und ihren Tochterunternehmen)		1.1.1
• Wichtige Kennzahlen der EADS-Gruppe		1.1.1
• Informationen zu den Geschäftsbereichen		1.1.1 bis 1.1.6
• Märkte und Wettbewerbsposition von EADS		1.1.2 bis 1.1.6
• Beteiligungspolitik		1.1.7
Analyse der Risikofaktoren bei EADS	Teil 2	Abschnitte
• Risikofaktoren		1.5.1 und Teil 1/1.1.7
– Marktrisiken		1.5.2
– Spezielle auf die geschäftlichen Aktivitäten von EADS bezogene Risiken		1.5.3
– Rechtliche Risiken		1.5.4
– Industrielle und Umweltrisiken		1.5.5
• Versicherung und Risikodeckung		
Nettovermögen, Vermögenslage und Ertragslage	Teil 1	Abschnitte
• Konzernabschluss und Anhang		1.2.1
• Außerbilanzielle Verbindlichkeiten		1.1.6
• Prüfungshonorare		1.3
• Einzelabschluss und Anhang		1.2.2
Corporate Governance	Teil 1	Abschnitte
• Zusammensetzung und Arbeitsweise von Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers		2.1.1
• Zusammensetzung und Arbeitsweise der Board Committees		2.1.2 - 2.1.3
• Vergütung der Directors und wesentlicher Führungskräfte		2.2.1 - 2.3.3
• Die zehn größten Optionen, die nicht-leitenden Angestellten gewährt wurden		2.3.3
• Mit verbundenen Parteien abgeschlossene Geschäfte		2.2.3
Jüngster Geschäftsgang	Teil 2	Abschnitt
		2.1
Ausblick	Teil 1	Abschnitt
		3.1

**Dieses Dokument ist auch unter
den folgenden Adressen erhältlich:**

**European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.**

In Deutschland

81663 München – Deutschland

In Frankreich

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 – Frankreich

In Spanien

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – Spanien

**European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.**

Le Carré
Beechavenue 130 – 132
1119 PR Schiphol-Rijk
Niederlande
www.eads.net