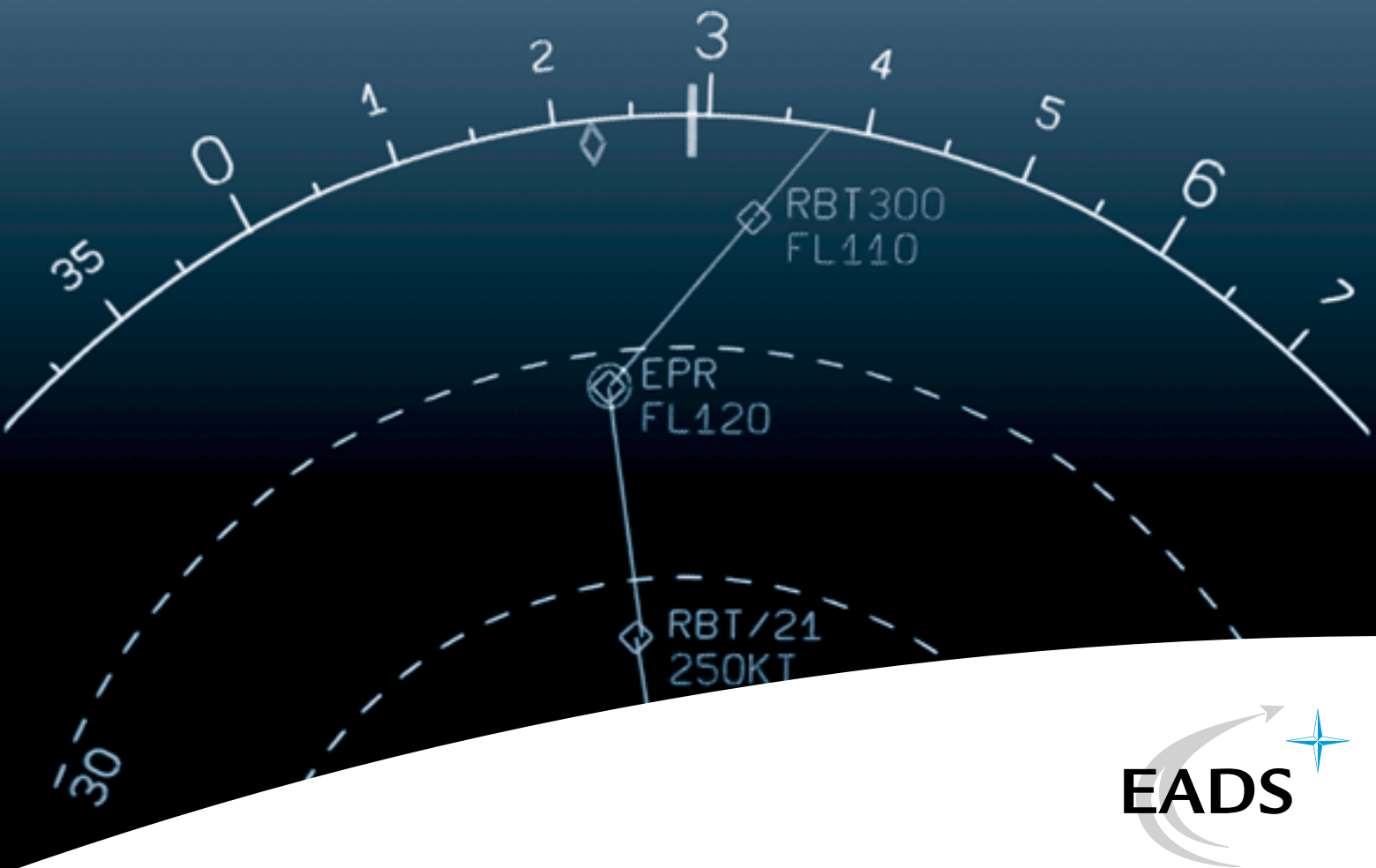


Messbare Erfolge



EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

REFERENZDOKUMENT UNTERNEHMENSINFORMATIONEN GESCHÄFTSJAHR 2002



Dieses Referenzdokument wurde auf Französisch bei der *Commission des opérations de bourse* am 2. April 2003 gemäß *Règlement N(o) 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 *Commission des opérations de bourse* zugelassenen Abschlusschein ergänzt wird.

Hinweis

Die COB 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.

INHALT

Kapitel 1 — Für das Referenzdokument Verantwortliche und für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche	6
1.1 Für das Referenzdokument Verantwortliche	6
1.2 Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen	6
1.3 Für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche	6
1.3.1 Für die Prüfung des EADS-Jahresabschlusses Verantwortliche	6
1.3.2 Erklärung der Abschlussprüfer	6
1.4 Informationspolitik	8
1.5 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	9
1.6 Wechselkurse	9
Kapitel 2 — Informationen Über Emittierte Wertpapiere	10
Nicht einschlägig	10
Kapitel 3 — Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital	11
3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	11
3.1.1 Firma der Gesellschaft und eingetragener Sitz der Gesellschaft.....	11
3.1.2 Rechtsform.....	11
3.1.3 Geltendes Recht — Niederländische Vorschriften	11
3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	14
3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft.....	14
3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	15
3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	15
3.1.8 Geschäftsjahr	15
3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen.....	15
3.1.10 Hauptversammlung.....	15
3.1.11 Mitteilungspflichten bei Überschreitung bestimmter Beteiligungsschwellen und bei beabsichtigten Aktienkäufen und Verkäufen	17
3.1.12 Obligatorisches Übernahmeangebot	18
3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	20
3.2.1 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	20
3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital.....	20
3.2.3 Genehmigtes Grundkapital	20
3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	20
3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	21
3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte	21
3.3.1 Aktionärsstruktur.....	21
3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären.....	23
3.3.3 Art der Aktien	30
3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	30
3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft.....	31
3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	32
3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft.....	32
3.4 Börseninformation	33
3.5 Dividenden	36
3.5.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	36
3.5.2 Dividendenpolitik von EADS	36
3.5.3 Nicht eingeforderte Dividenden.....	37
3.5.4 Besteuerung.....	37

Kapitel 4 — Informationen über die Aktivitäten von EADS	40
4.1 Darstellung der EADS-Gruppe	40
4.1.1 Übersicht	40
4.1.2 Airbus	46
4.1.3 Militärische Transportflugzeuge	59
4.1.4 Luftfahrt.....	63
4.1.5 Verteidigung und Zivile Systeme	73
4.1.6 Raumfahrt.....	84
4.1.7 Beteiligungen.....	91
4.2 Geistiges Eigentum	92
4.3 Mitarbeiter	92
4.4 Forschung und Entwicklung	93
4.5 Risikofaktoren	93
4.5.1 Marktrisiken	93
4.5.2 Rechtliche Risiken	96
4.5.3 Industrielle und Umweltrisiken	97
4.5.4 Versicherungsrisiken	98
4.5.5 Sonstige Risiken.....	99
Kapitel 5 — Nettovermögen — Vermögenslage — Ertragslage	102
5.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — Geprüfte Konzernabschlüsse 2002 und 2001	103
5.1.1 Einführung und Überblick	103
5.1.2 Erläuterung zur Bilanzierung.....	103
5.1.3 Grundsätze.....	106
5.1.4 Betriebsergebnis	111
5.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals.....	116
5.1.6 Veränderungen der Netto-Cash-Position	117
5.1.7 Konsolidierte Finanzverbindlichkeiten	120
5.1.8 Liquide Mittel	121
5.2 Jahresabschluss	122
5.2.1 Konzernabschluss.....	122
5.2.2 Einzelabschluss.....	166
5.3 Prüfungshonorare	172
Kapitel 6 — Aufsicht über die Gesellschaft	173
6.1 Geschäftsführung und Kontrolle	173
6.1.1 Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers.....	173
6.1.2 Audit Committee.....	175
6.1.3 Personnel Committee.....	175
6.1.4 Executive Committee.....	179
6.2 Bezüge der Mitglieder des Board of Directors und wesentlicher Führungskräfte	181
6.2.1 Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee.....	181
6.2.2 Den beiden Chief Executive Officers eingeräumte Optionen	182
6.2.3 Mit verbundenen Parteien abgeschlossene Geschäfte	182
6.2.4 Darlehen und Garantien an Directors	183

6.3	Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	183
6.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	183
6.3.2	Mitarbeiterangebot	183
6.3.3	Mitarbeitern gewährte Optionen.....	184
Kapitel 7 — Jüngster Geschäftsgang und Ausblick		187
7.1	Jüngster Geschäftsgang	187
7.1.1	Der Verlust von Jean-Luc Lagardère.....	187
7.1.2	EADS wurde in den deutschen MDAX Index aufgenommen	187
7.1.3	Emission eines Eurobonds in Höhe von EUR 1 Milliarde	187
7.1.4	Astrium.....	187
7.2	Finanzieller Ausblick für das Jahr 2003	188
7.3	Vorläufiger Unternehmenskalender der Finanz-Kommunikation	189

KAPITEL 1 — FÜR DAS REFERENZDOKUMENT VERANTWORTLICHE UND FÜR DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES VERANTWORTLICHE

1.1 Für das Referenzdokument Verantwortliche

Philippe Camus und Rainer Hertrich, *Chief Executive Officers* von EADS

1.2 Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen:

„Nach unserem Wissen sind die in diesem Referenzdokument auf EADS bezogenen Informationen wahr und korrekt; das Referenzdokument enthält alle von den Anlegern benötigten Informationen, um sich über Vermögen und Verbindlichkeiten von EADS sowie Geschäfts- und Finanzlage, Ergebnisse und Aussichten des Emittenten ihre Meinung zu bilden; es ist nichts ausgelassen worden, was die Bedeutung dieser Informationen beeinflussen könnte.“

Philippe Camus
Chief Executive Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer

1.3 Für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche

1.3.1 Für die Prüfung des Jahresabschlusses von EADS Verantwortliche

	<u>Erste Bestellung am:</u>	<u>Endtermin der Bestellungsfrist</u>
KPMG Accountants N.V. Churchill plein 6 2517 JW Den Haag Niederlande Vertreten durch Herrn E. Paul Medema	10. Mai 2000	6. Mai 2003 ⁽¹⁾
Ernst & Young Accountants Drentestraat 20 1083 HK Amsterdam Niederlande Vertreten durch Herrn Ferdi G.M. Beuting	24. Juli 2002	6. Mai 2003 ⁽¹⁾

1.3.2 Erklärung der Abschlussprüfer

In unserer Eigenschaft als Abschlussprüfer der EADS (KPMG Accountants N.V. und Arthur Andersen für die Jahresabschlüsse 31. Dezember 2001 und 2000, KPMG Accountants N.V. und Ernst & Young Accountants als Nachfolger von Arthur Andersen für den Jahresabschluss 31. Dezember 2002), haben wir uns vergewissert, dass die im aktuellen „Reference Document“ enthaltenen Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die sich auf die geprüften Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2002, 2001 und 2000 („Jahresabschlüsse“) einschließlich der Konzernabschlüsse beziehen, ordnungsmäßig aus den Jahresabschlüssen entwickelt wurden.

Das vorliegende „Reference Document“ wurde in Verantwortung der Chief Executive Officer Philippe Camus und Rainer Hertrich erstellt. Unsere Aufgabe ist es, über die Angemessenheit der Darstellung der in diesem Dokument enthaltenen Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der EADS mit Bezug auf die finanzielle Position der EADS und die Jahresabschlüsse der EADS zu berichten.

Unsere Prüfungshandlungen wurden unter Beachtung der „International Standards on Auditing“ vorgenommen und beinhalteten die Beurteilung der Angemessenheit der vorgelegten Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und deren Übereinstimmung mit den Jahresabschlüssen, für die wir einen Bestätigungsvermerk erteilt haben.

Wir haben auch die Konzernzahlen für 2002 und 2001 der „Management’s Discussion and Analysis of Financial Condition and Results of Operations“ gelesen, die im „Reference Document“ enthalten sind, um wesentliche Abweichungen von den in den Jahresabschlüssen enthaltenen Informationen zu identifizieren und über offensichtlich fälschliche Darstellungen von Tatsachen berichten zu können, die sich, basierend auf unseren im Rahmen

(1) Auf der für den 6. Mai 2003 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, demzufolge Ernst & Young Accountants und KPMG Accountants N.V. zu Abschlussprüfern der Gesellschaft für den Berichtszeitraum des Geschäftsjahrs 2003 bestellt werden sollen.

der Prüfung der Gesellschaft erworbenen Kenntnissen, bei der Durchsicht der sonstigen Informationen gezeigt haben.

Die vom Board of Directors der EADS genehmigten Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2002, 2001 und 2000 wurden von uns in Übereinstimmung mit den in den Niederlanden allgemein anerkannten Prüfungsstandards und mit den Internationalen Prüfungsstandards geprüft.

Unser Bestätigungsvermerk vom 7. März 2003 zum Jahresabschluss 31. Dezember 2002 beinhaltet folgende Aussagen:

- EADS erhielt keine Zahlen zum finanziellen Ergebnis des Jahres 2002 der Dassault Aviation. Folglich konnten wir die berufüblichen Prüfungshandlungen, die wir für die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung an der Dassault Aviation durchgeführt hätten, nicht vornehmen. Wir haben den Bestätigungsvermerk dahingehend eingeschränkt, dass es nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Abschluss gegebenenfalls hätte geändert werden müssen, wären wir in der Lage gewesen, die berufüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation vorzunehmen. Das bei EADS aus der Equity-Beteiligung in 2002 gebuchte Ergebnis betrug Mio. € 111, der Equity-Beteiligungsansatz von Dassault Aviation betrug zum 31. Dezember 2002 Mio. € 1.333.
- In allen anderen Belangen sind zum einen KPMG Accountants N.V. und Ernst & Young Accountants mit der Ausnahme, dass abweichend von den International Financial Reporting Standards (IFRS) bei EADS Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden, während die IFRS die Aktivierung von Entwicklungskosten als immaterielle Vermögensgegenstände verlangen, wenn bestimmte Voraussetzungen für die Aktivierung erfüllt sind, und zum anderen KPMG Accountants N.V. mit der Ausnahme hinsichtlich der quotalen Konsolidierung von MBDA, die von den IFRS abweicht, da EADS ihren Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen MBDA unter Anwendung einer anteiligen Konsolidierung von 50 % des Abschlusses von MBDA bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremdanteilen von 12,5 % ausweist, während die obengenannten Standards erfordern, dass ein Partnerunternehmen seine tatsächliche Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen ausweist, die für MBDA 37,5 % beträgt, der Auffassung, dass der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2002 und des Ergebnisses dieses Geschäftsjahres unter Beachtung der IFRS und der in den Niederlanden anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze vermittelt.

Die Bestätigung, die die Prüfer am 15. März 2002 für den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2001 abgegeben haben, enthielt im Bestätigungsvermerk die Aussage, dass sie hinsichtlich der EADS Beteiligung Dassault Aviation nicht die berufüblichen Prüfungshandlungen, die sie für die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung an der Dassault Aviation durchzuführen hätten, vornehmen konnten. Das bei EADS aus der Equity-Beteiligung in 2001 gebuchte Ergebnis betrug Mio. € 111, der Equity-Beteiligungsansatz von Dassault Aviation betrug zum 31. Dezember 2001 Mio. € 1.252. Sie haben den Bestätigungsvermerk dahingehend eingeschränkt, dass es nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Abschluss gegebenenfalls hätte geändert werden müssen, wären sie in der Lage gewesen, die berufüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation vorzunehmen. In allen anderen Belangen waren zum einen KPMG Accountants N.V. und Arthur Andersen Accountants mit der Ausnahme, dass abweichend von den IFRS bei EADS Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden, während die IFRS die Aktivierung von Entwicklungskosten als immaterielle Vermögensgegenstände verlangen, wenn bestimmte Voraussetzungen für die Aktivierung erfüllt sind, und zum anderen KPMG Accountants N.V. mit der Ausnahme hinsichtlich der quotalen Konsolidierung von MBDA, die von den IFRS abweicht, da EADS ihren Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen MBDA unter Anwendung einer anteiligen Konsolidierung von 50 % des Abschlusses bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremdanteilen von 12,5 % ausweist, während die obengenannten Standards erfordern, dass ein Partnerunternehmen seine tatsächliche Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen ausweist, die für MBDA 37,5 % beträgt, der Auffassung, dass der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2001 und des Ergebnisses dieses Geschäftsjahres unter Beachtung der IFRS und der in den Niederlanden anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze vermittelte.

Die Bestätigung, die die Prüfer am 9. März 2001 für den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2000 abgegeben haben, enthielt im Bestätigungsvermerk die Aussage, dass sie aufgrund der Tatsache, dass es ihnen nicht möglich war, für die EADS Beteiligung Dassault Aviation, die nach der Equity-Methode bilanziert wird, die Prüfungshandlungen vorzunehmen, die sie üblicherweise durchführen würden, hierfür keine Bestätigung abgeben. Das bei EADS aus der Equity-Beteiligung in 2000 gebuchte Ergebnis betrug Mio. € 116, der Equity-Beteiligungsansatz von Dassault Aviation betrug zum 31. Dezember 2000 Mio. € 1.164. In allen anderen Belangen

mit der Ausnahme, dass abweichend von den IFRS Entwicklungskosten, die im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden, während die IFRS die Aktivierung von Entwicklungskosten als immaterielle Vermögensgegenstände verlangen, wenn bestimmte Voraussetzungen für die Aktivierung erfüllt sind, vermittelte der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2000 und des Ergebnisses dieses Geschäftsjahres unter Beachtung der IFRS und der in den Niederlanden anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze.

Ausgehend von dem obengenannten Vorgehen, haben wir, abgesehen von den möglicherweise notwendigen Anpassungen, die sich ergeben hätten, wenn wir die berufsüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation in 2002 und 2001 hätten vornehmen können, der fehlenden Bestätigung hinsichtlich der Beteiligung an Dassault Aviation in 2000, der Auswirkung der oben dargestellten Abweichung von den IFRS und den in den Niederlanden allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen hinsichtlich der Behandlung von Entwicklungskosten in 2002, 2001 und 2000, und nach Auffassung von KPMG Accountants N.V. der Abweichung von IFRS und den in den Niederlanden allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen zur quotalen Einbeziehung von MBDA in 2002 und 2001, über keine weiteren Sachverhalte hinsichtlich der Angemessenheit der Darstellung der Konzernzahlen und anderer Informationen, soweit sie sich auf den Jahresabschluss der EADS N.V. zum 31. Dezember 2002, und für die von KPMG Accountants N.V. und Arthur Andersen geprüften Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2001 und 2000 beziehen, zu berichten.

Diese Erklärung wurde einer spezifischen Anforderung der „Commission des Opérations de Bourse“ folgend erstellt um dem EADS „Reference Document“ beigefügt zu werden.

Den Haag, den 2. April 2003

Amsterdam, den 2. April 2003

KPMG Accountants N.V.

Ernst & Young Accountants (nur für den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002)

Spezieller Hinweis zur Übersetzung der finanziellen Informationen

In Zusammenhang mit der Erstellung des „Reference Document“ haben wir die französische Übersetzung der geprüften Jahresabschlüsse der EADS zum 31. Dezember 2002, 2001 und 2000 (einschließlich der Konzernabschlüsse), die im aktuellen „Reference Document“ enthalten sind, gelesen. Alle diese Dokumente wurden ursprünglich in englischer Sprache erstellt.

Auf Grundlage unserer Durchsicht kommen wir zu dem Schluss, dass es einem französischen Leser aufgrund der geprüften Jahresabschlüsse der EADS zum 31. Dezember 2002, 2001 und 2000 möglich sein sollte, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des EADS-Konzerns zum 31. Dezember 2002 richtig zu beurteilen.

Paris, den 2. April 2003

KPMG Audit
Department of KPMG SA

Barbier Frinault & Associés

Michel Piette
Partner

Jean-François Ginies
Partner

1.4 Informationspolitik

Angaben zu dem für Informationen zuständigen Mitarbeiter:

Herr Pierre de Bausset
Senior Vice-President Investor Relations und Financial Communication
81663 München
Deutschland
Telefon: + 49 89 607 34111
E-mail: ir@eads.net

Die Website www.eads.net liefert umfassende Informationen über die Gesellschaft. Für die Aktionäre wurden in folgenden Ländern gebührenfreie Hotlines eingerichtet: Frankreich (0 800 01 2001), Deutschland (00 800 00 02 2002) und Spanien (00 800 00 02 2002). Folgende E-Mail-Adresse wurde für Nachrichten von Aktionären eingerichtet: comfi@eads.net.

1.5 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft am *Premier Marché* der Euronext Paris SA (nachstehend „**Pariser Börse**“ genannt), im *amtlichen Markt* (im Teilbereich *Prime Standard*) der *Frankfurter Wertpapierbörse* (nachstehend „**Frankfurter Wertpapierbörse**“ genannt) und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia (nachstehend „**spanische Börsen**“ genannt) gehandelt werden, unterliegt die Gesellschaft in Frankreich, Deutschland und Spanien bestimmten geltenden Rechtsvorschriften hinsichtlich von Informationen, von denen die wichtigsten in Abschnitt 3.1.3 zusammengefasst sind.

1.6 Wechselkurse

Die im Nachfolgenden in diesem Dokument präsentierten Finanzinformationen werden in Euro oder US-Dollar angegeben. Die folgende Tabelle enthält die für den angegebenen Betrachtungszeitraum geltenden Wechselkurse zwischen US-Dollar und Euro, die anhand des mittäglichen Devisenankaufskurses in der Stadt New York für von der *Federal Reserve Bank of New York* für Zollzwecke beglaubigte telegrafische Überweisungen (bekannt als „Noon Buying Rate“) berechnet wurden:

<u>Jahresende</u>	<u>Durchschnitt</u>	<u>Ende des Betrachtungszeitraums</u>
31. Dezember 2000.....	EUR 1 = US \$ 0,9236	EUR 1 = US \$ 0,9305
31. Dezember 2001.....	EUR 1 = US \$ 0,8957	EUR 1 = US \$ 0,8813
31. Dezember 2002.....	EUR 1 = US \$ 0,9454	EUR 1 = US \$ 1,0487

KAPITEL 2 — INFORMATIONEN ÜBER EMITTIERTE WERTPAPIERE

NICHT EINSCHLÄGIG

KAPITEL 3 — ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT UND IHR GRUNDKAPITAL

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

3.1.1 Firma der Gesellschaft und eingetragener Sitz der Gesellschaft

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.

Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Niederlande

Geschäftssitz (*statutaire zetel*): Amsterdam

3.1.2 Rechtsform

Die Gesellschaft ist eine nach dem Recht der Niederlande gegründete öffentliche Gesellschaft mit beschränkter Haftung (niederländisch: *naamloze vennootschap*).

3.1.3 Geltendes Recht — Niederländische Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt dem niederländischen Recht, insbesondere dem Buch 2 des niederländischen Zivilrechts und ihrer Satzung (nachstehend „**Satzung**“ genannt). Die Aktien der Gesellschaft sind in den Niederlanden nicht börsennotiert.

Die Gesellschaft unterliegt verschiedenen Rechtsvorschriften des Niederländischen Gesetzes zur Überwachung des Effektenhandels von 1995 (*Wet toezicht effectenverkeer 1995*) („**WTE**“). Diese Bestimmungen werden nachstehend zusammengefasst.

Vor allem obliegen der Gesellschaft in den Niederlanden gemäß § 5 des WTE verschiedene Veröffentlichungspflichten. Insbesondere handelt es sich um folgende Pflichten:

- (i) die Hinterlegung der jeweiligen Jahresabschlüsse und des gesetzlich vorgeschriebenen Testats des Prüfers beim Register der Handelskammer in Amsterdam und einer Kopie derselben bei der Aufsichtsbehörde für Finanzmärkte (*Autoriteit Financiële Markten*) („**AFM**“);
- (ii) die Hinterlegung der Halbjahresberichte auf dieselbe Weise;
- (iii) Veröffentlichung aller Neuigkeiten über die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft, die in den Niederlanden noch nicht veröffentlicht worden sind und die geeignet sind, bei Veröffentlichung wahrscheinlich einen starken Einfluss auf die Aktienkurse auszuüben. Diese Veröffentlichungen müssen durch eine bei der AFM eingereichte Pressemitteilung erfolgen.

Ferner müssen gemäß § 46b des WTE die Gesellschaft und alle „Insider“ (wie unten definiert), außer bei Vorliegen einer Befreiung bzw. Ausnahmegenehmigung, die AFM über alle Geschäftsabschlüsse informieren, die sie im Hinblick auf Wertpapiere der Gesellschaft, die an einem regulierten Markt zum Handel zugelassen sind (oder Finanzinstrumente bzw. Wertpapiere, deren Wert von den besagten Wertpapieren abhängt), tätigen, allerdings nur dann, wenn diese Geschäftsabschlüsse in oder von den Niederlanden aus getätigt werden.

Zu „Insidern“ gehören insbesondere die Mitglieder des Board of Directors und der Geschäftsleitung ihrer Tochtergesellschaften und Beteiligungsgesellschaften (bei über 25 % Beteiligung), die jeweils über 10 % des konsolidierten Umsatzes repräsentieren und alle über 25 % des Kapitals der Gesellschaft haltenden natürlichen und juristischen Personen sowie alle Chief Executive Officers und Mitglieder des Board of Directors dieser Aktionäre, falls es sich bei ihnen um juristische Personen handelt. Außerdem fallen Ehepartner, Familienmitglieder ersten Grades und in einem gemeinsamen Haushalt mit einem Insider lebende Personen unter diese Mitteilungsvorschrift.

Die Nichteinhaltung der Vorschriften des WTE ist eine Straftat, die in den Niederlanden mit Geldstrafen und Bußgeldern geahndet wird.

Schließlich muss die Gesellschaft ebenfalls gemäß § 46b des WTE, außer wenn sie davon befreit ist, die AFM über alle Emissionen, Kraftloserklärungen und Rückkäufe von eigenen Aktien auf dem Laufenden halten.

Gemäß niederländischem Recht hat EADS bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (nachstehend „**Insidergeschäftsvorschriften**“ genannt) erlassen, damit die Geheimhaltung wichtiger Firmeninformationen und die Transparenz des Handels in Aktien von EADS nach den einschlägigen Vorschriften in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien gewährleistet ist. Gemäß den Insidergeschäftsvorschriften dürfen bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien von EADS handeln und haben im Hinblick auf

diese Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen gegenüber dem von der Gesellschaft benannten Beauftragten für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften und gegenüber der AFM. Diese Personen umfassen (i) Aktionäre, die mehr als 25 % des Grundkapitals der Gesellschaft halten (einschließlich, für den Fall, dass der Aktionär eine juristische Person ist, dessen Mitglieder des Board of Directors oder Personen in einer vergleichbaren Position) (ii) Mitglieder des Board of Directors von EADS und Directors von Unternehmen der EADS-Gruppe und (iii) bestimmte Mitarbeiter, die vom Beauftragten für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften vorgegeben werden.

Das Board of Directors von EADS hat den EADS-Chief Financial Officer, Hans-Peter Ring, zum Beauftragten für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften ernannt. Dieser Beauftragte ist im Wesentlichen für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die AFM verantwortlich.

Außerdem unterliegt die Gesellschaft im Hinblick darauf, dass ihre Aktien an regulierten Märkten in Frankreich, Deutschland und Spanien gehandelt werden, dem Recht dieser drei Rechtsordnungen. Im Folgenden werden die für die Gesellschaft wichtigsten Gesetze und Vorschriften bezüglich der Veröffentlichung von Informationen in diesen drei Rechtsordnungen zusammengefasst.

3.1.3.1. Laufende Offenlegungspflichten

Französische Vorschriften

Ein ausländischer Emittent muss alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, damit die Aktionäre in der Lage sind, ihr Aktieninvestment zu verwalten und ihr Stimmrecht auszuüben. Gemäß den *Règlements N(o) 98-01 und 98-07 der Commission des opérations de bourse („COB“)*:

- (i) ist die Gesellschaft verpflichtet, ihre Aktionäre über (i) alle anstehenden Hauptversammlungen und ihre verschiedenen Möglichkeiten zur Ausübung ihrer Rechte, (ii) die Ausschüttung von Dividenden und (iii) die Ausgabe neuer Aktien, die Zeichnung, die Zuteilung, den Verzicht auf die Ausübung von Bezugsrechten oder den Umtausch von Aktien zu informieren;
- (ii) muss die Gesellschaft ferner (i) die Öffentlichkeit über alle Änderungen ihrer Aktionärsstruktur gegenüber den zuletzt veröffentlichten Angaben informieren, (ii) alle relevanten Informationen im Hinblick auf ihre Aktivitäten und Ergebnisse für das erste Halbjahr jedes Geschäftsjahres innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des ersten Halbjahres dieses Geschäftsjahres veröffentlichen und (iii) ihren Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den Geschäftsbericht, von dem mindestens die wichtigsten Abschnitte ins Französische übersetzt sein müssen, innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres veröffentlichen, sowie (iv) die Öffentlichkeit über alle Änderungen der mit jeder Aktiengattung verbundenen Rechte informieren;
- (iii) ist die Gesellschaft verpflichtet, die COB rechtzeitig über alle geplanten Satzungsänderungen in Kenntnis zu setzen;
- (iv) ist die Gesellschaft ferner verpflichtet, in Frankreich zeitgleich dieselbe Publizität wie im Ausland sicherzustellen.

Wie französische Emittenten auch kann die Gesellschaft ein Referenzdokument (*document de référence*) erstellen, um rechtliche und finanzielle Informationen über den Emittenten (Aktionärsstruktur, Geschäftstätigkeit, Management, jüngste Ereignisse, mögliche Entwicklungen und sonstige Finanzdaten) zu geben, ohne jedoch Informationen über eine spezielle Wertpapieremission zu enthalten. In der Praxis kann der Geschäftsbericht der Gesellschaft als Referenzdokument verwendet werden, da er die erforderlichen Informationen enthält.

Das Referenzdokument muss bei der COB eingereicht werden und wird nach der Einreichung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Deutsche Vorschriften

Auf Grund der Notierung der Aktien der Gesellschaft im *amtlichen Markt* (genauer im Untersegment des *amtlichen Markts*, dem *Prime Standard*, der von der *Deutsche Börse AG* mit Wirkung vom 1. Januar 2003 geschaffen und implementiert wurde) an der Frankfurter Wertpapierbörse unterliegt die Gesellschaft den nachfolgend beschriebenen Zulassungsfolgebpflichten. Zusätzlich zur Notierung im *amtlichen Markt (Prime Standard)* wird die Gesellschaft auch im vor kurzem umstrukturierten Auswahlindex MDAX, dem MidCap-Index der *Deutsche Börse AG*, geführt.

Gemäß § 65 der deutschen Börsenzulassungsverordnung ist die Gesellschaft verpflichtet, ihren Jahresabschluss und Lagebericht umgehend nach der Feststellung dem Publikum bei den Zahlstellen zur Verfügung zu stellen,

sofern diese nicht innerhalb Deutschlands veröffentlicht worden sind. Wenn die Gesellschaft zusätzlich zum Konzernabschluss ihren eigenen Jahresabschluss erstellt, müssen beide dem Publikum zur Verfügung gestellt werden. Die Börsenzulassungsstelle kann Zusammenfassungen oder Kürzungen des Jahresabschlusses zulassen, soweit eine ausreichende Unterrichtung des Publikums gewährleistet bleibt. Gemäß § 62 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse führt die Notierung im *Prime Standard* des *amtlichen Markets* zu der weiteren Verpflichtung der Gesellschaft, einen konsolidierten Jahresabschluss nach den International Financial Reporting Standards (*IFRS*) oder nach den US-Generally Accepted Accounting Principles (*US-GAAP*) in deutscher und englischer Sprache zu erstellen und zu veröffentlichen.

Die Gesellschaft ist ferner gemäß § 40 des deutschen Börsengesetzes verpflichtet, einen Zwischenbericht zu erstellen. Der Zwischenbericht muss die Anleger und potentiellen Anleger über die Entwicklung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres informieren und ihnen die Möglichkeit geben, diese Entwicklungen mit den Ergebnissen des Vorjahres zu vergleichen. Der Zwischenbericht muss innerhalb von zwei Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraumes in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt, dem Bundesanzeiger oder als Druckschrift veröffentlicht werden, die dem Publikum bei den Zahlstellen auf Verlangen kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Der Bericht muss ferner bei den Zulassungsstellen der Börsen, an denen die Aktien amtlich notiert werden, eingereicht werden.

Gemäß § 63 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse muss die Gesellschaft aufgrund ihrer Teilnahme am *Prime Standard* Quartalsberichte in deutscher und englischer Sprache nach denselben internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen wie bei dem Jahresabschluss veröffentlichen. Der Quartalsbericht soll eine Beurteilung der Entwicklung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft im jeweiligen Berichtszeitraum und vom Beginn des Geschäftsjahres bis zum Quartalsstichtag ermöglichen.

Gemäß §§ 63 ff. der deutschen Börsenzulassungsverordnung ist die Gesellschaft verpflichtet, die Öffentlichkeit und die Zulassungsstellen über bestimmte Entwicklungen oder Änderungen, die die Gesellschaft oder ihre Aktien betreffen, zu informieren.

Außerdem ist die Gesellschaft auf Grund der Notierung im *Prime Standard* verpflichtet, zu Beginn jedes Geschäftsjahrs mindestens für das jeweilige Geschäftsjahr einen Unternehmenskalender in deutscher und englischer Sprache zu erstellen. Dieser Unternehmenskalender muss Einzelheiten über die wichtigsten Ereignisse der Gesellschaft enthalten. Die Gesellschaft ist zudem verpflichtet, mindestens einmal pro Jahr zusätzlich zur Bilanzpressekonferenz eine Analystenveranstaltung abzuhalten.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, die Zulassungsstellen über alle maßgeblichen Ereignisse zu informieren, die Auswirkungen auf ihre rechtliche Lage haben oder hieraus erwachsen. Aus diesem Grunde müssen alle Ankündigungen im Hinblick auf Ereignisse, die für die Aktionäre von Interesse sind, wie die Hauptversammlung der Aktionäre, Dividendenerklärungen und Ankündigungen von Dividendenausschüttungen, die Ausgabe neuer Aktien und die Ausübung von Umtausch-, Bezugs- oder Zeichnungsrechten, in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlicht werden. Die Gesellschaft ist darüber hinaus verpflichtet, alle Änderungen hinsichtlich der mit den Wertpapieren verbundenen Rechte unverzüglich zu veröffentlichen.

Spanische Vorschriften

Gemäß einer Verfügung des Ministeriums vom 18. Januar 1991 ist die Gesellschaft verpflichtet, bei der Comisión Nacional del Mercado de Valores („**CNMV**“) und den entsprechenden spanischen Börsenaufsichtsbehörden (die die Informationen der Öffentlichkeit bekanntgeben werden) relevante Informationen über die finanzielle Situation der Gesellschaft im Halbjahreszeitraum mitteilen. Diese Mitteilungen müssen jeweils für den 30. Juni und den 31. Dezember eines jeden Jahres, spätestens am darauffolgenden 1. September bzw. am 1. März, erfolgen. Sollten nach Mitteilung dieser Informationen die Jahresabschlüsse vom Vorstand vorgelegt werden und diese nicht mit den Halbjahresinformationen übereinstimmen, muss der Vorstand diese Abweichung innerhalb der darauf folgenden 10 Börsentage mitteilen. Eine Befreiung von der Verpflichtung, Informationen wirtschaftlicher oder finanzieller Natur quartalsweise zu veröffentlichen, wurde von der CNMV erteilt.

Gemäß dem Finanzgesetz 44/2002 vom 25. November betreffend Maßnahmen zur Reform des Finanzsystems (*Ley 44/2002, de 25 de noviembre, sobre Medidas de Reforma del Sistema Financiero*) (das „**Finanzgesetz**“) muss die Gesellschaft zusammen mit den im vorstehenden Absatz erwähnten Halbjahresinformationen quantifizierte Informationen zu allen Transaktionen mit verbundenen Parteien bereitstellen.

3.1.3.2. *Besondere Offenlegungspflichten*

Französische Vorschriften

Gemäß *Règlement N(o) 98-07* der COB müssen alle Informationen, die eine erhebliche Auswirkung auf den Marktwert der Aktien der Gesellschaft haben könnten, der Öffentlichkeit mitgeteilt werden.

Die COB kann verlangen, dass die Gesellschaft oder eine beliebige dritte Partei alle relevanten Informationen im Hinblick auf den Anlegerschutz und ein reibungsloses Marktgeschehen veröffentlicht. Wenn einer solchen Aufforderung nicht Folge geleistet wird, kann die COB die Informationen selbst offenlegen.

Die Partei, die für die Veröffentlichung relevanter Informationen verantwortlich ist, kann beschließen, diese nicht offenzulegen, wenn (i) sie die Geheimhaltung dieser Informationen gewährleisten kann und (ii) wenn sie der Ansicht ist, dass die Geheimhaltung erforderlich ist, entweder, (a) wenn es sich um die Gesellschaft handelt, auf der Grundlage, dass die Geheimhaltung zur Wahrung ihrer legitimen Interessen notwendig ist, oder (b) im Falle eines Dritten, auf der Grundlage, dass die Geheimhaltung zur Durchführung einer Transaktion vorübergehend notwendig ist.

Deutsche Vorschriften

Gemäß § 15 des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Informationen, die in ihrem Tätigkeitsbereich eingetreten und nicht öffentlich bekannt sind, unverzüglich zu veröffentlichen, wenn solche Informationen aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Vermögens- oder Finanzlage oder die allgemeine Geschäftstätigkeit der Gesellschaft einen wesentlichen Einfluss auf die Kursentwicklung ihrer Aktie haben können.

Die Gesellschaft muss diese Informationen vor der Veröffentlichung der *Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht* und der Geschäftsführung der Börsen mitteilen, an denen die Aktien der Gesellschaft zum Handel zugelassen sind.

Auf Grund der Notierung im *amtlichen Markt (Prime Standard)* muss die Gesellschaft diese Informationen zudem in englischer Sprache veröffentlichen (§ 66 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse).

Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des Aktienmarktgesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988 (*Ley 24/1998, de 28 de Julio, del Mercado de Valores*, in der geänderten Fassung vom *Ley 37/1998* vom 16. November) in der geänderten Fassung des Finanzgesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten, so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Gemäß dem Finanzgesetz müssen alle derartigen relevanten Ereignisse der CNMV so schnell und so effizient wie möglich angezeigt werden, und zwar in jedem Fall vor ihrer Mitteilung an Dritte oder anderen Arten von Veröffentlichungen und jeweils, soweit einschlägig, sobald die relevanten Fakten bekannt sind, die relevante Entscheidung getroffen oder der relevante Vertrag ausgefertigt wurde. Nach Möglichkeit sollte das relevante Ereignis der CNMV am Tag der Mitteilung nach Börsenschluss angezeigt werden, um eine Beeinflussung des Kurses der Aktien der Gesellschaft in der entsprechenden Börsensitzung zu vermeiden. Darüber hinaus muss die Gesellschaft gemäß dem Finanzgesetz Einzelheiten aller relevanten Ereignisse auf ihrer Website bekannt geben. Unter bestimmten Voraussetzungen kann die CNMV dem Emittenten gestatten, wesentliche Informationen, die seine legitimen Interessen beeinträchtigen können, nicht zu veröffentlichen.

3.1.4 *Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft*

Die Gesellschaft wurde am 29. Dezember 1998 für unbestimmte Zeit gegründet.

3.1.5 *Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft*

Gemäß Artikel 2 der Satzung besteht der Unternehmensgegenstand der EADS darin, Beteiligungen an in den folgenden Bereichen tätigen juristischen Personen, Personengesellschaften, Unternehmensverbänden und Unternehmen zu halten, zu koordinieren, zu verwalten, zu finanzieren, Haftung für sie zu übernehmen, Sicherheiten zu leisten und deren Verbindlichkeiten abzusichern:

- (a) Luftfahrt-, Verteidigungs-, Raumfahrt-und/oder Kommunikationsindustrie oder
- (b) dazu ergänzende, unterstützende oder untergeordnete Aktivitäten.

3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister

Die Gesellschaft ist im Register der Handelskammer Amsterdam (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam*) unter der Nummer 24288945 eingetragen.

3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen

Die Satzung ist in holländischer Sprache bei der Handelskammer von Amsterdam einsehbar.

Gemäß Artikel 57 der französischen Verordnung N(o) 84-406 vom 30. Mai 1984 ist eine beglaubigte Kopie einer Übersetzung der Satzung ins Französische beim *Greffe des Tribunal de Commerce* von Paris hinterlegt worden. Sie ist auch bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, Frankreich, Tel: 00.33.1.42.24.24.24). Bei Änderungen der Satzung wird eine überarbeitete beglaubigte Kopie einer Übersetzung ins Französische beim *Greffe des Tribunal de Commerce* in Paris hinterlegt und wird auch bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich sein.

In Deutschland sind die Gesellschaftsstatuten bei der Hauptniederlassung von EADS (81633 München, Deutschland, Tel. 00.49.89.60.70) erhältlich.

In Spanien ist die Satzung bei der CNMV und bei der Hauptniederlassung von EADS (Avda. Aragon 404, 28022 Madrid, Spanien, Tel: 00.34.91.585.70.00) erhältlich.

3.1.8 Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember eines Jahres.

3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen

3.1.9.1 Dividenden

Der Board of Directors bestimmt, welcher Teil des Jahresüberschusses in die Rücklagen eingestellt wird. Über die Verwendung des verbleibenden ausschüttungsfähigen Gewinns beschließt die Hauptversammlung.

Die Hauptversammlung kann auf Vorschlag des Board of Directors beschließen, die Dividende ganz oder teilweise nicht in bar, sondern in Aktien der Gesellschaft auszuschütten.

Die Dividendenfestsetzung, eine Abschlagsdividende oder eine andere Ausschüttung an die Aktionäre muss diesen binnen sieben Tagen nach einem solchen Beschluss mitgeteilt werden. Festgesetzte Dividenden sind innerhalb von vier Wochen nach der Dividendenfestsetzung auszuzahlen, es sei denn, das Board of Directors hat ein anderes Datum vorgeschlagen und die Hauptversammlung hat hierzu ihre Zustimmung erteilt.

Dividenden, Abschlagsdividenden oder sonstige Ausschüttungen werden per Banküberweisung auf die Bank- oder Girokonten überwiesen, die der Gesellschaft von den Aktionären oder in deren Namen innerhalb einer Frist von vierzehn Tagen nach der Bekanntmachung der Dividendenausschüttung schriftlich mitgeteilt wurden.

3.1.9.2 Rechte bei Auflösung der Gesellschaft

Im Fall der Auflösung und Liquidation der Gesellschaft wird das Vermögen, das nach Zahlung der Schulden und Liquidationskosten verbleibt, an die Aktionäre entsprechend ihrer Beteiligung verteilt.

3.1.10 Hauptversammlung

3.1.10.1 Einberufung von Hauptversammlungen

Hauptversammlungen werden so oft einberufen, wie das Board of Directors dies für erforderlich hält, oder auf Antrag von Aktionären, die einzeln oder zusammen mindestens 10 % des gesamten ausgegebenen Kapitals der Gesellschaft halten.

Die Hauptversammlung ist vom Board of Directors durch Bekanntmachung in mindestens einer niederländischen landesweit erscheinenden Tageszeitung, einer internationalen Tageszeitung sowie in je einer Tageszeitung in den Ländern anzukündigen, in denen die Aktien der Gesellschaft an der Börse zugelassen sind. Die Bekanntmachung hat mindestens 15 Tage vor dem Tag der Hauptversammlung zu erfolgen und muß die Tagesordnung enthalten oder angeben, dass die Tagesordnung in den Geschäftsräumen der Gesellschaft und anderen in der Bekanntmachung bekannt gemachten Orten eingesehen werden kann.

Die ordentliche Hauptversammlung findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt.

Hauptversammlungen finden in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam oder Haarlemmermeer (Schiphol Flughafen) statt. Das Board of Directors kann beschließen, dass die Aktionäre auch von anderen in der Einberufung genannten Orten an der Hauptversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen können.

Der Tag der ordentlichen Hauptversammlung muss vom Board of Directors mindestens zwei Monate vorher angekündigt werden. Aktionäre, die zusammen mindestens drei Prozent des ausgegebenen Aktienkapitals halten, haben das Recht zu verlangen, dass das Board of Directors Tagesordnungspunkte in die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung aufnimmt, wenn dieses Begehren dem Board of Directors mindestens sechs Wochen vor dem für die Hauptversammlung festgesetzten Datum mitgeteilt wird und nach Auffassung des Board of Directors nicht gegen wesentliche Interessen der Gesellschaft verstößt.

3.1.10.2. Das Recht auf Teilnahme an Hauptversammlungen

Jeder Inhaber einer oder mehrerer Aktien kann an Hauptversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben (siehe nachstehenden Abschnitt „3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten“).

Ein Aktionär oder eine andere Person, die berechtigt ist, an der Hauptversammlung teilzunehmen, kann sich durch mehr als einen Bevollmächtigten vertreten lassen, vorausgesetzt, dass nur ein Bevollmächtigter pro Aktie benannt werden kann.

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so kann das Board of Directors in der Einberufung bestimmen, dass diejenigen Personen an der Hauptversammlung teilnehmen, das Wort ergreifen und sich an der Abstimmung beteiligen können, die an dem in der Einberufung bestimmten Datum zur Ausübung dieser Rechte autorisiert und als solche in dem zu diesem Zweck erstellten Aktionärsregister eingetragen sind, unabhängig davon, wer dazu autorisiert ist, diese Rechte am Tag der Hauptversammlung auszuüben.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder aufgrund einer schriftlichen Vollmacht) auszuüben und die in einer Weise an der Hauptversammlung von einem anderen Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangen, dass die besagten Personen ordnungsgemäß an der Hauptversammlung teilnehmen, gelten als anwesend oder vertreten, können sich an der Abstimmung beteiligen und werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt (siehe vorstehenden Abschnitt 3.1.10.1.).

Aktionäre, die Inhaberaktien halten, und solche Personen, die die oben genannten Rechte aus diesen Aktien wahrnehmen wollen, um an der Hauptversammlung teilzunehmen oder eine Stimme abgeben zu können, müssen ihre Aktienzertifikate oder Dokumente, die ihre Rechte verbiefen, gegen Ausstellung einer Hinterlegungsbescheinigung an den vom Board of Directors bestimmten und in der Einberufung der Hauptversammlung angegebenen Orten hinterlegen.

Der letzte Hinterlegungstag für die Aktienzertifikate und die Dokumente, die die vorgenannten Rechte verbiefen, muss in der Einberufung der Hauptversammlung bekannt gemacht werden. Dieser Tag darf nicht mehr als fünf Werktage und in keinem Fall mehr als sieben Tage vor der Hauptversammlung liegen.

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so müssen die Inhaber von Namensaktien dem Board of Directors in dem oben genannten bekannt gemachten Zeitraum ihre Absicht, an der Versammlung teilzunehmen, schriftlich mitteilen.

Die Inhaber der in dem in Amsterdam geführten Aktionärsregister registrierten Aktien können diese durch EUROCLEAR FRANCE SA halten. In einem solchen Fall werden die Aktien im Namen von EUROCLEAR FRANCE SA im Aktionärsregister verzeichnet.

Aktionäre, die ihre Aktien durch EUROCLEAR FRANCE SA halten und an einer Hauptversammlung teilnehmen wollen, müssen bei ihrer Depotbank eine Eintrittskarte beantragen und von EUROCLEAR FRANCE SA eine Stimmvollmacht gemäß den Angaben in der Hauptversammlungseinberufung erhalten. Ein Aktionär kann auch beantragen, direkt (und nicht durch EUROCLEAR FRANCE SA) in das Aktionärsregister aufgenommen zu werden. Allerdings sind die Aktien nur dann an der Börse handelbar, wenn sie im Namen von EUROCLEAR FRANCE SA im Aktionärsregister geführt werden.

Um ihr Stimmrecht auszuüben, können die Aktionäre auch über ihre Depotbank Weisungen an EUROCLEAR FRANCE SA oder einer hierzu bestimmten anderen Person gemäß den Angaben in der Hauptversammlungseinberufung erteilen.

3.1.10.3. *Mehrheit und Quorum*

Alle Beschlüsse der Hauptversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit der Hauptversammlung vor. Das niederländische Recht verlangt für bestimmte Beschlüsse wie z. B. Kapitalherabsetzungen, Ausschluss oder Beschränkung von Bezugsrechten bei der Ausgabe von Aktien, Fusionen oder Spaltungen eine qualifizierte Mehrheit; in diesen Fällen ist eine Zweidrittel-Mehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, sofern weniger als 50 % des ausgegebenen Kapitals bei der Versammlung anwesend oder vertreten ist (in den übrigen Fällen genügt die einfache Mehrheit). Darüber hinaus sieht die Satzung vor, dass Beschlüsse zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung der Gesellschaft nur mit einer Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen gefasst werden können, unabhängig von dem Anteil des vertretenen Kapitals.

Pfandnehmer von Aktien und Nießbraucher, die nicht über Stimmrechte verfügen, sind nicht berechtigt, an Hauptversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen. Die Besitzer von Aktien ohne Stimmrecht, die mit einem Pfandrecht oder Nießbrauch belastet sind, sind hingegen berechtigt, an Hauptversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen.

3.1.10.4. *Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten*

Jeder Aktionär verfügt über eine Stimme für jede von ihm gehaltene Aktie.

Ein Aktionär, dessen Aktien verpfändet sind oder mit einem Nießbrauch belastet sind, verfügt über die mit diesen Aktien verbundenen Stimmrechte, es sei denn, gesetzliche oder in der Satzung enthaltene Bestimmungen stehen dem entgegen, oder der Aktionär hat im Fall eines Nutzungsrechtes dem Nutznießer die Stimmrechte eingeräumt. Laut Satzung und vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch den Board of Directors kann dem Pfandnehmer das Recht zur Ausübung des Stimmrechts für die verpfändeten Aktien eingeräumt werden.

3.1.11 ***Mitteilungspflichten bei Überschreitung bestimmter Beteiligungsschwellen und bei beabsichtigten Aktienkäufen und Verkäufen***

Jeder Rechtsträger, der alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß der Definition im niederländischen Gesetz hinsichtlich der Erklärung von Beteiligungen, *Wet melding zeggenschap in ter beurze genoteerde vennootschappen* 1996 („WMZ“), direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital erwirbt oder veräußert, mit der Folge, dass die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung einen gewissen Schwellenwert hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder der Stimmrechte über- oder unterschreitet, ist nach dem WMZ verpflichtet, die Gesellschaft und die AFM unverzüglich von dieser Beteiligung in Kenntnis zu setzen. Gemäß WMZ gelten die folgenden Schwellenkategorien für maßgebliche Beteiligungen: 0 % bis 5 %; 5 % bis 10 %; 10 % bis 25 %; 25 % bis 50 %; 50 % bis 66²/₃ %; 66²/₃ % und mehr. Die AFM veröffentlicht alle Erklärungen, die ihr gegenüber abgegeben werden, in allen Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums, in denen die Aktien an einer geregelten Börse notiert werden, in Tageszeitungen mit nationaler Verbreitung. Darüber hinaus verlangt die Satzung zwingend eine Mitteilung für den Fall, dass der Erwerb oder die Veräußerung einer Beteiligung bei einer alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnden Person zu einer Änderung der Beteiligungsquote im Bereich von 25 % bis 33¹/₃ % sowie 33¹/₃ % bis 50 % führt.

Außerdem besteht nach dem niederländischen Gesetz über die Wertpapierhandelsaufsicht von 1995 (*Wet toezicht effectenverkeer* 1995) für bestimmte Personengruppen eine zusätzliche Mitteilungspflicht. Diese Mitteilungspflicht betrifft, unter anderem, Aktionäre mit einer direkten oder indirekten Beteiligung von mindestens 25 % am Kapital einer börsennotierten Gesellschaft, sowie deren Ehegatten, Vorfahren und Nachfahren in gerader Linie und andere Personen, mit denen der Aktionär einen gemeinsamen Haushalt führt. Solche Aktionäre sind verpflichtet, die AFM von allen Wertpapiertransaktionen im Hinblick auf die Gesellschaft, an der sie eine Beteiligung von mindestens 25 % halten, zu unterrichten. Wenn es sich bei dem Aktionär, der eine Beteiligung von mindestens 25 % hält, um eine Gesellschaft handelt, gilt diese Verpflichtung auch für die Mitglieder der Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgane dieser Gesellschaft.

Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors von EADS

Das WMZ wurde mit Wirkung vom 1. September 2002 geändert. Auf Grund der Änderungen ergeben sich für EADS folgende Konsequenzen.

Die Mitglieder des Board of Directors von EADS müssen der AFM ihre Beteiligung an EADS melden, unabhängig davon, ob die Beteiligung bestimmte Beteiligungsschwellen erreichen oder nicht. Jedes Mitglied des Board of

Directors muss nicht nur den Prozentsatz an Aktien und Stimmrechten⁽¹⁾, sondern auch die Anzahl der Aktien und der von ihm gehaltenen Stimmrechte melden.

Die Mitglieder des Board of Directors von EADS, die zum 1. September 2002 Aktien und/oder Stimmrechte an EADS besitzen, müssen die Anzahl der Aktien und/oder Stimmrechte EADS und der AFM melden (ursprüngliche Anzeigepflicht).

EADS muss alle Rücktritte oder Kündigungen der Ernennung ihrer Mitglieder des Board of Directors unverzüglich der AFM melden. Alle Berichte werden von der AFM in ein öffentliches Register aufgenommen, das über die AFM-Website zugänglich und von jedem Interessenten eingesehen werden kann.

Die Gesellschaft hat den *Conseil des marchés financiers* („CMF“), die CNMV und die spanischen Börsen über alle ihr gegenüber abgegebenen Erklärungen hinsichtlich Beteiligungen zu informieren, die die oben genannten Schwellen überschreiten und eine Bekanntmachung der Offenlegung in einer deutschen Finanztageszeitung mit bundesweiter Verbreitung veröffentlichen.

Die Satzung sieht ferner vor, dass eine Person, die direkt oder indirekt alleine oder mit Dritten gemeinsam handelnd (gemäß der Definition im WMZ), mehr als ein Zehntel der ausgegebenen Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft erwirbt, verpflichtet ist, die Gesellschaft von ihren Absichten (i) Aktien der Gesellschaft in den folgenden 12 Monaten zu erwerben oder zu veräußern, (ii) den Erwerb von Aktien oder Stimmrechten der Gesellschaft fortzusetzen oder einzustellen, (iii) die Beherrschung der Gesellschaft zu erlangen oder (iv) die Ernennung eines Mitglieds des Board of Directors der Gesellschaft durchzusetzen zu wollen, in Kenntnis zu setzen. Die Gesellschaft wird dem CMF die Informationen, die sie in diesem Zusammenhang erhalten hat, zur Verfügung stellen.

Das CMF hat angekündigt, dass es eine Bekanntmachung hinsichtlich aller auf diese Weise übermittelten Informationen veröffentlichen wird. Der CNMV wird diese Bekanntmachungen veröffentlichen.

Verstöße gegen die gesetzlich vorgeschriebene Mitteilungspflicht über eine Änderung hinsichtlich der im WMZ vorgesehenen Schwellenwerte stellen nach niederländischem Recht eine Straftat dar und können mit straf- und zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich des Ruhens der Stimmrechte, geahndet werden.

3.1.12 Obligatorisches Übernahmeangebot

Falls der direkte oder indirekte Erwerb von Aktien der Gesellschaft dazu führt, dass ein Rechtsträger, alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß der Definition im WMZ), direkt oder indirekt eine Beteiligung erwirbt, die ihm die Kontrolle von 33 $\frac{1}{3}$ % oder mehr des ausgegebenen Grundkapitals oder der Stimmrechte der Gesellschaft ermöglicht, ist dieser Rechtsträger oder sind diese Rechtsträger gemäß Artikel 15 der Satzung verpflichtet, den Aktionären ein uneingeschränktes öffentliches Übernahmeangebot zum Erwerb aller Aktien zu unterbreiten oder dafür Sorge zu tragen, dass ein solches Angebot abgegeben wird. Dieses Angebot muss allen geltenden Vorschriften oder sonstigen gesetzlichen Bestimmungen der Länder entsprechen, in denen die Aktien der Gesellschaft börsennotiert sind.

Wird ein solches Angebot nicht innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach der Mitteilung an die Gesellschaft, dass eine Beteiligung an der Gesellschaft in Höhe von 33 $\frac{1}{3}$ % erreicht oder überschritten ist, abgegeben (oder entspricht das Angebot nicht den geltenden Vorschriften oder gesetzlichen Bestimmungen der Länder, in denen die Aktien der Gesellschaft notiert sind) oder, sollte keine Bekanntgabe des Angebots innerhalb einer Frist von fünfzehn Tagen nach Erhalt einer Mitteilung vom Board of Directors der Gesellschaft, die bestätigt, dass die Pflicht zur Abgabe des öffentlichen Übernahmeangebots besteht, erfolgen, haben laut Artikel 16 der Satzung alle Personen, die verpflichtet sind, das besagte Übernahmeangebot abzugeben, den Prozentsatz der Aktien, den sie über die 33 $\frac{1}{3}$ % hinaus am ausgegebenen Grundkapital von EADS (der „**überschüssige Prozentsatz**“) halten, innerhalb einer Frist, die in einer vom Board of Directors zugesandten Umtauschmitteilung angegeben ist, in Depotzertifikate umzutauschen, die von der *Stichting Administratiekantoer EADS* (die „**Stiftung**“) auszugeben sind. Ab dem Datum, das in der vom Board of Directors zugesandten Mitteilung angegeben ist, wird das Recht auf Teilnahme an den Hauptversammlungen und den Abstimmungen sowie die Dividendenberechtigung hinsichtlich des überschüssigen Prozentsatzes ausgesetzt. Wenn die Person, die verpflichtet ist, ihre dem überschüssigen Prozentsatz entsprechenden Aktien in Depotzertifikate der Stiftung umzutauschen, diesen Umtausch binnen einer Frist von vierzehn Tagen nach einer weiteren Mitteilung des Board of Directors nicht durchgeführt hat, so erhält die Gesellschaft das unwiderrufliche Recht, diese Aktien in von der Stiftung ausgegebene Depotzertifikate

(1) In diesem Zusammenhang beinhaltet der Begriff „Aktien“ auch z. B. depository receipts für Aktien und Rechte, die aus einer Vereinbarung zum Erwerb von Aktien oder depository receipts für Aktien resultieren, speziell für Kaufoptionen, Optionscheine und Wandelanleihen.

umzutauschen. In der Satzung der Stiftung ist vorgesehen, dass die Stiftung nicht berechtigt ist, als Aktionär an den Hauptversammlungen der Gesellschaft teilzunehmen, das Wort zu ergreifen und für die von ihr gehaltenen Aktien das Stimmrecht auszuüben, es sei denn, das Board of Directors der Stiftung (der sich aus den zwei unabhängigen Board-Mitgliedern und einem der zwei Chief Executive Officers von EADS zusammensetzt) ist der Auffassung, dass eine derartige Handlung zur Erfüllung der in der Satzung vorgesehenen Bestimmungen für das obligatorische Übernahmeangebot erforderlich ist.

Die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots kommt in den folgenden Fällen nicht zur Anwendung:

- (i) bei einer Übertragung von Aktien auf die Gesellschaft selbst oder auf die Stiftung;
- (ii) bei einer Depot-, Clearing- oder Abrechnungsstelle, die in dieser Eigenschaft handelt, vorausgesetzt, die Bestimmungen des vorstehend bezeichneten Artikels 16 der Satzung finden Anwendung bezüglich der Aktien, die für Personen gehalten werden, die gegen die Bestimmung der oben beschriebenen Artikel 15 und 16 der Satzung verstoßen haben;
- (iii) bei einer Übertragung von Aktien durch die Gesellschaft oder einer Ausgabe von Aktien durch die Gesellschaft im Rahmen einer Fusion oder Akquisition einer anderen Gesellschaft oder deren Geschäfts;
- (iv) bei einer Übertragung von Aktien von einer Partei auf eine andere, die Partei einer Vereinbarung im Sinne der Definition im WMZ von „Konzertierten Parteien“ („Personen, die im Verbund mit anderen eine Kontrollmehrheit erwerben“) ist, sofern die Vereinbarung vor dem 31. Dezember 2000 abgeschlossen wird (in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung), wobei diese Ausnahme nicht auf eine neue Partei zutrifft, die allein oder gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und/oder Konzerngesellschaften mindestens 33 $\frac{1}{3}$ % der Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft hält; diese Ausnahme bezweckt den Ausschluss der Vertragsparteien des Participation Agreement (siehe „3.3.2 Aktienbesitz und Stimmrechte — Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“) (in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung) von der Verpflichtung, im Falle einer Übertragung der Aktien untereinander ein obligatorisches Übernahmeangebot abgeben zu müssen;
- (v) bei einer Übertragung von einem Aktionär auf eine Tochtergesellschaft, an der er mehr als 50 % des Kapitals hält, oder von einem Aktionär auf eine Gesellschaft, die mehr als 50 % des Kapitals eines solchen übertragenden Aktionärs hält.

Das spanische Wertpapierrecht beinhaltet Bestimmungen, die dann greifen, wenn ein Anleger direkt oder indirekt bestimmte, als erheblich geltende Prozentsätze des Grundkapitals einer an spanischen Börsen gehandelten Gesellschaft erwirbt. Diese in Artikel 1 der königlichen Verfügung 1197/1991 vom 26. Juli in Bezug auf Übernahmeangebote niedergelegten Bestimmungen sehen vor, dass der besagte Anleger anbieten muss, die folgenden Prozentsätze zu erwerben: Beim Erwerb von 25 % der Aktien oder anderer Wertpapiere (wie etwa Zeichnungsrechte, Wandelschuldverschreibungen, Bezugsscheine oder sonstige ähnliche Wertpapiere, die diesen Anleger direkt oder indirekt zur Zeichnung oder zum Erwerb von Aktien berechtigen), oder wenn der Anleger bereits zwischen 25 % und 50 % hält und innerhalb der folgenden 12 Monate weitere 6 % dazukaufen möchte, muss das Angebot bei mindestens 10 % liegen; wenn er die Schwelle von 50 % erreicht oder überschreitet, muss das Angebot bei 75 % liegen. Angesichts der verschiedenen Schwellengrößen in Artikel 1 der königlichen Verfügung 1197/1991 und in Artikel 15 der Gesellschaftsstatuten von EADS, (die, kurz gesagt, prinzipiell verlangen, dass ein Übernahmeangebot in Höhe von 100 % des Aktienkapitals erfolgt, falls ein Aktionär (alleine oder gemeinsam mit anderen Aktionären) direkt oder indirekt über eine Anzahl von Aktien oder Stimmrechten verfügt, die 33 $\frac{1}{3}$ % des oben beschriebenen Grundkapitals von EADS übersteigt), ist die Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (nachstehend „SEPI“ genannt), ein Minderheitsaktionär von EADS, der Auffassung, dass die königliche Verfügung 1197/1991 für EADS als niederländische, in drei verschiedenen Ländern (Spanien, Frankreich und Deutschland) börsennotierte Gesellschaft keine Gültigkeit besitzt und die Gesellschaftsstatuten ordnungsgemäß vorsehen, dass ein Übernahmeangebot immer dann erfolgen muss, wenn 33 $\frac{1}{3}$ % des Grundkapitals erworben worden sind. SEPI hat im Namen von EADS diese Frage mit der spanischen Wertpapierbörsenkommission besprochen und diese hat schriftlich bestätigt, dass „der angenommene Vorgang nicht in den Rahmen der oben erwähnten königlichen Verfügung 1197/1991 fällt“ und dass daher die besagte königliche Verfügung 1197/1991 für EADS keine Gültigkeit besitzt.

Ferner hat die CNMV in einem Antwortschreiben vom 19. Juni 2000 auf eine Anfrage von bestimmten Aktionären von EADS erklärt, dass die königliche Verfügung 1197/91 vom 26. Juli 1991 in Bezug auf Übernahmeangebote nicht für Übertragungen von Aktien zwischen Parteien der Aktionärsverträge von EADS gilt, vorausgesetzt, dass diese Übertragungen im Rahmen der Aktionärsverträge erfolgen und dass diese Verträge in Kraft bleiben.

3.2. Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals

3.2.1 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte

Jeder Aktionär hat im Falle der Ausgabe neuer Aktien ein Bezugsrecht auf neue Aktien entsprechend seiner im Zeitpunkt der Aktienausgabe bestehenden Beteiligung vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen. Kein Bezugsrecht wird bei Ausgabe von Aktien gegen Sacheinlage und bei Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft gewährt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe „3.3.2 Aktienbesitz und Stimmrechte — Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

Die Ausgabe von EADS-Aktien erfolgt durch Beschluss der Hauptversammlung. Ferner kann die Hauptversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren dazu ermächtigen, neue Aktien auszugeben und die Bedingungen der Ausgabe festzulegen.

Das Bezugsrecht kann durch Hauptversammlungsbeschluss beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Hauptversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren dazu ermächtigt, die neuen Aktien unter Beschränkung oder Ausschluss von Bezugsrechten auszugeben. Hauptversammlungsbeschlüsse dieser Art müssen mit einer Zweidrittel-Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst werden, wenn bei besagter Versammlung weniger als die Hälfte des ausgegebenen Grundkapitals anwesend oder vertreten ist.

Auf der Hauptversammlung am 10. Mai 2001 ermächtigten die Aktionäre das Board of Directors, von Zeit zu Zeit Aktien über bis zu 2 % des genehmigten Grundkapitals auszugeben und Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Hauptversammlung im Jahre 2003 zu gewähren, auch wenn die Bezugsrechte erst nach diesem Zeitraum ausgeübt werden können. Weiterhin soll das Board of Directors die Bedingungen solcher Aktienemissionen festlegen können. Die Hauptversammlung am 10. Mai 2001 ermächtigte das Board of Directors, das Bezugsrecht der Aktionäre für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr 2003 zu beschränken oder auszuschließen.

Auf der für den 6. Mai 2003 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, demzufolge das Board of Directors ermächtigt wird, von Zeit zu Zeit Aktien über bis zu 1 % des genehmigten Grundkapitals zu emittieren und Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Hauptversammlung im Jahre 2005 zu gewähren, auch wenn die Bezugsrechte erst nach diesem Zeitraum ausgeübt werden können. Weiterhin soll das Board of Directors die bevorzugten Bezugsrechte für den Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Hauptversammlung, die im Jahre 2005 stattfinden soll, einschränken oder ausschließen können.

Die Hauptversammlung kann das ausgegebene Grundkapital durch die Annullierung von Aktien oder durch Herabsetzung des Nennwerts der Aktien im Wege einer entsprechenden Satzungsänderung herabsetzen, wobei eine solche Satzungsänderung einer Mehrheit von mindestens zwei Drittel der bei der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen bedarf.

3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital

Zum Zeitpunkt dieses Berichts beträgt das emittierte Grundkapital der Gesellschaft EUR 811.198.500; es besteht aus 811.198.500 Aktien mit einem Nennwert von EUR 1 pro Aktie.

3.2.3 Genehmigtes Kapital

Zum Zeitpunkt dieses Berichts beträgt das genehmigte Kapital der Gesellschaft EUR 3.000.000.000; es besteht aus 3.000.000.000 Aktien im Wert von EUR 1 pro Aktie.

3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren

Außer den Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt werden (siehe „6.3.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter — Mitarbeitern gewährte Optionen“) gibt es keine Wertpapiere, die sofort oder langfristig Zugriff auf das Aktienkapital von EADS ermöglichen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die mögliche Verwässerung, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31. Dezember 2002 ausgegeben wurden, eintreten würde:

<u>Potenzielles Grundkapital von EADS</u>	<u>Anzahl der Aktien</u>	<u>Anzahl der Stimmrechte</u>	<u>Verwässerungsprozent satz des Kapitals und der Stimmrechte</u>
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments ausgegeben wurden:.....	811,198,500	800,957,248	97,5 %
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten:.....	<u>20,577,925</u>	<u>20,577,925(*)</u>	<u>2,5 %</u>
Potenzielles Grundkapital von EADS insgesamt.....	<u>831,776,425</u>	<u>821,535,173</u>	<u>100 %</u>

(*) Der potenzielle Verwässerungseffekt auf Stimmrechte durch Ausübung dieser Aktienoptionen kann auf Grund der Aktienrückkaufprogramme der Gesellschaft beschränkt sein (siehe „3.3.7.1 Aktienbesitz und Stimmrechte — Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft — Niederländisches Recht“).

3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft

<u>Datum</u>	<u>Transaktionsart</u>	<u>Nennwert je Aktie</u>	<u>Anzahl der ausgegebenen Aktien</u>	<u>Agio^(*)</u>	<u>Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach den Transaktionen</u>	<u>Nach der Transaktion ausgegebenes Gesamtkapital</u>
29. Dezember 1998...	Gründung	NLG 1.000	100	—	100	NLG 100.000
3. April 2000.....	Umstellung auf Euro	EUR 1	50.000	—	50.000	EUR 50.000
8. Juli 2000.....	Aktienemission gegen Einlagen von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI	EUR 1	715.003.828	EUR 1.511.477.044	715.053.828	EUR 715.053.828
13. Juli 2000.....	Aktienemission zwecks öffentlichem Angebot und Notierung der Aktien der Gesellschaft	EUR 1	80.334.580	EUR 1.365.687.860	795.388.408	EUR 795.388.408
21. September 2000..	Aktienemission zwecks Angebots von Aktien an Mitarbeiter, das im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot und der Notierung der Aktien der Gesellschaft erfolgte	EUR 1	11.769.259	EUR 168.300.403	807.157.667	EUR 807.157.667
5. Dezember 2001.....	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der COB am 13. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt)	EUR 1	2.017.894	EUR 19.573.571,80	809.175.561	EUR 809.175.561
4. Dezember 2002.....	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der COB am 11. Oktober 2002 unter der Nummer 02-1081 genehmigt)	EUR 1	2.022.939	EUR 14.470.149,33	811.198.500	EUR 811.198.500

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

3.3.1 Aktionärsstruktur

EADS vereinigt im Gefolge einer Reihe von im Juli 2000 stattgefundenen Geschäftsvorgängen die Aktivitäten von Aerospatiale Matra (nachstehend „**Aerospatiale Matra**“ oder „**ASM**“ genannt), der DaimlerChrysler Aerospace AG (nachstehend „**Dasa AG**“ genannt) — mit Ausnahme bestimmter Vermögenswerte und Verbindlichkeiten — (nachstehend „**Dasa**“ genannt) und der Construcciones Aeronauticas SA (nachstehend „**CASA**“ genannt).

(*) Die Kosten (abzüglich Steuern) im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot im Juli 2000 wurden mit dem Aktienagio in Höhe von EUR 55.849.772 verrechnet.

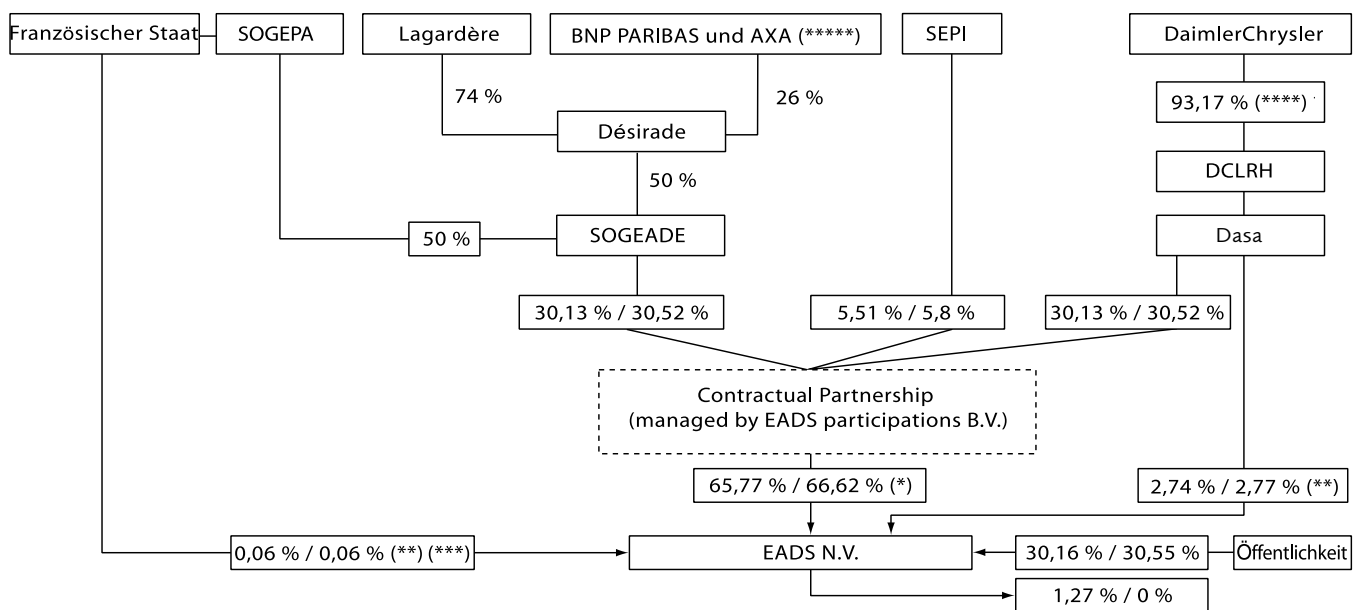
In diesem Bericht bezieht sich der Begriff „**Zusammenschluss zu EADS**“ auf den Abschluss der im Juli 2000 von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI vorgenommenen Einbringungen in EADS, um ihre Aktivitäten in EADS zu vereinigen.

Der Begriff „**indirekte EADS-Aktien**“ bezieht sich auf von DaimlerChrysler AG (nachstehend „**DaimlerChrysler**“ genannt), SEPI und Société de Gestion de l’Aéronautique, de la Défense et de l’Espace (nachstehend „**SOGEADE**“ genannt) gehaltene Aktien, für die die EADS Participations B.V. alle damit verbundenen Stimmrechte ausübt, sowie für Istroise de Participations, Lagardère SCA (nachstehend „**Lagardère**“ genannt) und die Société de Gestion de Participations Aéronautiques (nachstehend „**SOGEPA**“ genannt), bzw. die Gesellschaften ihrer Firmengruppe, deren EADS-Aktien indirekt über SOGEADE gehalten werden und durch Transparenz ihre jeweilige Beteiligung an SOGEADE erkennen lassen.

Sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, wird die Aktienbeteiligung der Dasa AG an EADS in diesem Bericht als Aktienbesitz von DaimlerChrysler bezeichnet, und die laut den im vorliegenden Bericht erläuterten Verträgen bestehenden Rechte und Pflichten der Dasa AG werden als Rechte und Pflichten von DaimlerChrysler bezeichnet.

Nach dem Datum dieses Dokuments werden 30,13 % der EADS-Aktien von Dasa AG, einer 100 %-igen Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG („**DCLRH**“), einer 93,17 %-igen Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler gehalten. SOGEADE, eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zu 50 % SOGEPA (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 50 % Désirade gehört, hält 30,13 % der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *société par actions simplifiée*, deren Grundkapital zu 74 % von Lagardère und zu 26 % von Istroise de Participations (nachstehend „**französische Finanzinstitute**“ genannt), das wiederum den Unternehmen BNP PARIBAS und AXA gemeinsam gehört, gehalten wird. Demnach befinden sich 60,26 % des Grundkapitals von EADS zu gleichen Teilen im Besitz von SOGEADE und DaimlerChrysler, die EADS gemeinsam mittels einer Personengesellschaft nach niederländischem Recht beherrschen (nachstehend „**Contractual Partnership**“ genannt). Die spanische Staatsholdinggesellschaft SEPI ist ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership und hält 5,51 % des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft halten 30,16 % bzw. 1,27 % des Grundkapitals von EADS. DaimlerChrysler und die *République Française* (der „**französische Staat**“) halten direkt jeweils 2,74 % und 0,06 % dieses Grundkapitals, wobei diese Aktienbestände spezifischen Bestimmungen unterliegen.

Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die gegenwärtige Eigentümerstruktur von EADS (% des Kapitals/der Stimmrechte) vor Ausübung jeglicher Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden (siehe „6.3.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter — Mitarbeitern gewährte Optionen“ weiter unten).



(*) EADS Participations B.V. übt die mit den von SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei die drei Partner den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.

- (**) Der französische Staat und DaimlerChrysler üben die mit diesen EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte genauso aus, wie die EADS Participations B.V. die in der Contractual Partnership gepoolten Stimmrechte ausübt (wobei im Falle des französischen Staates diese Aktien bei der *Caisse des dépôts et consignations* platziert werden).
- (***) Diese Aktien werden vom französischen Staat noch ohne Bezahlung einer Vergütung an bestimmte frühere Aktionäre von Aerospatiale Matra aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 verteilt werden. Alle momentan vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.
- (****) Die Gesellschaft DCLHRH befindet sich zu 93,17 % im Besitz von DaimlerChrysler; fast der gesamte restliche Aktienbestand wird von der Stadt Hamburg gehalten.
- (*****) Sie handelt durch eine gemeinsam gegründete Firma, Istroise de Participations.
- Angaben zu der Anzahl der Aktien und Stimmrechte, die die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee halten befinden sich im Abschnitt „6.2.1 Bezüge der Mitglieder des Board of Directors und wesentlicher Führungskräfte — Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee“.
 - Zum Datum dieses Dokuments hält die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50 % beteiligt ist, 10.241.252 eigene Aktien. Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.
 - Ca. 3,37 % des Kapitals und 3,42 % der Stimmrechte der Gesellschaft werden von EADS-Mitarbeitern gehalten.

3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Die wesentlichen Vereinbarungen, die die Beziehungen zwischen den Gründern von EADS regeln, sind einmal der den Zusammenschluss zu EADS zwischen DaimlerChrysler, Dasa AG, Lagardère, SOGEPa, SOGEADE und SEPI betreffenden Geschäftsvorgänge markierende Beteiligungsvertrag (nachstehend „**Participation Agreement**“ genannt) sowie ein dem niederländischen Recht unterliegender Gesellschaftsvertrag, der bei der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS zwischen SOGEADE, Dasa AG, SEPI and EADS Participations B.V. (nachstehend „**Contractual Partnership Vertrag**“ genannt) abgeschlossen worden ist und bestimmte Bedingungen des Participation Agreement wiederholt sowie eine bestimmte Anzahl weiterer Verträge (vor allem ein Aktionärsvertrag (nachstehend „**SOGEADE-Aktionärsvertrag**“ genannt), der nach dem Zusammenschluss zwischen SOGEPa und Lagardère abgeschlossen wurde, und ein Vertrag zwischen dem französischen Staat, DaimlerChrysler und DCLRH). EADS Participations B.V. ist eine nach niederländischem Recht errichtete Gesellschaft mit beschränkter Haftung (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) und ist die geschäftsführende Gesellschafterin der Contractual Partnership. Die von DaimlerChrysler, SOGEADE und SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien wurden an die EADS Participations B.V. verpfändet, der in Übereinstimmung mit dem Contractual Partnership Vertrag das ausschließliche Recht zugesprochen wurde, die mit den verpfändeten Aktien verbundenen Stimmrechte auszuüben (darunter das Recht, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und dort zu reden).

Die vorstehenden Verträge regeln u.a. die folgenden Angelegenheiten:

- Die Zusammensetzung des Boards of Directors von EADS, EADS Participations B.V. und SOGEADE Gérance (Komplementärin und geschäftsführende Gesellschafterin (*gérant commandité*) der SOGEADE);
- die Übertragungsbeschränkungen der Aktien an EADS und SOGEADE
- die Vorkaufs- und Mitterwerbsrechte von DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPa und Lagardère
- die Abwehr feindlicher Übernahmeversuche Dritter;
- die Folgen eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, SOGEADE, Lagardère, SOGEPa oder SEPI;
- eine Verkaufsoption, die SOGEADE DaimlerChrysler unter bestimmten Bedingungen für ihre EADS-Aktien gewährt;
- bestimmte Rechte des französischen Staates bezüglich gewisser strategischer Entscheidungen über u.a. die Geschäfte von EADS mit ballistischen Raketen; und
- bestimmte Beschränkungen der Beteiligung des französischen Staates an EADS.

Diese Bestimmungen sollen sicherstellen, dass zumindest für einen Zeitraum von drei Jahren nach Durchführung des Zusammenschlusses eine feste Gruppe von Mehrheitsaktionären besteht.

Weitere Informationen zu den Verträgen zwischen den Hauptaktionären von EADS finden sich weiter unten.

Die Organisation von EADS Participations B.V.

Das Board of Directors von EADS Participations B.V. wird zu gleichen Teilen von DaimlerChrysler und SOGEADE nominiert (wobei SOGEADE bei seinen Ernennungen Vorschläge von Lagardère berücksichtigt), während SEPI einen Director benennt. DaimlerChrysler und SOGEADE nominieren jeweils vier Directors, außer wenn beide Anderweitiges vereinbaren, und jeder nominiert aus seinem Anteil an den Directors einen Chairman und einen Chief Executive Officer. SEPI wird — bis zum Juli 2003 (dem dritten Jahrestag nach der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS) oder bis zu dem Termin, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr besitzt, je nachdem welcher Zeitpunkt früher liegt — ein Mitglied des Boards von EADS Participations B.V. entsenden, dessen Mandat zum oder vor Juli 2003 oder an dem Termin endet, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr besitzt, je nachdem welcher Zeitpunkt früher liegt. Nach Juli 2003 unterliegt die Ernennung eines von SEPI ernannten Directors der einstimmigen Zustimmung von SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI.

Diese Struktur verleiht DaimlerChrysler und SOGEADE dieselben Rechte zur Ernennung der Mehrzahl der Mitglieder des Board of Directors von EADS Participations B.V. Die Beschlüsse des Board of Directors von EADS Participations B.V. erfordern die Zustimmung von mindestens sechs Mitgliedern, mit Ausnahme bestimmter Angelegenheiten, die die vorherige einstimmige Zustimmung von DaimlerChrysler und SOGEADE erfordern. Bis zum dritten Jahrestag nach der Durchführung des Zusammenschlusses im Juli 2003 (oder bis zum Tag, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr hält, je nachdem was früher eintritt) kann das von SEPI benannte Mitglied jegliche Beschlüsse des Board of Directors von EADS Participations B.V. verhindern, die eine größere Veränderung des CASA-Industrieplans und/oder seiner Durchführung (die „**CASA-Angelegenheiten**“) betreffen.

Übertragung der EADS-Aktien

Im Zeitraum zwischen der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS und dem 1. Juli 2003 (dem „**Stillhaltezeitraum**“):

- dürfen DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère, SOGEPA und der französische Staat grundsätzlich keine EADS-Aktien erwerben;
- dürfen DaimlerChrysler, Lagardère und die französischen Finanzinstitute keine indirekten EADS-Aktien veräußern;
- sind SOGEPA und SEPI berechtigt (aber nicht verpflichtet), ihre indirekten EADS-Aktien auf dem Markt zu verkaufen;
- besitzt SEPI ferner das Recht, sämtliche oder einen Teil ihrer indirekten EADS-Aktien als Paket an einen Dritten zu veräußern, vorbehaltlich eines Vorerwerbsrechts zugunsten von DaimlerChrysler und SOGEADE entsprechend dem Verhältnis der von ihnen gehaltenen indirekten EADS-Aktien, es sei denn, der geplante Verkauf erfolgt an einen spanischen Privatanleger (mit Ausnahme eines Konkurrenten von EADS, DaimlerChrysler oder SOGEADE) und, sofern es sich bei dem potentiellen Käufer um einen Konkurrenten von EADS, DaimlerChrysler oder SOGEADE handelt, jeweils vorbehaltlich der vorherigen schriftlichen Zustimmung von DaimlerChrysler oder SOGEADE, beziehungsweise SOGEADE und DaimlerChrysler. SEPI beabsichtigte ursprünglich (war jedoch nicht dazu verpflichtet), ihre indirekten EADS-Aktien innerhalb von drei Jahren nach der Durchführung des Zusammenschlusses zu veräußern. SEPI wird nach dem Verkauf sämtlicher indirekter EADS-Aktien ihre wesentlichen Rechte und Pflichten aus dem Participation Agreement und der Contractual Partnership verlieren;
- die von DaimlerChrysler an EADS gehaltenen Aktien (mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien) können am Markt veräußert werden. Im Stillhaltezeitraum ist jeder Börsenverkauf dieser Aktien jedoch mit SOGEPA, dem französischen Staat und SEPI abzustimmen, wenn SOGEPA, der französische Staat oder SEPI in diesem Zeitraum EADS-Aktien veräußern sollten. In diesem Fall können SOGEPA, der französische Staat oder SEPI von DaimlerChrysler die Verschiebung der Veräußerung verlangen, wenn SOGEPA, der französische Staat oder SEPI der begründeten Ansicht sind, dass diese sich nachteilig auf ihre Veräußerungen auswirken würde.

Nach dem Stillhaltezeitraum sind DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère und SOGEPA jeweils berechtigt, ihre EADS-Aktien vorbehaltlich der folgenden Bedingungen an der Börse zu veräußern:

- Wenn eine Partei EADS-Aktien verkaufen möchte, hat sie gemäß den nachstehenden Bestimmungen vor dem Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien zuerst ihre direkt gehaltenen EADS-Aktien zu veräußern;

- Beim Verkauf indirekter EADS-Aktien sind DaimlerChrysler (im Fall eines Verkaufs seitens SOGEADE), SOGEADE (im Fall eines Verkaufs seitens DaimlerChrysler) oder SOGEADE und DaimlerChrysler (im Fall eines Verkaufs seitens SEPI) berechtigt, ein Vorerwerbsrecht auszuüben oder ihre indirekten EADS-Aktien in demselben Verhältnis wie die entsprechenden indirekten EADS-Aktien der entsprechenden Parteien am Markt zu verkaufen.
- Bei der Übertragung indirekter EADS-Aktien seitens SOGEPA oder Lagardère besteht ein Vorerwerbsrecht zu Gunsten von Lagardère bzw. SOGEPA. Wird dieses Vorerwerbsrecht nicht ausgeübt, können die indirekten EADS-Aktien (a) mit der Zustimmung von Lagardère beziehungsweise SOGEPA und auch mit der Zustimmung von DaimlerChrysler an einen zu benennenden Dritten verkauft werden und (b) wenn diese Zustimmung nicht erteilt wird, können die indirekten EADS-Aktien vorbehaltlich des oben erwähnten Vorerwerbsrecht von DaimlerChrysler an der Börse veräußert werden.
- Lagardère und SOGEPA haben das Recht, im Fall eines Verkaufs von indirekten EADS-Aktien durch SOGEPA bzw. Lagardère anteilmäßig ebenfalls einen Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien vorzunehmen (sogenanntes „**Tag-along**“);
- die vorgenannten Vorkaufs- und Tag-along-Rechte von Lagardère und SOGEPA gelten nicht für eine Übertragung von EADS-Aktien, die von ihnen direkt gehalten werden.

Die Übertragung der indirekten EADS-Aktien der französischen Finanzinstitute an Lagardère findet im Juli 2003 statt.

Alle Verkäufe von EADS-Aktien am Markt gemäß des Participation Agreements sollen in einer geordneten Art und Weise stattfinden, um zu gewährleisten, dass möglichst wenige Marktstörungen im Hinblick auf die EADS-Aktien auftreten. Zu diesem Zweck sollten sich die Parteien vor allen derartigen Verkäufen untereinander abstimmen.

Beherrschung von EADS

Wenn ein Dritter, den DaimlerChrysler oder SOGEADE ablehnen (ein „**unfreundlicher Dritter**“), im Besitz einer direkten oder indirekten Beteiligung an EADS-Aktien in Höhe von 12,5 % oder mehr ist, die im Rahmen der Contractual Partnership gebündelt sind (eine „**qualifizierte Beteiligung**“), haben die Parteien des Participation Agreements ihre Beherrschungs- und Einflussmittel uneingeschränkt einzusetzen, um den unfreundlichen Dritten daran zu hindern, seine Rechte oder Befugnisse bezüglich EADS zu erhöhen, außer wenn eine unerwünschte Offerte (wie nachstehend definiert) von dem unfreundlichen Dritten vorliegt, oder bis zu dem Zeitpunkt, an dem DaimlerChrysler und SOGEADE den unfreundlichen Dritten übereinstimmend nicht mehr für einen unfreundlichen Dritten ansehen oder der unfreundliche Dritte keine qualifizierte Beteiligung mehr besitzt.

Während des Stillhaltezeitraums ist es den Parteien des Participation Agreements untersagt, ein Angebot (entweder in Form eines Übernahmeangebots oder sonstigen Angebots) eines unfreundlichen Dritten anzunehmen, das DaimlerChrysler oder SOGEADE ablehnen (eine „**unerwünschte Offerte**“). Nach dem Stillhaltezeitraum können unerwünschte Offerten unter Beachtung bestimmter Regeln angenommen werden, wenn dabei nicht die Bestimmungen verletzt werden, die unter anderem vorsehen, dass die Partei, die das Angebot annehmen möchte, ihre EADS-Aktien zuerst DaimlerChrysler und/oder SOGEADE anbieten muss, so dass DaimlerChrysler und/oder SOGEADE im Hinblick auf alle oder einige der EADS-Aktien, die von der Partei gehalten werden, die das unerwünschte Angebot annehmen möchte, von ihren Vorkaufsrechten Gebrauch machen können.

Nach dem Stillhaltezeitraum unterliegt jeder Verkauf von EADS-Aktien, mit Ausnahmen der indirekten EADS-Aktien, seitens DaimlerChrysler, SOGEADE oder Lagardère dem jeweiligen Vorerwerbsrecht von SOGEADE, DaimlerChrysler und SOGEPA, wenn es sich bei dem unfreundlichen Dritten um einen Aktionär und Erwerber von am Markt angebotenen EADS-Aktien handelt. Wenn SOGEPA bei einem Verkauf seitens Lagardère ihr Vorerwerbsrecht nicht ausübt, kann DaimlerChrysler ein Vorerwerbsrecht ausüben.

Auflösung der Contractual Partnership und EADS Participations B.V.

Die Contractual Partnership und EADS Participations B.V. werden u.a. bei Auftreten der folgenden Umstände aufgelöst und liquidiert (jedes ein „**Auflösungsereignis**“):

- (i) Wenn der Anteil der indirekten EADS-Aktien von DaimlerChrysler oder SOGEADE unter 10 % der gesamten EADS-Aktien liegt, es sei denn, die Differenz zwischen dem Aktienbesitz von DaimlerChrysler und SOGEADE (berechnet als prozentuales Verhältnis zwischen der Anzahl der von jedem Unternehmen gehaltenen indirekten EADS-Aktien und der Gesamtzahl der EADS-Aktien) beträgt 5 % oder weniger. In diesem Fall erfolgt eine Auflösung und Liquidierung nur dann, wenn der

Anteil der von DaimlerChrysler oder SOGEADE gehaltenen indirekten EADS-Aktien an der gesamten Zahl von EADS-Aktien 5 % oder weniger beträgt; oder

- (ii) wenn nach einem Beherrschungswechsel von Lagardère, SOGEP A, SOGEADE, oder DaimlerChrysler kein Dritter binnen 12 Monaten nach dem Beherrschungswechsel gemäß den Bestimmungen des Participation Agreements ein Angebot zum Kauf von SOGEADE-Aktien oder der indirekten EADS-Aktien abgibt, die von der Partei gehalten werden, bei der ein Beherrschungswechsel stattgefunden hat (die „**geänderte Partei**“), und das die geänderte Partei anzunehmen bereit ist (siehe nachstehend unter „Beherrschungswechsel“). Wenn auf einen Beherrschungswechsel von SEPI kein Drittangebot zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI erfolgt, führt dies nicht zu einer Auflösung der Contractual Partnership oder von EADS Participations B.V., sondern dazu, dass SEPI ihre wichtigsten Rechte bzw. Verpflichtungen unter dem Participation Agreement und der Contractual Partnership verliert.

Bei Auftreten eines Auflösungsereignisses wird EADS Participations B.V. die Weiterführung ihrer Geschäfte mit Ausnahme jener, die für ihre Liquidation oder die Liquidation der Contractual Partnerships erforderlich sind, einstellen.

Beherrschungswechsel

Das Participation Agreement sieht u.a. vor, dass (a) bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère oder SOGEP A auf Wunsch von DaimlerChrysler oder (b) bei einem Beherrschungswechsel von SOGEADE auf Wunsch von DaimlerChrysler oder (c) bei einem Beherrschungswechsel von DaimlerChrysler auf Wunsch von SOGEADE oder (d) bei einem Beherrschungswechsel von SEPI auf Wunsch von SOGEADE oder DaimlerChrysler folgendes zu geschehen hat:

- (i) Die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, wird sich nach besten Kräften bemühen, ihre SOGEADE-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei Lagardère oder SOGEP A) oder ihre indirekten EADS-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI) an einen Drittkäufer zu Bedingungen wie unter fremden Dritten zu verkaufen. Wenn es sich bei der Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eintritt, um Lagardère oder SOGEP A handelt, wird der Drittkäufer mit der Zustimmung von DaimlerChrysler benannt, wobei diese Zustimmung nicht unbillig verweigert werden darf; und
- (ii) im Fall eines Kaufangebots eines Dritten für die von Lagardère oder SOGEP A gehaltenen SOGEADE-Aktien oder für die von DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien (je nachdem was zutrifft), das die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, anzunehmen bereit ist, ist dieses Angebot umgehend (a) DaimlerChrysler, Lagardère oder SOGEP A, (b) SOGEADE im Fall eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, (c) DaimlerChrysler im Fall eines Beherrschungswechsels bei SOGEADE, oder (d) DaimlerChrysler oder SOGEADE im Fall eines Beherrschungswechsels bei SEPI mitzuteilen (die Partei, die gemäß (a), (b), (c) oder (d) zu benachrichtigen ist, wird die „**unveränderte Partei**“ genannt). Der unveränderten Partei steht ein Vorerwerbsrecht an den zum Kauf angebotenen SOGEADE-Aktien oder den indirekten EADS-Aktien zu dem von dem Dritten angebotenen Preis zu. Im Fall (d) sind DaimlerChrysler und SOGEADE, wenn sie sich dafür entschieden haben, dass SEPI einen Dritterwerber beizubringen hat, zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI entsprechend dem Verhältnis an EADS-Aktien, die sich zum entsprechenden Zeitpunkt in ihrem Besitz befinden, berechtigt. Teilt die unveränderte Partei ihre Absicht, die SOGEADE-Aktien oder indirekten EADS-Aktien zu kaufen, nicht binnen 30 Tagen nach dem Kaufangebot mit, ist die veränderte Partei verpflichtet, diese SOGEADE-Aktien oder indirekten EADS-Aktien dem Dritten zu den Bedingungen zu verkaufen, die im ursprünglichen Angebot des Dritten enthalten waren.

Bei dem Drittkäufer darf es sich weder um einen Konkurrenten von EADS, Lagardère, SOGEP A, SOGEADE oder DaimlerChrysler (je nachdem was zutrifft) noch ein Mitglied des Konzerns handeln, der die Kontrolle der veränderten Partei übernommen hat.

Anderweitige Vertragsstörungen

Das Participation Agreement sieht bestimmte Rechtsfolgen bei anderen Vertragsstörungen, vor allem aufgrund Insolvenz oder bei einer wesentlichen Verletzung des Participation Agreements vor. Insbesondere dann, wenn eine solche Vertragsstörung DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI zuzurechnen ist, ist die Partei, die die Vertragsstörung nicht zu vertreten hat, bzw. bei der das Ereignis nicht eingetreten ist, (jeweils SOGEADE,

DaimlerChrysler oder SOGEADE und DaimlerChrysler) zum Kauf der EADS-Aktien der den Vertrag störenden Partei und deren Beteiligung an EADS Participations B.V. berechtigt. Tritt bei Lagardère oder SOGEPA eine Vertragsstörung ein, ist diese Partei verpflichtet, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihre Beteiligung am Kapital von SOGEADE zu Bedingungen wie unter fremden Dritten an einen Drittkäufer zu veräußern (bei dem es sich nicht um einen Konkurrenten von EADS oder DaimlerChrysler handeln darf). Bei einem Verkauf durch Lagardère hat SOGEPA mit Zustimmung von DaimlerChrysler (die nicht unbillig verweigert werden darf) den Drittkäufer zu benennen. Erfolgt ein derartiger Verkauf durch SOGEPA, ist die Zustimmung von DaimlerChrysler erforderlich, die nicht unbillig verweigert werden darf.

Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats

Der französische Staat, der nicht Partei des Participation Agreements ist, schloss am 14. Oktober 1999 (mit späteren Änderungen) einen separaten Vertrag nach französischem Recht mit DaimlerChrysler und DCLRH ab, demzufolge sich der französische Staat verpflichtet:

- seine über SOGEPA, SOGEADE und EADS Participations B.V. gehaltene Beteiligung am gesamten ausgegebenen Kapital von EADS auf höchstens 15 % zu beschränken; und
- dass in Zukunft weder er selbst noch eines seiner Unternehmen EADS-Aktien direkt halten.

Ausgenommen davon sind (i) jene EADS-Aktien, die auf Grund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 durch den französischen Staat im Anschluss an die Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens noch gehalten werden und die auf dem Markt zu veräußern sind; (ii) jene Aktien, die von SOGEPA oder dem französischen Staat gehalten werden und gemäß dem Participation Agreement oder der Gesellschaftervereinbarung der SOGEADE-Aktionäre (siehe unten) verkauft oder erworben werden können; und (iii) jene Aktien, die ausschließlich für Anlagezwecke gehalten werden.

Darüber hinaus hat EADS in einem zwischen EADS und dem französischen Staat abgeschlossenen Vertrag (nachstehend „**Vertrag über ballistische Raketen**“ genannt) dem französischen Staat folgende Rechte eingeräumt: (a) ein Vetorecht und darauf folgende Kaufmöglichkeit bezüglich des mit ballistischen Raketen verbundenen Geschäfts von EADS, wobei das Veto dann eingelegt und die Kaufmöglichkeit wahrgenommen werden kann, wenn (i) Dritte, die nicht mit den Firmengruppen DaimlerChrysler und/oder Lagardère verbunden sind, direkt oder indirekt, entweder alleine oder gemeinsam handelnd, über 10 % des Grundkapitals oder der Stimmrechte von EADS oder ein Mehrfaches davon erwerben oder wenn (ii) der Verkauf der mit ballistischen Raketen zusammenhängenden Vermögenswerte oder der Aktien von Gesellschaften, die dieses Geschäft betreiben, nach der Kündigung des SOGEADE-Aktionärsvertrags erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben, solange der SOGEADE-Aktionärsvertrag in Kraft ist.

SOGEADE

Bei SOGEADE handelt es sich um eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), an deren Kapital SOGEPA (50 %) und Désirade, eine französische *société par actions simplifiées*, (50 %) beteiligt sind. Das Aktienkapital von Désirade selbst wird von Lagardère (74 %) und den französischen Finanzinstituten (26 %) gehalten. Lagardère und die französischen Finanzinstitute werden somit indirekt jeweils 37 % und 13 % von SOGEADE halten. Im Juli 2003 erwirbt Lagardère die von den französischen Finanzinstituten gehaltenen Désirade-Aktien.

Die Komplementärin (*associé commandité*) von SOGEADE, SOGEADE Gérance, ist eine französische *société par actions simplifiée* und verwaltet SOGEADE.

Das Board of Directors von SOGEADE Gérance besteht aus acht Direktoren, von denen je vier von Lagardère und SOGEPA nominiert werden. Die Beschlüsse des Board of Directors von SOGEADE Gérance werden mit einer einfachen Mehrheit der Mitglieder gefasst, mit Ausnahme der folgenden Angelegenheiten, die die Zustimmung einer qualifizierten Mehrheit von sechs der acht Mitglieder erfordern: (a) der Erwerb oder Verkauf von Aktien oder Vermögenswerten, die einen Wert von über EUR 500 Mio. besitzen; (b) Vereinbarungen über strategische Allianzen oder industrielle oder finanzielle Zusammenarbeit; (c) eine Erhöhung des Grundkapitals von EADS um mehr als EUR 500 Mio. mit Bezugsrechtsausschluss; (d) jegliche Entscheidung über die Ernennung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde zusammenhängen. Die unter (d) oben erwähnten Entscheidungen sollen auch von dem Vertrag über ballistische Raketen geregelt werden (siehe oben „Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats“).

Wird in einer Abstimmung des Board of Directors von SOGEADE Gérance über diese Angelegenheiten keine qualifizierte Mehrheit von sechs Mitgliedern erreicht, weil eines der von SOGEPA bestellten Mitglieder eine Nein-Stimme abgibt, sind die von SOGEADE benannten Mitglieder des Boards der EADS Participations B.V. verpflichtet, gegen den Vorschlag zu stimmen. Somit kann der französische Staat als Eigentümer von SOGEPA während der Laufzeit der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung gegen alle diesbezüglichen Entscheidungen von EADS Participations B.V. und damit von EADS ein Veto einlegen.

Die indirekten Beteiligungen der SOGEADE-Aktionäre an EADS sollen sich zu jeder Zeit in der Beteiligungsstruktur von SOGEADE widerspiegeln.

Unter bestimmten Bedingungen, insbesondere bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère, hat Lagardère einem beliebigen, nichtstaatlichen, von SOGEPA zu bestimmenden und von DaimlerChrysler zu genehmigenden Dritten eine Option zum Kauf ihrer mittelbar gehaltenen SOGEADE-Aktien zu gewähren. Diese Kaufoption kann während der Laufzeit der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung zum Marktpreis der EADS-Aktien ausgeübt werden.

Die SOGEADE-Aktionärsvereinbarung endet, wenn Lagardère oder SOGEPA nicht mehr im Besitz von mindestens 20 % des SOGEADE-Kapitals sind, mit der Ausnahme, dass: (a) die vorstehenden Bestimmungen, die sich auf die von Lagardère gewährte Kaufoption beziehen, bis zum Ende des Participation Agreements in Kraft bleiben, (b) SOGEPA ein Mitglied des Board of Directors von SOGEADE Gérance benennen kann, solange es mindestens eine SOGEADE-Aktie hält, wobei jegliche Entscheidung über die Ernennung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde zusammenhängen, die Zustimmung dieses Board Mitglieds erfordert, und (c) die SOGEADE Aktionärsvereinbarung endet, wenn DaimlerChrysler eine Auflösung von EADS Participations B.V. verursacht. In dem letzten Fall sind die Parteien verpflichtet, eine neue Gesellschaftervereinbarung auszuhandeln, die der vom 14. April 1999 bezüglich Aerospatiale Matra entspricht und zum Zeitpunkt der Auflösung von EADS Participations B.V. ihre jeweiligen Beteiligungen an SOGEADE berücksichtigt.

Verkaufsoption

Im Participation Agreement gewährt SOGEADE DaimlerChrysler eine Option zum Verkauf ihrer EADS-Aktien, die DaimlerChrysler ausüben kann, (i) im Falle eines Patts aufgrund der Ausübung der SOGEPA gewährten Rechte hinsichtlich bestimmter strategischer Entscheidungen (wie vorstehend unter der Beschreibung von SOGEADE aufgeführt) mit Ausnahme jener über die Geschäfte mit ballistischen Raketen, oder (ii) während bestimmter Zeiträume nach dem Stillhaltezeitraum, vorausgesetzt, dass in beiden Fällen der französische Staat immer noch direkte oder indirekte Beteiligungen an EADS-Aktien hält. Die Verkaufsoption kann von DaimlerChrysler nur im Hinblick auf alle EADS-Aktien ausgeübt werden.

Der Ausübungspreis der Option wird auf der Basis des durchschnittlichen Börsenkurses der Aktien von EADS ermittelt.

Übt DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption aus, erwirbt grundsätzlich SOGEADE die EADS-Aktien von DaimlerChrysler. Lagardère kann jedoch nach der Ausübung der Verkaufsoption durch DaimlerChrysler von SOGEPA verlangen, dass SOGEPA an die Stelle von SOGEADE tritt. DaimlerChrysler hat sich mit diesem Substitutionsrecht einverstanden erklärt. Übt Lagardère das Substitutionsrecht nicht aus, sind Lagardère und die französischen Finanzinstitute verpflichtet, die für diesen Erwerb erforderlichen Mittel anteilmäßig bereitzustellen. Sollten die französischen Finanzinstitute ihren Anteil an der Finanzierung nicht erbringen, kann Lagardère sich selbst oder ein erstklassiges Kreditinstitut an die Stelle der französischen Finanzinstitute setzen. SOGEPA ist entsprechend ihrer Beteiligung an SOGEADE zu einer anteiligen Finanzierung verpflichtet. Falls Lagardère sich an der Finanzierung nicht beteiligt, ist (a) SOGEPA verpflichtet, anteilig an die Stelle von SOGEADE zu treten und die Aktien zu kaufen, die DaimlerChrysler bei der Ausübung ihrer Verkaufsoption veräußern will, und (b) können SOGEPA oder Lagardère die Auflösung von SOGEADE und EADS Participations B.V. sowie die Beendigung der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung verlangen (unbeschadet der Beendigungsbestimmungen der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung, die vorstehend unter „**SOGEADE**“ beschrieben werden). In diesem Fall kann Lagardère ihre EADS-Aktien uneingeschränkt am Markt oder als Paketverkauf an einen Dritten veräußern.

Pfandrecht an EADS-Aktien, das der EADS Participations B.V. gewährt wird

Beim Zusammenschluss zu EADS haben SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI zur Sicherung ihrer Verpflichtungen aus der Contractual Partnership und des Participation Agreements zugunsten der EADS Participations B.V.

und der übrigen Parteien der Contractual Partnership ein Pfandrecht an ihren jeweiligen indirekten EADS-Aktien gewährt.

Einbringungen in EADS — Spezielle Verpflichtungen von EADS

EADS hat sich verpflichtet, über die von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI eingebrachten Anteile sieben Jahre lang nicht zu verfügen. Die Einbringungsverträge, die zwischen EADS einerseits und Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI andererseits abgeschlossen worden sind, sehen vor, dass EADS, falls sie dies für wünschenswert hält, diese Anteile mit der Maßgabe veräußern kann, dass EADS auf Verlangen Lagardère und SOGEPÀ (falls von Aerospatiale Matra eingebrachte Anteile verkauft werden), Dasa AG oder SEPI gegebenenfalls für alle ihnen tatsächlich wegen der durch den Verkauf der Aktien durch EADS entstandenen Steuernachteile (tatsächlich gezahlte oder getragene Steuern, einschließlich des Verbrauchs bestehender Verlustvorträge) entschädigt. Diese Entschädigungsverpflichtung erlischt sieben Jahre nach dem Tag der Einbringung. Werden alle drei, Lagardère, SOGEPÀ und Dasa AG entschädigt, wird der Board of Directors den Betrag der Entschädigung anhand eines eigens zu diesem Zweck erstellten Berichts festsetzen, der von den beiden unabhängigen Direktoren der EADS vorgelegt wird. Über den Betrag und die Bedingungen dieser Entschädigung wird die Hauptversammlung unterrichtet.

Dienstleistungen des Lagardère Konzerns

Bei der Fusion von Aerospatiale und Matra Hautes Technologies wurde vereinbart, dass die von Matra Hachette General, einer hundertprozentigen Tochter von Lagardère, den direkten und indirekten Tochtergesellschaften von Matra Hautes Technologies, die in Aerospatiale eingebracht wurden, erbrachten Verwaltungsdienstleistungen unverändert bis zum 31. Dezember 2003 bestehen bleiben.

Als Gegenleistung für die Überlassung einer bestimmten Anzahl von Mitarbeitern des Lagardère Konzerns an Aerospatiale Matra zur Erbringung dieser Dienste, sowie für die mit dieser Überlassung verbundenen Aufwendungen, wurde ein Teil der Gebühren, die an den Lagardère Konzern entrichtet wurden, weiterhin an Aerospatiale Matra gezahlt.

Aufgrund der Umstrukturierungen, die im Rahmen der Fusion von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA in EADS durchgeführt wurden, ist EADS France (früher Matra Hautes Technologies) in alle Rechte und Pflichten von Aerospatiale Matra eingetreten, die sich aus diesen Vereinbarungen mit Lagardère ergeben.

DADC

EADS Deutschland GmbH gehören 75 % der Aktien der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs-AG („DADC“) (die übrigen 25 % gehören DCLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 75,89 % der DADC und zu 24,11 % der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 89,2 % und der Familie Dornier weniger als 10,8 % der Stimmrechte zu. DADC und Dornier GmbH haben einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

In vielen Fällen ist bei einem Beschluss der Gesellschafter der Dornier GmbH eine Mehrheit von 100 % der auf der Gesellschafterversammlung abgegebenen Stimmen erforderlich, insbesondere bei Beschlüssen über die Auflösung der Gesellschaft, über Satzungsänderungen, die die Rechte der Minderheitsgesellschafter aufheben, beschränken oder beeinträchtigen, über eine Kapitalherabsetzung, über Verschmelzungen (es sei denn, Dornier GmbH ist die aufnehmende Gesellschaft), über die Übertragung von Beteiligungen an deren Unternehmen oder die Übertragung ganzer Tätigkeitsbereiche mit Ausnahme einer Übertragung von Vermögen gegen Aktien, als Sacheinlage oder an ein Unternehmen, das mit DaimlerChrysler zumindest assoziiert ist, was vorausgesetzt wird, wenn DaimlerChrysler mindestens 20 % des Kapitals kontrolliert. Das Zustimmungserfordernis gilt auch für alle Übertragungen von Anteilen an der Dornier GmbH, die Unternehmen des DaimlerChrysler Konzerns (einschließlich der mit dem DaimlerChrysler Konzern assoziierten Unternehmen) gehören, vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, darunter der Übertragung an andere Unternehmen des DaimlerChrysler Konzerns (einschließlich der mit dem DaimlerChrysler Konzern assoziierten Unternehmen). Außerdem erhält die Familie Dornier von der Dornier GmbH eine garantierte Dividende von (je nach Art der Anteile) 8,7 % oder 15 % des Nennwerts ihrer Anteile zuzüglich etwaiger Körperschaftsteuergutschriften. Die garantierte Dividende ist indexgebunden. DaimlerChrysler hat für die Zahlung der Mindestdividende an die Anteilseigner der Familie Dornier einzustehen. Hinsichtlich des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags, der zur Zeit zwischen DADC und der Dornier GmbH besteht, haben die Gesellschafter der Familie Dornier auf Zahlungen Anspruch, die mindestens dem Betrag entsprechen, auf den sie Anspruch hätten, wenn der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag nicht bestehen würde. DADC hat diese Einstandspflicht im Innenverhältnis übernommen.

Am 30. November 1988 schlossen DaimlerChrysler und die Familie Dornier einen separaten Vertrag, um die Rechte von DaimlerChrysler zu stärken und zugleich die wirtschaftlichen Interessen der Minderheitsgesellschafter zu schützen. Letztere können insbesondere verlangen, dass ihre Geschäftsanteile an der Dornier GmbH (i) gegen bar oder (ii) im Tausch gegen DaimlerChrysler-Aktien oder (iii) im Tausch gegen Aktien eines Unternehmens, in oder unter dem DaimlerChrysler seine Luft- und Raumfahrtaktivitäten konzentriert, von DaimlerChrysler oder einem anderen, mit DaimlerChrysler assoziierten und von DaimlerChrysler benannten Unternehmen, erworben werden. Am 29. März 2000 schlossen DaimlerChrysler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG einen Vertrag ab, dem zufolge DaimlerChrysler das Recht hat, von DADC zu verlangen, dass sie die auf diese Weise von den Gesellschaftern der Familie Dornier angebotenen Gesellschafteranteile erwirbt. DaimlerChrysler wird der DADC den zu zahlenden Mehrbetrag, der über den Verkehrswert der Anteile hinausgeht, ersetzen. Überdies wird DADC einige weitere Rechte und Pflichten hinsichtlich des Schutzes der Interessen der Familie Dornier wahrnehmen.

Ferner hat sich DCLRH in den Unternehmenszusammenschlussverträgen verpflichtet, Lagardère (und alle Gesellschaften des Lagardère Konzerns) und SEPI für alle Kosten, Forderungen, Auslagen, Verluste und Verpflichtungen (mit Ausnahme von Folgeschäden, die für DCLRH (oder eine andere Gesellschaft des DaimlerChrysler Konzerns) nicht vorhersehbar waren) zu entschädigen, die ihnen (oder einem von ihnen) ab dem Datum des Abschlusses der Unternehmenszusammenschlussverträge aufgrund eines bestehenden oder geltend gemachten Anspruchs seitens eines oder mehrerer Gesellschafter der Dornier GmbH (außer Mitgliedern des Dasa Konzerns) gegen Lagardère (oder eine Gesellschaft des Lagardère Konzerns), SEPI, die Contractual Partnership, EADS Participations B.V., Dasa AG (oder eine Gesellschaft des Dasa Konzerns), EADS oder einen Rechtsträger, der von oder für DaimlerChrysler in EADS oder die Dasa AG Gruppe eingebracht wird, entstehen. Diese Entschädigungspflicht gilt auch zugunsten von EADS, sofern in den Einbringungsverträgen der Dasa Aktivitäten in EADS eine derartige Verpflichtung nicht enthalten ist.

3.3.3 Art der Aktien

Die Aktien von EADS sind Namensaktien. Der Board of Directors kann beschließen, einige oder alle Aktien in Inhaberaktien umzuwandeln.

Die Aktien werden im Aktionärsregister eingetragen, ohne dass eine Aktienurkunde ausgegeben wird, es sei denn, der Board of Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die der Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu numerieren.

3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde mit einem genehmigten Grundkapital von NLG 500.000 gegründet, die in 500 Aktien mit einem Nennwert von jeweils NLG 1.000 unterteilt waren. Erster Zeichner der Gesellschaft war Aerospatiale Matra, an die am 29. Dezember 1998 100 Aktien ausgegeben wurden. Diese Aktien wurden durch notarielle Urkunde am 28. Dezember 1999 auf die Dasa AG übertragen.

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit ihrer Börseneinführung und Notierung sind wie folgt: (eine Beschreibung der Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft ist in oben genanntem Abschnitt „3.2.5 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals — Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ enthalten).

Seit Juli 2000 sind 4.293.746 EADS-Aktien (0,53 % des Kapitals von EADS zum Datum dieses Dokuments) ohne Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre von dem französischen Staat im Anschluss an die Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 ausgegeben worden. Im Juli 2002 fand die letzte Verteilung statt.

Überdies verkauften der französische Staat und Lagardère im Januar 2001 ihre gesamten EADS-Aktien (jeweils 7.500.000 und 16.709.333 EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments jeweils 0,92 % und 2,06 % des Kapitals von EADS darstellen) am Markt, mit Ausnahme ihrer indirekten EADS-Aktien (und, im Falle des französischen Staates, mit Ausnahme der EADS-Aktien, die an die früheren Aktionäre von Aerospatiale Matra auszugeben sind — siehe Abschnitt „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären — Sonderrechte und -pflichten des französischen Staates“), die sie durch die Nichtausübung der Mehrzuteilungsoption besaßen, die den Konsortialbanken im Rahmen der von der Gesellschaft zum Zwecke ihrer Notierung im Juli 2000 durchgeführten Börseneinführung gewährt wurde (einschließlich, im Falle von Lagardère, der Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, die von den französischen Finanzinstituten nach Ablauf der Ausübungsfrist für die Mehrzuteilungsoption erworben wurden).

Seit der Registrierung des Referenzdokuments der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2001 bei der COB am 18. April 2002 wurde der Gesellschaft kein Schwellenwert mitgeteilt.

Nach Wissen der Gesellschaft hält kein Aktionär der Gesellschaft mit Ausnahme der in nachstehender Tabelle aufgeführten Anteilseigner mehr als 5 % des Kapitals bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft.

Die Aufteilung der ausgegebenen Aktien und Stimmrechte der Gesellschaft vor Ausübung irgendwelcher Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden (siehe nachstehender Abschnitt „6.3.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter – Mitarbeitern gewährte Optionen“), ist im Hinblick auf die letzten drei Jahre in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Aktionäre	Position zum 2. April 2003			Position zum 18. April 2002			Position zum 26. April 2001	
	Anzahl der Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl der Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl der Aktien	% des Kapitals und der Stimmrechte
Dasa AG	244.447.704	30,13 %	30,52 %	244.447.704	30,21 %	30,25 %	244.447.704	30,29 %
SOGEADE	244.447.704	30,13 %	30,52 %	244.447.704	30,21 %	30,25 %	244.447.704	30,29 %
SEPI.....	44.690.871	5,51 %	5,58 %	44.690.871	5,52 %	5,53 %	44.690.871	5,53 %
<i>Zwischensumme Contractual</i>								
Partnership	533.586.279	65,77 %	66,62 %	533.586.279	65,94 %	66,03 %	533.586.279	66,11 %
Dasa AG	22.227.478	2,74 %	2,77 %	22.227.478	2,75 %	2,75 %	22.227.478	2,75 %
Französischer Staat.....	502.746(*)	0,06 %	0,06 %	2.748.681	0,34 %	0,34 %	2.748.681	0,34 %
Öffentlichkeit.....	244.640.745(**)	30,16 %	30,55 %	249.585.180	30,84 %	30,88 %	248.595.229	30,80 %
Rückkauf eigener Aktien(**).....	10.241.252	1,27 %	—	1.027.943	0,13 %	—	—	—
INSGESAMT.....	811.198.500	100,00 %	100,00 %	809.175.561	100,00 %	100,00 %	807.157.667	100,00 %

(*) Aktien, die der französische Staat auf Grund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung von 4.293.746 Aktien an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.

(**) Davon werden ca. 3,37 % des Aktienkapitals und 3,42 % der Stimmrechte von EADS-Mitarbeitern gehalten.

(***) Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Nach Wissen der Gesellschaft gibt es mit Ausnahme der weiter oben in Abschnitt „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ genannten Anrechte keine Pfandrechte an den Aktien der Gesellschaft.

Die Gesellschaft erbat die Offenlegung der Identität der wirtschaftlich Berechtigten ihrer Aktien, die von identifizierbaren Inhabern („*Titres au porteur identifiables*“ (TPI)) gehalten werden, die jeweils mehr als fünfzig Aktien halten. Anhand der Studie, die am 28. Februar 2002 abgeschlossen wurde, wurden 335.236 Aktionäre identifiziert, die insgesamt 219.647.026 EADS-Aktien halten (einschließlich 3.731.973 Aktien, die von CNMV im Auftrag des spanischen Marktes und 20.198.300 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

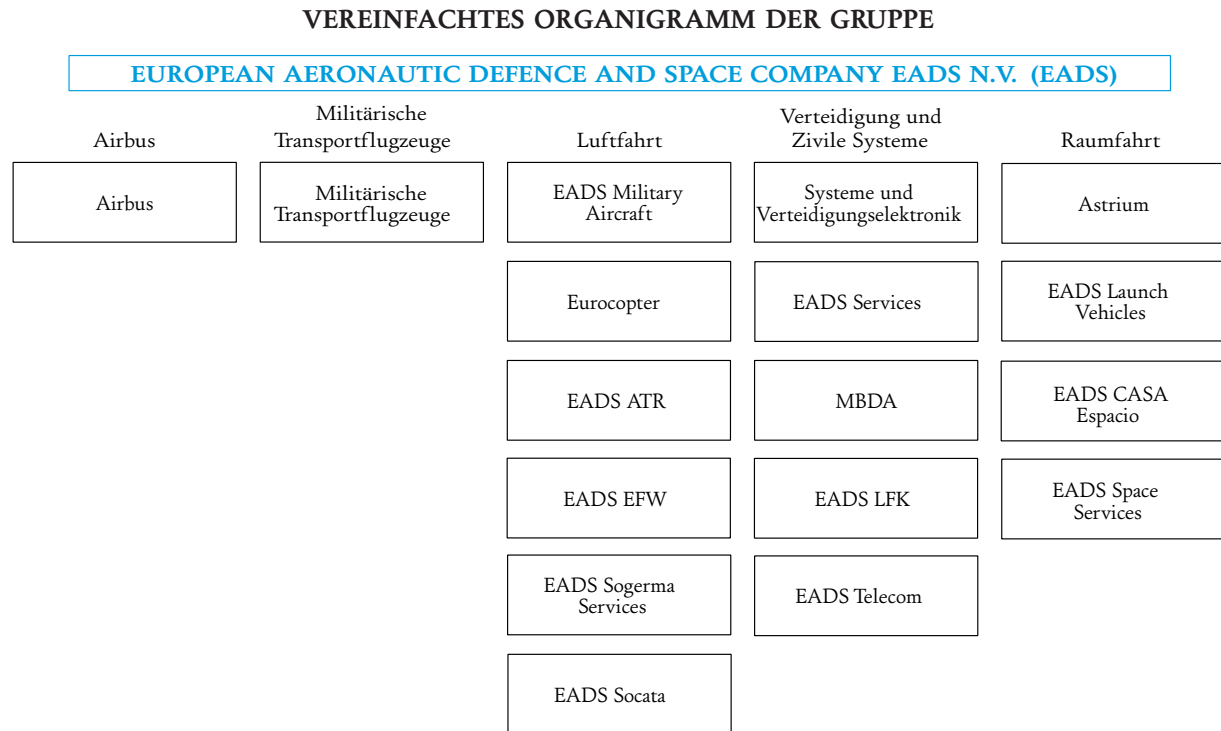
Die derzeitige Kapitalstruktur der Gesellschaft ist in vorstehendem Abschnitt „3.3.1 Aktionärsstruktur“ dargestellt.

3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

Siehe vorstehend Abschnitt „3.3.1 Aktionärsstruktur“ und Abschnitt „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe

Die folgende Grafik stellt die Organisation der Tätigkeit von EADS dar.



3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

3.3.7.1. Niederländisches Recht

Vorbehaltlich bestimmter Vorschriften des niederländischen Rechts und der Satzung kann die Gesellschaft ihre eigenen Aktien erwerben, wenn (i) das Eigenkapital abzüglich des Kaufpreises für die Aktien nicht niedriger ist als die Summe aus dem eingezahlten und eingeforderten Kapital und den in den Niederlanden gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen, und (ii) die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaften infolge des Erwerbs eigener Aktien nicht über Aktien verfügen oder diese als Pfandgläubiger halten würden, deren gesamter Nennwert höher als ein Zehntel des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft wäre. Der Erwerb eigener Aktien kann vom Board of Directors nur mit einer entsprechenden Ermächtigung der Hauptversammlung durchgeführt werden. Die Ermächtigung kann nur für einen Zeitraum von höchstens 18 Monaten erteilt werden.

Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien sind nicht stimmberechtigt. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.

Die Hauptversammlung von EADS am 10. Mai 2001 ermächtigte das Board of Directors für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung, eigene Aktien der Gesellschaft in Höhe von maximal 5 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft an der Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der zwischen dem Nennwert der Aktien (EUR 1) und einem Betrag von 110 % des für die betreffenden Aktien an einer Börse an dem Handelstag, der dem Datum des Erwerbs durch die Gesellschaft unmittelbar vorausging, gezahlten Preises liegt. Das Board of Directors beauftragte die Chief Executive Officer infolge seiner Beschlüsse vom 12. Juli und 18. September 2001, für die Gesellschaft einen Plan zum Rückkauf von bis zu 10.500.000 ihrer eigenen Aktien, d.h., 1,3 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft, vorzulegen. Die *note d'information* im Zusammenhang mit diesem Aktienrückkaufprogramm wurde am 18. September 2001 von der COB unter der Nummer 01-1136 genehmigt.

Die Hauptversammlung von EADS am 17. Mai 2002 ermächtigte das Board of Directors für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung, eigene Aktien der Gesellschaft in Höhe von maximal 5 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft an der Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der zwischen dem Nennwert der Aktien (EUR 1) und einem Betrag von 110 % des für die betreffenden Aktien an einer Börse an dem Handelstag, der dem Datum des Erwerbs durch die Gesellschaft unmittelbar vorausging, gezahlten Preises liegt. Das Board of Directors beauftragte die Chief Executive Officer infolge seiner

Beschlüsse vom 9. August und 11. Oktober 2002, für die Gesellschaft einen Plan zum Rückkauf von bis zu maximal 10.100.000 ihrer eigenen Aktien, d.h., 1,24 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft, vorzulegen.

Auf der für den 6. Mai 2003 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die oben genannte Ermächtigung zu ersetzen und das Board of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung an zu ermächtigen, eigene Aktien der Gesellschaft in Höhe von maximal 5 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der zwischen dem Nennwert der Aktien und einem Betrag von 110 % des für die betreffenden Aktien an einer Börse am Schluss des Handelstages, der dem Datum des Erwerbs durch die Gesellschaft unmittelbar vorausging, gezahlten Preises liegt. Zum Datum dieses Dokuments hatte die Gesellschaft 10.241.252 ihrer eigenen Aktien zurückgekauft.

3.3.7.2. *Französische Vorschriften*

Da die Aktien der Gesellschaft an einem organisierten Markt in Frankreich notiert werden, unterliegt sie den im Folgenden zusammengefassten Gesetzen und Vorschriften.

Gemäß *Règlement N(o) 98-02* (abgeändert durch *Règlement N(o) 2000-06*) der COB, erfordert der Erwerb eigener Aktien durch eine Gesellschaft die Einreichung einer note d'information, die die Zustimmung (oder „visa“) der COB erhalten hat.

Gemäß *Règlement N(o) 90-04* (abgeändert durch *Règlement N(o) 98-03* und *Règlement N(o) 2000-06*) der COB in der derzeit gültigen Fassung ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. *Règlement N(o) 90-04* bestimmt ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Eine Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, monatliche Berichte mit detaillierten Informationen über solche Käufe bei der COB und dem CMF einzureichen. Der CMF stellt diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung (*).

3.3.7.3. *Deutsche Vorschriften*

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den deutschen Vorschriften, die den Handel mit eigenen Aktien regeln, da diese nur auf deutsche Emittenten Anwendung finden.

3.3.7.4. *Spanische Vorschriften*

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den spanischen Vorschriften, die den Handel mit eigenen Aktien regeln, da diese nur auf spanische Emittenten Anwendung finden.

Gemäß den Richtlinien des spanischen Wertpapiergesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988 darf eine Gesellschaft allerdings ihre eigenen Aktien nicht in der Absicht handeln, den Markt zu beeinflussen.

3.4 **Börseninformation**

Das Grundkapital der Gesellschaft ist in 811.198.500 Aktien eingeteilt, die derzeit unter der Kennung „EAD“ an der Pariser Börse, der Frankfurter Börse und den spanischen Börsen gehandelt werden und Bestandteil des CAC 40-Index sowie des MDAX-Index sind.

(*) EADS reicht diese Berichte auch bei der CNMV, der *Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht* und der AFM ein.

Die folgenden Tabellen zeigen die durchschnittlichen Transaktionsvolumina pro Tag für die angegebenen Zeiträume und die höchsten und niedrigsten Kurse der EADS-Aktien an den Pariser, Frankfurter und spanischen Börsen.

Pariser Wertpapierbörse

	<u>Handelsvolumen</u>	<u>Durchschn. Handelsvolumen pro Tag</u>	<u>Handelswert (EUR)</u>	<u>Durchschn. Handelswert pro Tag (EUR)</u>	<u>Monats-Hoch</u>	<u>Monats-Tief</u>
2000						
Juli (ab 10.).....	28.006.987	1.867.132	507.785.107	33.852.340	19,19	17,40
August.....	25.823.476	1.122.760	384.575.157	16.720.659	18,05	16,05
September	30.460.407	1.450.496	571.089.464	27.194.736	20,10	17,06
Oktober	54.407.858	2.473.084	1.184.877.998	53.858.091	24,10	18,88
November.....	33.635.272	1.528.876	810.699.388	36.849.972	25,20	22,47
Dezember	27.572.339	1.451.176	628.842.769	31.442.138	24,29	20,12
2001						
Januar.....	39.914.713	1.814.305	922.430.115	41.928.642	24,03	21,90
Februar.....	28.371.942	1.418.597	671.386.276	33.569.314	23,59	21,10
März	40.195.234	1.827.056	808.266.895	36.739.404	23,56	18,20
April	23.042.758	1.212.777	466.130.786	24.533.199	21,50	19,22
Mai.....	30.810.517	1.400.478	680.973.860	30.953.357	24,00	19,50
Juni	36.622.362	1.831.118	847.614.750	42.380.738	25,07	20,67
Juli	23.998.212	1.090.828	531.019.150	24.137.234	23,50	21,02
August.....	29.135.094	1.266.743	602.364.447	26.189.759	23,60	18,64
September	55.227.242	2.761.362	724.387.025	36.219.351	19,94	9,14
Oktober	49.407.887	2.148.169	592.687.519	25.769.023	13,65	9,90
November.....	40.347.151	1.833.961	550.247.341	25.011.243	14,57	12,00
Dezember	19.755.943	1.097.552	271.754.537	15.097.474	15,24	13,05
2002						
Januar.....	26.525.882	1.205.722	363.824.632	16.537.483	14,90	12,52
Februar.....	21.298.834	1.120.991	287.799.414	15.147.338	14,80	12,71
März	31.975.439	1.682.918	517.520.338	27.237.913	17,45	14,53
April	35.889.677	1.794.484	580.351.224	29.017.561	17,08	15,18
Mai.....	45.646.138	1.901.922	779.829.454	32.492.894	18,45	15,93
Juni	31.749.880	1.671.046	504.393.890	26.547.047	17,60	14,03
Juli	46.935.443	2.040.671	737.366.977	32.059.434	17,71	13,28
August.....	23.084.592	1.282.477	341.095.955	18.949.775	16,68	13,46
September	39.530.265	1.882.394	476.338.740	22.682.797	13,65	10,41
Oktober	55.312.620	2.404.897	599.820.170	26.079.138	13,55	8,67
November.....	34.660.783	1.650.513	409.210.849	19.486.231	13,39	10,35
Dezember	34.109.924	1.705.496	382.128.122	19.106.406	13,39	9,65
2003						
Januar.....	41.084.015	1.867.455	420.579.852	19.117.266	11,70	8,89
Februar.....	31.503.649	1.575.182	271.850.579	13.592.529	9,93	7,25
März	46.872.323	2.232.015	355.854.887	16.945.471	9,10	6,33

Quelle: Bloomberg Database

Frankfurter Wertpapierbörse

	<u>Handelsvolumen</u>	<u>Durchschn. Handelsvolumen pro Tag</u>	<u>Handelswert (EUR)</u>	<u>Durchschn. Handelswert pro Tag (EUR)</u>	<u>Monats-Hoch</u>	<u>Monats-Tief</u>
2000						
Juli (ab 10.)	10.021.156	626.322	126.313.029	7.894.564	19,00	17,20
August	2.296.984	99.869	39.539.352	1.719.102	18,30	16,00
September	2.667.145	127.007	47.534.427	2.263.544	20,02	17,05
Oktober	2.116.370	96.199	40.178.886	1.913.280	24,05	19,00
November	1.100.523	50.024	25.983.694	1.181.077	25,90	22,50
Dezember	646.677	34.036	15.011.258	750.563	24,30	20,06
2001						
Januar	623.484	28.340	13.824.417	628.383	23,90	21,80
Februar	519.634	25.982	11.758.970	587.948	23,52	21,21
März	558.229	25.374	12.349.913	561.360	23,50	18,50
April	262.503	13.816	5.292.404	278.548	21,70	19,20
Mai	491.162	22.326	10.860.045	493.638	23,97	19,70
Juni	817.372	38.922	18.911.714	900.558	25,20	20,61
Juli	958.870	46.664	21.167.451	1.029.124	23,45	20,57
August	753.104	39.034	15.668.232	822.343	23,50	18,60
September	2.039.979	102.970	25.656.940	1.301.782	19,97	9,20
Oktober	1.217.290	52.926	14.786.737	642.902	13,80	10,00
November	861.507	39.159	11.688.046	531.275	14,70	10,90
Dezember	626.512	36.854	8.653.911	509.054	15,10	13,00
2002						
Januar	687.609	31.255	9.416.004	428.000	14,81	12,50
Februar	484.884	24.244	6.523.078	326.154	14,30	12,70
März	852.539	42.627	13.770.868	688.543	17,48	13,90
April	910.722	45.536	14.479.100	723.955	17,50	15,15
Mai	551.598	22.983	9.466.389	394.433	18,45	16,00
Juni	409.279	21.541	6.464.362	340.230	17,46	14,10
Juli	501.338	21.797	7.710.529	335.240	17,62	13,50
August	223.696	12.428	3.294.759	183.042	16,60	13,30
September	486.634	23.173	5.788.128	275.625	13,80	10,50
Oktober	718.288	31.230	7.759.130	337.353	13,37	8,80
November	510.315	24.301	6.035.121	287.387	13,28	10,41
Dezember	561.626	28.081	6.268.283	313.414	13,31	9,78
2003						
Januar	629.888	28.631	6.440.735	292.761	11,80	8,80
Februar	543.124	27.156	4.680.095	234.005	9,98	7,27
März	1.746.387	83.161	14.362.272	683.918	9,38	6,30

Quelle: Bloomberg Database

Spanische Wertpapierbörsen

	Aktien- handelsvolumen	Durchschn. Handelsvolumen pro Tag	Handelswert (EUR)	Durchschn. Handelswert pro Tag (EUR)	Höchststand d. Monats	Tiefststand d. Monats
2000						
Juli (ab 10.).....	18.203.064	1.137.692	330.862.873	20.678.930	19,10	17,00
August	1.733.497	75.369	30.022.590	1.305.330	18,39	16,01
September	4.016.475	191.261	75.331.737	3.587.226	20,07	17,02
Oktober.....	4.868.795	221.309	99.463.587	4.736.361	24,00	18,50
November	1.293.184	58.781	29.653.441	1.347.884	25,10	22,10
Dezember.....	655.922	34.522	13.991.513	777.306	24,50	20,20
2001						
Januar	447.403	20.337	9.939.805	451.809	23,99	21,77
Februar	415.608	20.780	9.173.076	458.654	23,52	21,14
März.....	446.407	20.291	9.742.541	442.843	23,50	18,01
April.....	182.638	9.613	3.543.739	186.513	21,90	19,13
Mai	243.750	11.080	5.423.419	246.519	23,90	19,70
Juni.....	302.249	14.393	6.988.672	332.794	24,98	20,80
Juli.....	132.517	6.024	2.927.541	133.070	23,32	21,10
August	342.359	16.124	7.060.800	320.945	23,50	18,90
September	791.965	39.598	10.074.145	503.707	20,00	9,20
Oktober.....	694.478	30.195	8.212.669	357.073	13,60	10,00
November	554.396	25.200	7.547.151	343.052	14,53	12,11
Dezember.....	368.870	21.698	5.067.135	298.067	14,45	13,11
2002						
Januar	560.834	25.492	7.608.542	345.843	14,85	12,57
Februar	326.840	17.202	4.429.110	233.111	14,76	12,77
März.....	598.644	31.508	9.678.288	509.384	17,40	14,30
April.....	353.915	17.696	5.733.831	286.692	17,05	15,18
Mai	517.966	21.582	8.935.214	372.301	18,25	16,05
Juni.....	341.322	17.964	5.467.806	287.779	17,63	14,20
Juli.....	277.767	12.077	4.400.045	191.306	17,66	13,53
August	173.359	9.631	2.532.757	140.709	16,55	13,50
September	249.687	11.890	3.053.515	145.405	13,98	10,55
Oktober.....	613.348	26.667	6.672.879	290.125	13,45	8,82
November	781.926	37.235	9.124.295	434.490	13,36	10,45
Dezember.....	486.758	24.338	5.430.877	271.544	13,33	9,75
2003						
Januar	904.400	41.109	9.267.742	421.261	11,62	8,90
Februar	623.576	31.179	5.271.716	263.586	9,90	7,28
März.....	1.175.515	55.977	9.026.197	429.819	9,02	6,41

Quelle: Bloomberg Database

3.5 Dividenden

3.5.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen

Für die Geschäftsjahre 2000 und 2001 wurde am 27. Juni 2001 bzw. am 28. Juni 2002 jeweils eine Barausschüttung in Höhe von EUR 0,50 brutto je Aktie vorgenommen.

Auf der für den 6. Mai 2003 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, demzufolge am 12. Juni 2003 eine Barausschüttung in Höhe von EUR 0,30 brutto je Aktie für das Geschäftsjahr 2002 erfolgen soll.

3.5.2 Dividendenpolitik von EADS

Die Dividendenpolitik von EADS wird vom Board of Directors festgelegt. Etwaige zukünftige Dividendenaus-schüttungen werden voraussichtlich vor allem von dem jeweils erzielten Ergebnis von EADS und von ihren Prioritäten bei der Verwendung der Barmittel sowie von externen Faktoren wie etwa der Dividendenpolitik

europäischer und internationaler Gesellschaften aus der gleichen Branche, abhängen. (Siehe auch „3.1.9 Allgemeine Angabe über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen“). Es kann nicht gewährleistet werden, dass eine Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2003 und folgende Geschäftsjahre erfolgen wird.

Bei ihrer ersten Aktienemission (*Initial Public Offering*) kündigte EADS ihre Absicht an, eine Dividende in Höhe von ungefähr 2 % der durchschnittlichen Marktkapitalisierung des einschlägigen Jahres auszuschütten. Die der Jahreshauptversammlung vorgeschlagene Barausschüttung für das Jahr 2002 entspricht diesem Grundsatz und spiegelt einen durchschnittlichen Aktienkurs von ca. EUR 14 wider.

Darin findet sich auch der Fokus des Managements von EADS in Bezug auf finanzielle Disziplin wieder, zu einer Zeit, in der drastische Umstrukturierungen im Geschäftsbereich Raumfahrt implementiert werden und in der die Zulieferer von EADS gezwungen sind, zusätzliche Kosteneinsparungsinitiativen zu ergreifen.

3.5.3 Nicht eingeforderte Dividenden

Gemäß Artikel 31 der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenzahlungen oder sonstige Ausschüttungen nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Datum, an dem der besagte Anspruch fällig und zahlbar wird. Das Recht auf Ausschüttung von Zwischendividenden erlischt fünf Jahre ab dem Datum, an dem Anspruch auf Dividendenausschüttung, der der Ausschüttung von Dividenden zugrunde liegt, fällig und zahlbar wird.

3.5.4 Besteuerung

Die folgende Darstellung ist eine allgemeine Zusammenfassung des derzeit in den Niederlanden geltenden Steuerrechts. Die Darstellung beschränkt sich auf die wesentlichen steuerlichen Folgen für einen Besitzer von Aktien der Gesellschaft (die „**Aktien**“), der nach niederländischem Steuerrecht nicht in den Niederlanden ansässig ist oder als ansässig behandelt wird (ein „**ausländischer Aktionär**“). Die Darstellung umfasst keine speziellen Regelungen, die für bestimmte Gruppen von Aktionären gelten, und ist nicht abschließend. Bestimmte Gruppen von Aktionären der Gesellschaft unterliegen möglicherweise speziellen Regelungen, die nachstehend nicht dargestellt werden und sich unter Umständen von den beschriebenen allgemeinen Regelungen grundlegend unterscheiden. Anleger, die Zweifel hinsichtlich ihrer Besteuerung in den Niederlanden und im Ansässigkeitsstaat haben, sollten ihren Steuerberater zu Rate ziehen.

Quellensteuer auf Dividenden

Im Allgemeinen ist von einer Dividende, die von der Gesellschaft auf die Aktien ausgeschüttet wird, niederländische Quellensteuer mit einem gesetzlichen Steuersatz von 25 % einzubehalten. In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff Dividenden sowohl Bar- als auch Sachdividenden, fiktive und verdeckte Gewinnausschüttungen, Rückzahlungen von Kapitaleinlagen, die für die Zwecke der niederländischen Dividendenquellenbesteuerung nicht als Eigenkapital behandelt werden, sowie Liquidationserlöse, soweit diese über das durchschnittliche eingezahlte Kapital, das für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, hinausgehen. Aktiendividenden, die aus der Kapitalrücklage, die für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, ausgegeben werden, unterliegen nicht der Quellensteuer.

Ein ausländischer Aktionär kann auf Grund eines Doppelbesteuerungsabkommens zwischen den Niederlanden und dem Ansässigkeitsstaat des ausländischen Aktionärs zu einer teilweisen oder vollständigen Befreiung oder Erstattung der gesamten oder eines Teils der oben dargestellten Quellensteuer berechtigt sein. Die Niederlande haben solche Abkommen mit den Vereinigten Staaten, Kanada, der Schweiz, Japan, allen Mitgliedern der Europäischen Union und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

Doppelbesteuerungsabkommen mit Frankreich, Deutschland und Spanien

Nach dem Abkommen zwischen der Republik Frankreich und dem Königreich der Niederlande über die Vermeidung der Doppelbesteuerung und die Verhinderung der Steuerverkürzung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen vom 16. März 1973, dem Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen und verschiedener anderer Steuern und über die Regelung anderer Fragen auf steuerlichem Gebiet vom 16. Juni 1959 oder dem Abkommen der Regierung des Staates Spanien und der Regierung der Niederlande über die Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen vom 16. Juni 1971 wird für Dividenden, die an einen ausländischen Aktionär ausgeschüttet werden, der nach der Definition des betreffenden Abkommens in Frankreich, Deutschland oder

Spanien ansässig ist, im allgemeinen die niederländische Quellensteuer von 25 % auf 15 % herabgesetzt, vorausgesetzt, die Dividenden sind nicht einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das durch eine Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird.

Quellensteuer auf den Verkauf oder auf die sonstige Übertragung von Aktien

Zahlungen für den Verkauf oder die sonstige Übertragung von Aktien unterliegen nicht der niederländischen Quellensteuer, es sei denn, der Verkauf oder die Übertragung erfolgt an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft derselben oder gilt als solche(r). Die Rücknahme oder der Verkauf von Aktien an eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft der Gesellschaft gilt als Dividende und unterliegt grundsätzlich den oben im Abschnitt „Quellensteuer auf Dividenden“ dargestellten Regelungen.

Steuer auf Dividendeneinkünfte und Veräußerungsgewinne

Ein ausländischer Aktionär, der von der Gesellschaft Dividenden auf Aktien erhält oder einen Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf oder der Übertragung von Aktien erzielt, unterliegt mit diesen Einkünften nicht der niederländischen Besteuerung, es sei denn:

- (i) die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden geleitet wird oder durch eine permanente Betriebsstätte (*vaste inrichting*) oder einen ständigen Vertreter (*vaste vertegenwoordiger*) in den Niederlanden betrieben wird; oder
- (ii) der ausländische Aktionär ist keine Privatperson und hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung (*aanmerkelijk belang*) oder eine als wesentlich angesehene Beteiligung an der Gesellschaft, und diese Beteiligung ist nicht Bestandteil des Vermögen eines Unternehmens, oder
- (iii) der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung (*aanmerkelijk belang*) an der Gesellschaft oder diese Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten in sonstiger sonstige Weise als Einkommen aus verschiedenen Aktivitäten (*belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden*) in den Niederlanden gemäß dem niederländischen Einkommensteuergesetz von 2001 (*Wet inkomstenbelasting 2001*).

Im Allgemeinen hält ein ausländischer Aktionär eine wesentliche Beteiligung am Aktienkapital der Gesellschaft nur dann, wenn der ausländische Aktionär alleine oder zusammen mit bestimmten verbundenen Personen, gemeinsam oder einzeln, direkt oder indirekt Aktien der Gesellschaft oder das Recht auf Erwerb von Aktien der Gesellschaft hält, die 5 % oder mehr des gesamten ausgegebenen und umlaufenden Aktienkapitals der Gesellschaft oder einer Gattung desselben darstellen. Eine Beteiligung gilt auch dann als wesentlich, wenn die gesamte oder ein Teil einer wesentlichen Beteiligung ohne Aufdeckung der stillen Reserven übertragen wurde oder als übertragen gilt.

Schenkungs- oder Erbschaftssteuer

Niederländische Schenkungs- oder Erbschaftssteuer wird auf die Übertragung von Aktien durch einen ausländischen Aktionär im Wege der Schenkung oder im Todesfall nicht erhoben, es sei denn:

- (i) die Übertragung erfolgt durch oder im Namen einer Person, die zum Zeitpunkt der Schenkung oder des Erbfalls in den Niederlanden ansässig ist oder als ansässig gilt; oder
- (ii) die Aktien sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das durch eine permanente Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird.

Mehrwertsteuer

Auf Dividenden von Aktien oder auf die Übertragung der Aktien wird keine niederländische Mehrwertsteuer erhoben.

Andere Steuern und Gebühren

In den Niederlanden gibt es keine Registrierungsgebühr, Übertragungssteuer, Kapitalsteuer, Stempelsteuer oder andere ähnliche Steuern oder Gebühren, außer den in den Niederlanden im Zusammenhang mit der Ausfertigung, Lieferung und/oder Vollstreckung im Rahmen von gerichtlichen Verfahren (einschließlich aller ausländischen Urteile durch Gerichte der Niederlande) hinsichtlich der Dividenden auf Aktien oder der Übertragung der Aktien anfallenden Gerichtsgebühren.

Ansässigkeit

Ein ausländischer Aktionär wird nicht allein aufgrund der Tatsache, dass er eine Stammaktie hält, oder aufgrund von Ausübung, Erfüllung, Lieferungen und/oder Vollstreckung von Rechten in Bezug auf die Stammaktien in den Niederlanden ansässig, bzw. als in den Niederlanden ansässig behandelt.

KAPITEL 4 — INFORMATIONEN ÜBER DIE AKTIVITÄTEN VON EADS

4.1 Darstellung der EADS-Gruppe

4.1.1 ÜBERSICHT

Sofern nichts Gegenteiliges angegeben ist, beruhen die nachstehend angegebenen Zahlen auf Informationen von der Gesellschaft.

Mit Konzernumsatzerlösen von EUR 29,9 Mrd. im Jahr 2002 ist EADS das führende Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Flugkörpern und zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2002 entfielen rund 80 % der Gesamtumsätze auf den zivilen und 20 % auf den militärischen Bereich.

HIGHLIGHTS IM JAHR 2002

Im Jahr 2002 verfolgte EADS weiterhin ihre strategischen Entwicklungsgrundsätze und die Verlagerung ihrer Geschäftstätigkeit zu Gunsten des Sektors Verteidigung. Diese Verlagerung zielt auf eine Reduzierung der Auswirkungen von Geschäftszyklen auf EADS im zivilen Flugzeugmarkt sowie auf eine Stärkung der erfolgreichen Dynamik des jungen Portfolios gut positionierter Produkte von EADS durch kontinuierliche F&E-Anstrengungen. Der Rekordauftragsbestand in Höhe von EUR 168,3 Mrd. zum Ende des Jahres stellt für EADS einen beträchtlichen Vermögenswert dar. Er umfasst neue Aufträge über 120 A319s (EasyJet) und die Meteor- und Taurus-Lenkflugkörper. Außerdem schloss das Airbus A380-Programm, eine Quelle langfristigen Wachstums zur Steigerung der Umsätze und Rentabilität, im Jahr 2002 mehrere Phasen ab, u. a. die Grundsteinlegung bei den Endmontagefabriken in Toulouse und Hamburg und den Produktionsstart für wichtige Flugzeugkomponenten. Zehn neue Aufträge für den A380 im Jahr 2002, die den Auftragsbestand auf insgesamt 95 Flugzeuge erhöhen, heben die fortdauernde Attraktivität dieses Produktes hervor.

Wie bereits im Jahr 2001 hatten das globale Klima der Rezession im Jahr 2002 sowie die anhaltende Unsicherheit, die auf den Terrorismus und den derzeitigen Krieg im Irak zurückzuführen ist, erhebliche Auswirkungen auf den Flugverkehr und infolgedessen auf die Wirtschaftslage der Fluggesellschaften, die bei EADS Kunden sind. Demzufolge schloss der Aktienkurs von EADS in diesem Jahr um 25 % niedriger, was die fortdauernde Ungewissheit des Markts im Hinblick auf eine wirtschaftliche Erholung widerspiegelt.

Trotz dieses wirtschaftlichen Drucks erfüllte EADS das geplante Lieferziel von 300 Flugzeugen bei Airbus. Außerdem erzielte die Gesellschaft im Geschäftsbereich Verteidigung und zivile Systeme nach erheblichen Integrations- und Umstrukturierungsaktivitäten positive Ergebnisse. Auf Grund aktiver Cash-Management-Maßnahmen, die nach dem September 2001 implementiert wurden, und durch die Verstärkung der Anstrengungen zur Reduzierung des Risikos aus der Verkaufsfinanzierung beendet EADS das Jahr mit einer positiver Nettoliquidität in Höhe von EUR 1,2 Mrd.

Im Jahr 2002 setzte EADS die Strategie der Konsolidierung durch Bekanntgabe der Absicht zum Kauf des 25 %igen Anteils an Astrium von BAE SYSTEMS fort, wodurch die Gesellschaft den Besitz von 100 % der Anteile des Satellitenherstellers erlangt. Siehe „7.1 Jüngster Geschäftsgang und Ausblick — Jüngster Geschäftsgang-Astrium“.

Seit Gründung von EADS verfolgt die Gesellschaft das Ziel einer Wertschöpfung in Höhe von jährlich EUR 600 Millionen ab dem Jahr 2004. Auf Grund der Ergebnisse von Wertschöpfungsinitiativen ist das Management der Auffassung, dass EADS auf dem richtigen Wege zur Erfüllung dieser Zielsetzung für das Jahr 2004 ist.

STRATEGIE

Um den Wert für ihre Aktionäre zu maximieren, beabsichtigt das Management von EADS (das „**Management**“), EADS als ein führendes Unternehmen in wichtigen globalen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsmärkten weltweit zu positionieren. Die folgenden strategischen Hauptstoßrichtungen wurden definiert:

- **Nutzbringender Einsatz des umfassenden Gruppen-Portfolios von EADS an Produkten und Dienstleistungen, um geschäftsübergreifende Synergien freizusetzen**

Durch die Kombination aus einer breiten Produktpalette und Fachwissen zu integrierten Systemen mit erhöhtem Mehrwert wird sich EADS bemühen, ihre Margen zu maximieren und stark differenzierte Lösungen zu bieten, die den immer komplexeren Bedürfnissen der Kunden sowohl im zivilen Bereich als auch im Verteidigungsbereich angepasst sind. In Bereichen wie etwa Navigation sowie Luftverteidigung

und Abwehr mittels ballistischer Flugkörper (netzwerkzentrische Kriegsführung) besteht eine zunehmende Nachfrage nach netzwerkfähigen Funktionen. EADS, als einziger europäischer Konzern mit Raumfahrt- und Verteidigungsprogrammen, besitzt eine entscheidende Kombination für die technologische Überlegenheit, und ist daher optimal positioniert, um diese neue Nachfrage zu aktivieren. Im zivilen Bereich strebt EADS danach, sich auf ihr technologisches Wissen zu stützen, um komplexe zivile Systeme wie etwa Luftverkehrsüberwachungssysteme (*air traffic management*), Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber und sichere Telekommunikationsnetzwerke für Sicherheitskräfte anbieten zu können. Des Weiteren ist EADS auf Grund des umfassenden Portfolios an Produkten und Dienstleistungen, das sowohl den privaten Sektor als auch den Regierungssektor abdeckt, in der Lage, die Auswirkungen der Konjunkturschwankungen im kommerziellen Luftfahrtmarkt durch ein Wachstum im Regierungssektor abzumildern.

Um die Breite und Stabilität des Gesamtportfolios weiter zu entwickeln, hat EADS es sich zum Ziel gesetzt, die Umsätze aus dem Verteidigungssektor langfristig auf 30 % der Gesamtumsätze zu erhöhen. Die wichtigsten Triebkräfte für das Wachstum im Geschäftsbereich Verteidigung sind die neuen Programme, wie beispielsweise der Eurofighter, der NH90- und der Tiger-Hubschrauber, die Meteor- und Aster-Lenkflugkörperprogramme, das militärische Transportflugzeug A400M und die Bereitstellung von sicheren Telekommunikationsdiensten durch Paradigm Secure Communications („Paradigm“) mit Hilfe von Skynet 5-Satelliten. Das Management ist der Ansicht, dass ein zukünftiges Wachstum im Verteidigungssektor von einer Verlagerung in Richtung verstärkter europäischer Kooperation beim Management und der Beschaffung von Verteidigungs- und Sicherheitstechnologie abhängig ist. EADS ist aktiv an der Förderung dieser Entwicklung im europäischen Verteidigungsmarkt beteiligt. Außerdem konzentriert sich EADS angesichts der Größe und des Wachstums des US-amerikanischen Verteidigungshaushalts auf die Verstärkung der Präsenz im US-Markt.

- **Sicherung der starken globalen Position von EADS**

EADS beabsichtigt, sich weiter als globale Gesellschaft zu positionieren mit einer deutlich sichtbaren Präsenz in den Heimatländern auf allen wichtigen Märkten für Luft- und Raumfahrt und Verteidigung. Während EADS bereits über eine globale Präsenz in Märkten wie zivile Flugzeuge durch Airbus, für Hubschrauber durch Eurocopter, für Lenkflugkörper durch MBDA und für zivile Satelliten durch Astrium verfügt, strebt die Gesellschaft danach, die bestehende Produktlinie zu nutzen, um die globale Nachfrage nach verteidigungsbezogenen Produkten, wie Militärhubschrauber, Kampf- und Transportflugzeuge, Verteidigungselektroniksysteme und sichere Kommunikation zu decken.

In Europa besteht die Hauptherausforderung von EADS darin, den Verteidigungshaushalt ihrer Kunden so effizient wie möglich zu nutzen. Die Gesellschaft strebt eine Harmonisierung bei der Beschaffung und eine Teilnahme an Forschungs- und Entwicklungsprojekten an, um die Leistungsfähigkeitslücke zwischen den USA und Europa zu verringern.

EADS will auch weiterhin Gelegenheiten nutzen, um auf wichtigen Exportmärkten Fuß zu fassen. Die Gesellschaft möchte ihren anerkannten Ruf als technologisch führender Anbieter und ihre zunehmende Glaubhaftigkeit als Systemintegrator nutzen, um auf solche Märkte vorzudringen.

Mit der Ernennung von Ralph Crosby zum Chief Executive Officer von EADS North America und zum Mitglied des Executive Committee von EADS im Jahr 2002 unterstrich EADS ihr Engagement im US-Markt. Außerdem baute sie mit der Eröffnung eines Airbus-Konstruktionszentrums in Kansas und Plänen für ein Eurocopter-Werk in Mississippi weiterhin ihre Gesamtpräsenz in den Vereinigten Staaten aus. Die Wahl von Integrated Coast Guard Systems — für die EADS ein wichtiger Lieferant ist — für das Deepwater-Programm der U.S. Coast Guard im Jahr 2002 verdeutlicht die effizienten Fähigkeiten, die EADS US-Regierungskunden im Verteidigungssektor und im Bereich der Sicherheit des Heimatlandes bieten kann.

Die Stärken von EADS hinsichtlich Technologie und Marktstellung ermöglichten es der Gesellschaft außerdem, strategische Partnerschaften mit den wichtigsten Teilnehmern des amerikanischen Marktes für Luft-, Raumfahrt und Verteidigung aufzubauen. In den Bereichen Abwehr ballistischer Flugkörper, Missionsflugzeuge sowie Intelligence, Surveillance und Reconnaissance- („ISR“-) Systeme bieten sich Gelegenheiten zum Wachstum, die gemeinsam mit Partnern wie Boeing, Lockheed Martin, Northrup Grumman und Raytheon wahrgenommen werden und attraktive Wachstumsperspektiven bieten.

EADS hat darüber hinaus die Absicht, ihre Position als Hauptauftragsnehmer im Bereich Verteidigung in Großbritannien, dem europäischen Land mit dem größten und am schnellsten wachsenden Verteidigungshaushalt, zu stärken. Zu diesem Zweck ist EADS an wichtigen Projekten beteiligt, z. B.

dem Projekt Paradigm/Skyenet 5, dem strategischen Tankflugzeug der Zukunft (*Future Strategic Tanker Aircraft*, „**FSTA**“) und der bodengestützten Luftabwehr (*Ground-Based Air Defence*, „**GBAD**“). Während EADS in Großbritannien bereits ungefähr 12.000 Mitarbeiter beschäftigt, untersucht die Gesellschaft die Möglichkeit einer weiteren Steigerung ihrer lokalen Präsenz durch Akquisitionen und strategische Partnerschaften im Verteidigungssektor.

In Russland beabsichtigt EADS eine aktive Teilnahme an laufenden Umstrukturierungen in der Industrie durch Kooperation mit lokalen Partnern und durch Konsolidierung der bereits vorhandenen Tätigkeiten. Zu den derzeitigen Projekten gehören das Airbus-Konstruktionszentrum, das gemeinsam mit Kaskol geleitet wird, sowie das in Moskau befindliche Corporate Research Centre RTO.

ORGANISATION DER EADS-GESCHÄFTSBEREICHE

Das Geschäft von EADS entfällt auf fünf Geschäftsbereiche: (1) Airbus, (2) Militärische Transportflugzeuge, (3) Luftfahrt (außer Airbus und Militärischen Transportflugzeugen), (4) Verteidigung und Zivile Systeme sowie (5) Raumfahrt. Die diesbezügliche Strukturierung der Geschäftstätigkeit zeigt das Schaubild in Abschnitt 3.3.6.

Airbus

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Seit der Gründung der Gesellschaft im Jahr 1970 und bis Ende des Jahres 2002 hat Airbus 4.557 Aufträge für Flugzeuge von 182 Kunden weltweit erhalten. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15 % im Jahr 1990 auf 44 % im Jahr 2002 gestiegen. Zum 31. Dezember 2002 belief sich ihr Auftragsbestand (1.505 Flugzeuge) auf 57 % des gesamten Auftragsbestands weltweit, was einem größeren Anteil, aber einem Rückgang im Volumen seit dem 31. Dezember 2001 entspricht. Nach Abzug von Stornierungen betrug der Nettoauftragseingang für das Jahr 2002 233 Flugzeuge. Der erzielte Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahr 2002 auf EUR 19,5 Mrd., also 63 % des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „— 4.1.2 Airbus“.

Militärische Transportflugzeuge

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „**Geschäftsbereich MTF**“) fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für die Entwicklung des schweren europäischen militärischen Transportprojekts A400M zuständig. Ferner werden im Geschäftsbereich MTF Missionsflugzeuge hergestellt und vermarktet, die auf bereits bestehende Plattformen aufbauen und für militärische Sonderaufgaben wie etwa Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTF entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten. Im Jahr 2002 erwirtschaftete der Geschäftsbereich MTF einen konsolidierten Umsatz in Höhe von EUR 524 Mio., also 2 % des gesamten Umsatzes von EADS. Das Management erwartet, dass das A400M-Projekt im Jahr 2003 eingeführt werden wird, was zu einer erheblichen Steigerung des Umsatzes beitragen sollte. Siehe „— 4.1.3 Militärische Transportflugzeuge“.

Luftfahrt

Der Geschäftsbereich Luftfahrt umfasst eine Reihe von zivilen und militärischen luftfahrtbezogenen Geschäftseinheiten, u. a. Hubschrauber, Kampfflugzeuge, Regional- und allgemeine Verkehrsflugzeuge sowie Flugzeugumrüstung und -wartung. Der Geschäftsbereich Luftfahrt ist außerdem an der Fertigung von Flugzeugkomponenten für Airbus beteiligt. Das Management sieht die Kombination aus jungen und ausgereiften zivilen und militärischen Programmen und Dienstleistungen als ein effektives Mittel zur Sicherstellung anhaltend positiver Ergebnisse an Märkten, die einer zyklischen oder fluktuierenden Nachfrage unterliegen. Im Jahr 2002 betrugen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Luftfahrt EUR 5,3 Mrd., also 17 % der Gesamtumsätze von EADS. Siehe „— 4.1.4 Luftfahrt“.

Verteidigung und Zivile Systeme

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme (der „**Geschäftsbereich DCS**“) ist auf den Gebieten integrierte Systeme einschließlich Lenkflugkörpersysteme, Verteidigungselektronik, Telekommunikation und Dienstleistungen tätig. Gemessen an den im Jahr 2002 erzielten Umsatzerlösen ist die EADS-Tochter MBDA der größte Hersteller taktischer Lenkflugkörpersysteme in Europa und der zweitgrößte weltweit. EADS ist der drittgrößte Lieferant von Verteidigungselektronik in Europa und spielt eine bedeutende Rolle auf dem Markt für sichere und verschlüsselte Telekommunikation. Auf konsolidierter Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DCS im Jahr 2002 Umsatzerlöse in Höhe von EUR 3,3 Mrd., was einem Anteil von 11 % an den gesamten Umsatzerlösen von EADS entspricht. Siehe „— 4.1.5 Verteidigung und Zivile Systeme“.

Raumfahrt

EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen. Der Geschäftsbereich Raumfahrt konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen größtenteils durch seine Tochtergesellschaften Astrium und EADS Launch Vehicles („EADS LV“) sowie seine Geschäftseinheit CASA Espacio. EADS bietet zudem Dienstleistungen im Zusammenhang mit Starts von Trägersystemen über ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot sowie über ihre Beteiligung an entsprechenden Joint Ventures Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an. Des Weiteren ist EADS für den Verteidigungssektor über ihre Tochtergesellschaft SODERN in den Bereichen Optronik und Raumfahrtgeräten (d. h. Erd- und Sternsensoren) sowie durch ihre Tochtergesellschaft CILAS im Bereich der Lasertechnologie tätig. Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Raumfahrt beliefen sich im Jahr 2002 auf EUR 2,2 Mrd. oder 7 % der gesamten konsolidierten Umsatzerlöse von EADS. Siehe „— 4.1.6 Raumfahrt“.

Beteiligungen

Zu den wichtigen Beteiligungen von EADS zählt ein Anteil von 45,94 % an Dassault Aviation, ein bedeutender Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Siehe „— 4.1.7 Beteiligungen“.

ZUSAMMENFASSUNG DER FINANZ- UND BETRIEBSDATEN

Die folgenden Tabellen zeigen eine Zusammenfassung der Finanz- und Betriebsdaten für EADS für das zum 31. Dezember 2002 beendete Geschäftsjahr und das zum 31. Dezember 2001 beendete Geschäftsjahr.

Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2002 und 2001 nach Geschäftsbereich

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001	
	Betrag in Mrd. EUR	in Prozent ⁽¹⁾	Betrag in Mrd. EUR	in Prozent ⁽¹⁾
Airbus	19,5	63	20,5	64
Militärische Transportflugzeuge	0,5	2	0,5	2
Luftfahrt.....	5,3	17	5,1	16
Verteidigung und Zivile Systeme	3,3	11	3,3	10
Raumfahrt.....	2,2	7	2,4	8
Bereichsumsatzerlöse insgesamt	30,8	100	31,8	100
Headquarters/Eliminierungen ⁽²⁾	(0,9)		(1,1)	
Konzernumsatzerlöse Insgesamt	29,9		30,8	

(1) Prozentualer Anteil an den Bereichsumsatzerlösen insgesamt vor Headquarters/Eliminierungen.

(2) Enthält unter anderem Eliminierungen um konzerninterne Umsätze und Erträge aus der Vermietung von Immobilien.

Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2002 und 2001 nach geografischen Bereichen

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001	
	Betrag in Mrd. EUR	in Prozent ⁽¹⁾	Betrag in Mrd. EUR	in Prozent ⁽¹⁾
Europa.....	14,4	48	13,9	45
Nordamerika.....	10,6	35	10,4	34
Asien/Pazifik.....	3,2	11	3,1	10
Übrige Welt.....	1,7	6	3,4	11
Gesamt	29,9	100	30,8	100

(1) Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

Konsolidierte Aufträge für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2002 und 2001

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001	
	Betrag in Mrd. EUR	in Prozent ⁽³⁾	Betrag in Mrd. EUR	in Prozent ⁽³⁾
Auftragseingang:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	19,7	62	50,3	82
Militärische Transportflugzeuge	0,4	1	1,0	2
Luftfahrt.....	5,1	16	5,3	9
Verteidigung und Zivile Systeme	4,4	14	3,1	5
Raumfahrt.....	2,1	<u>7</u>	1,3	<u>2</u>
Bereichsaufträge insgesamt.....	31,7	100	61	100
Headquarters/Eliminierungen ⁽²⁾	<u>(0,8)</u>		<u>(0,8)</u>	
Gesamt	<u>30,9</u>		<u>60,2</u>	

(1) Ohne Optionen.

(2) Es werden die Listenpreise zu Grunde gelegt.

(3) Vor Headquarters/Eliminierungen.

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

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001	
	Betrag in Mrd. EUR	in Prozent ⁽³⁾	Betrag in Mrd. EUR	in Prozent ⁽³⁾
Auftragsbestand:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	141	84	156,1	85
Militärische Transportflugzeuge	0,6	0	1,3	1
Luftfahrt.....	13,5	8	13,7	7
Verteidigung und Zivile Systeme	10,1	6	9,1	5
Raumfahrt.....	3,9	<u>2</u>	3,8	<u>2</u>
Bereichsauftragsbestände insgesamt	169,1	100	184	100
Headquarters/Eliminierungen ⁽²⁾	<u>(0,8)</u>		<u>(0,7)</u>	
Gesamt	<u>168,3</u>		<u>183,3</u>	

(1) Ohne Optionen.

(2) Es werden die Listenpreise zu Grunde gelegt.

(3) Vor Headquarters/Eliminierungen.

BEZIEHUNG ZWISCHEN EADS N.V. UND DER EADS-GRUPPE

EADS N.V. selbst ist nicht an den Kernbereichen Luftfahrt, Verteidigung und Raumfahrt der Gruppe beteiligt, koordiniert jedoch damit verbundene Aktivitäten, setzt Zielsetzungen fest, überwacht diese und genehmigt wichtige Entscheidungen für die Gruppe. Als Muttergesellschaft leitet EADS N.V. Aktivitäten, die für die Geschäftstätigkeit der Gruppe von wesentlicher Bedeutung sind und die einen wichtigen Bestandteil des Management der Gruppe insgesamt darstellen. Insbesondere dienen die von EADS N.V. ausgeführten Finanzaktivitäten der Unterstützung der Geschäftstätigkeit und der Strategie der EADS-Gruppe. Im Zusammenhang damit stellt EADS N.V. für die Tochtergesellschaften der EADS-Gruppe Dienstleistungen bereit bzw. sorgt für deren Bereitstellung. Es wurden mit den Tochtergesellschaften General Management – Dienstleistungsverträge abgeschlossen. Diese Dienstleistungen werden auf einer Cost-Plus-Basis in Rechnung gestellt.

Für Management-Zwecke handelt EADS N.V. gemäß den in Kapitel 6 aufgeführten Richtlinien und Verfahren der Gesellschaft durch ihr Board of Directors, das Executive Committee und die Chief Executive Officers.

Innerhalb des von EADS definierten Rahmens handelt jeder Geschäftsbereich, jede Geschäftseinheit und jede Tochtergesellschaft in voller unternehmerischer Eigenverantwortung.

Nach bestem Wissen des Management gibt es keine Pfandrechte an irgendwelchen Vermögenswerten von EADS N.V. Als Unternehmensgruppe mit konsolidierten Umsatzerlösen in Höhe von EUR 29,9 Mrd. im Jahr 2002 haben Tochtergesellschaften von EADS zahlreiche Pfandrechte und andere Bürgschaften an ihren Vermögenswerte in Zusammenhang mit ihren Geschäftstätigkeiten gewährt.

4.1.2 AIRBUS

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15 % im Jahr 1990 auf 44 % im Jahr 2002 gestiegen. Am 31. Dezember 2002 belief sich ihr Auftragsbestand (1.505 Flugzeuge) auf 57 % des gesamten Auftragsbestands weltweit, was einem größeren Anteil, aber volumenmäßig einem Rückgang seit dem 31. Dezember 2001 entspricht. Nach Abzug von Stornierungen betrug der Nettoauftragseingang für das Jahr 2002 233 Flugzeuge. Der Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahr 2002 auf EUR 19,5 Mrd., also 63 % des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Auf Grund der erwarteten Auslieferungen für das Jahr 2003 erwartet Airbus, sich zum größten Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit zu entwickeln und den Konkurrenten Boeing zum ersten Mal zu übertreffen. Von der Gründung 1970 bis zum 31. Dezember 2002 sind bei Airbus von ca. 182 Kunden aus aller Welt 4.557 Flugzeuge bestellt worden.

Zum Erfolg von Airbus haben mehrere Faktoren beigetragen: ihre Produktpalette moderner Flugzeuge, ihre stetige technologische Innovation, ihre stabile Belegschaft bestehend aus hochqualifizierten Mitarbeitern und ihr Konzept der „Flugzeugfamilien“. Dieses verschafft den Kunden Kostenvorteile sowohl bei der Ausbildung ihrer Crews als auch bei der Wartung und Beschaffung von Ersatzteilen für ihre Flotten verschieden großer Airbus-Maschinen. Außerdem ist das Management der Ansicht, dass die internationale Zusammensetzung von Airbus einen Wettbewerbsvorteil auf dem Weltmarkt darstellt.

Die Airbus-Gruppe wird von EADS (80 %) und BAE SYSTEMS (20 %) gemeinsam gehalten. Der Leiter des Geschäftsbereichs Airbus von EADS ist Präsident und Chief Executive Officer von Airbus, was die effektive Managementkontrolle von EADS über dessen Tätigkeit gewährleistet.

STRATEGIE

Strategisch gesehen, besteht das Hauptziel von Airbus im Erreichen von erstklassigen, auf lange Sicht haltbaren, wirtschaftlichen Erträgen, die mittels der Entwicklung einer qualitativ überragenden Produktfamilie und eines langfristigen Anteils in Höhe der Hälfte des Weltmarkts für Verkehrsflugzeuge ermöglicht werden. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

- **Vollendung der umfangreichsten, auf den Bedarf der Kunden zugeschnittenen Produktlinie**

Dies bringt (i) einen Schwerpunkt bei der Entwicklung, Prüfung, Herstellung und Lieferung der A380 innerhalb des vorgegebenen Budgets bis Anfang 2006, (ii) die allmähliche Ausweitung maßgeblicher Frachtflugzeug-Anwendungen innerhalb der Palette von Airbus-Flugzeugen und (iii) die ununterbrochene Erhaltung des Wettbewerbsvorteils vorhandener Modelle in den jeweiligen Märkten mit sich.

- **Ausrichtung auf wichtige geografische Märkte**

Airbus strebt ein Eindringen in bestimmte Schlüsselmärkte wie Japan, China und Russland und eine Konsolidierung ihrer Position im schwierigen US-Markt für Luftfahrtgesellschaften an.

- **Verbreiterung ihres Kundendienstangebots**

Die Verbreiterung des Kundendienstangebots wird Airbus in die Lage versetzen, in ihrer Branche weiterhin eine führende Position einzunehmen, indem die Gesellschaft (i) für die sich entwickelnden Bedürfnisse ihrer Kunden Lösungen entwirft und (ii) für eine optimale Platzierung von Airbus entlang der Wertkette der Branche sorgt.

- **Perfektionierung ihres industriellen Betriebs**

Das Ziel des Managements besteht darin, von der Integration zu profitieren, ihre Reaktionsfähigkeit auf Veränderungen bei Mengen und Angebot zu verbessern und sich bei den Investitionen im Zusammenhang mit dem A380 auf Flexibilität und Effizienz zu konzentrieren.

MARKT

Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

Die wichtigsten Faktoren, welche die Nachfrage am Flugzeugmarkt bestimmen, sind die Nachfrage nach Flugreisen, nationale und internationale Regulierung (und Deregulierung) sowie die Geschwindigkeit, mit der bestehende Flotten veralten und erneuert werden. Die Leistungsfähigkeit, Wettbewerbsposition und Strategie von Luftfahrt-

gesellschaften, Frachtflug- und Leasingunternehmen, Kriege, politische Unruhen und außerordentliche Ereignisse können als Katalysator wirken, zu Veränderungen der Nachfrage führen und den Markt kurzfristig aus dem Gleichgewicht bringen.

Highlights auf dem Markt für Luftfahrtgesellschaften im Jahr 2002. Der Marktrückgang, der 2001 seinen Anfang nahm und von den sich abschwächenden Volkswirtschaften geprägt sowie von den Terroranschlägen am 11. September 2001 verschärft wurde, steht weiterhin im Mittelpunkt der Branche. Die Nachfrage nach Flugreisen im Jahr 2002 blieb im Vergleich zur Periode vor dem Abschwung (dem Jahr 2000) weiterhin schwach, wobei besonders der US-Inlandmarkt, der transatlantische und transpazifische Flugverkehr in Mitleidenschaft gezogen wurde. Insgesamt sah die Lage in Asien im Jahr 2002 etwas besser aus, wobei das tatsächliche Passagieraufkommen und die Kapazität sich erholten und der Stand vom Jahr 2000 sogar übertroffen werden konnte. In Folge der oben erwähnten Faktoren ging nicht nur die Nachfrage insgesamt zurück, sondern auch das Aufkommen von Geschäftsreisen, da diese besser zahlenden Fluggäste mehr auf den Preis achteten. Die Flugpreise für First und Business Class gingen z. B. in den USA laut der Air Transport Association im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr um 9,7 % zurück. Die sich daraus ergebenden niedrigeren Renditen in Kombination mit höheren Kosten, hauptsächlich auf Grund der in den letzten Jahren gestiegen Lohnkosten, führten für Fluggesellschaften im Jahr 2002 zu finanziellen Schwierigkeiten.

Im Gegensatz dazu haben sich Billigfluggesellschaften als wichtiger Sektor im Gesamtmarkt entwickelt. In den USA und Europa haben sie sich dadurch entwickelt, dass sie Geschäftsmodelle verfolgen, welche die Vorteile der maximalen Kostenreduzierung nutzen, während sie gleichzeitig durch Billigangebote für Kurz- und Mittelstrecken zu Zielorten, für die häufig ein nicht ausreichendes Angebot besteht, die Nachfrage anheizen. Dieses Geschäftsmodell, das sich im Zuge der Markt deregulierung besonders in den USA bewährt hat, wird jetzt auch von einer wachsenden Anzahl von Fluggesellschaften in Europa angewendet, was zu einer gesteigerten Nachfrage und einem höheren Marktanteil von Billigfluggesellschaften führt. Die Airbus-Familie moderner „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf dem A320 basiert, ist ausgezeichnet positioniert, um die Betriebskostenbasis und Flexibilität zu bieten, die für dieses Marktsegment gefordert wird. Airbus hat mit JetBlue, America West und Frontier bereits eine starke Präsenz im US-Markt der Billigfluggesellschaften. Der im Jahr 2002 verbuchte Auftrag von EasyJet (diese Firma bezog ihre Flugzeuge bisher von anderen Herstellern) über 120 A319 Single-Aisle-Flugzeuge zeigt die Fähigkeit von Airbus, auch den europäischen Markt der Billigfluggesellschaften zu bedienen.

Die Auswirkungen des Abschwungs des Marktes unterscheidet sich abhängig vom Geschäftsmodell der Fluggesellschaft, dem Reisesegment und der Geografie. Im Jahr 2002 arbeiteten zahlreiche Luftfahrtgesellschaften weiter daran, durch die Eliminierung von Flugstrecken und dem Ausrangieren von älteren und weniger effizienten Flugzeugen ihre Kapazitäten an die Anforderungen des Marktes anzupassen und überschüssige Kapazitäten abzubauen. Folge dieser Aktivitäten ist es gewesen, dass der Bestand an außer Betrieb genommenen Flugzeugen im Jahr 2002 um 60 % auf ca. 2.000 Flugzeuge anstieg, von denen zahlreiche Maschinen älter, weniger effizient und kostspieliger in der Wartung und Unterhaltung sind als die moderne Generation von Flugzeugen von heute. Ein großer Prozentsatz dieser Maschinen der älteren Generation werden wahrscheinlich nicht mehr zur Erwirtschaftung von Gewinnen genutzt, sondern vielmehr wird erwartet, dass sie durch neuere Typen wie etwa die der Airbus-Produktlinie ersetzt werden. Durch den Abbau überschüssiger Kapazitäten optimieren die Fluggesellschaften des Weiteren ihre Auslastung, was zu einer Kostenreduzierung insgesamt beiträgt. Diese Kostenreduzierungen bilden angesichts des derzeitigen Konjunkturrückgangs das Kernstück der Strategie der Fluggesellschaften, besonders da zusätzliche Kosten durch neu auferlegte Sicherheitsanforderungen sowie höhere Treibstoffpreise (zum Ende des Jahres 2002) die Fluggesellschaften zusätzlich belasten. Die fortwährenden finanziellen Schwierigkeiten der Fluggesellschaften, besonders in den Vereinigten Staaten und in den Märkten, die im Verlauf des Jahres 2002 am meisten von der Rezession betroffen waren, führten dazu, dass einige dieser Fluggesellschaften Insolvenz anmeldeten oder mit Flugzeugherstellern über die Stornierung oder die Verschiebung vertraglich festgehaltener Auslieferungen verhandelten. Obwohl dies zunächst bezüglich der erwarteten Lieferungen durch Airbus und Boeing für das Jahr 2002 zu einer Korrektur nach unten führte, übertraf Airbus das erklärte Lieferziel für das Jahr 2002 von 300 Flugzeugen mit 303 verbuchten Auslieferungen bis zum Jahresende.

Gesamtwachstum. Der Markt für Verkehrsflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des Brutto-Inlandsprodukts sowie die Höhe der Flugpreise und das Bevölkerungswachstum bestimmt wird. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen hat der Flugreiseverkehr von 1967 bis 2000 jedes Jahr (außer 1991 auf Grund des Golfkriegs) zugenommen, das heißt, er ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 7,9 % pro Jahr gewachsen. Laut Airbus-Hochrechnungen aus dem Jahr 2002 — die sich, obwohl sie geringfügig niedriger ausfielen, mit entsprechenden Studien von Boeing deckten, — soll der Flugreiseverkehr im Zeitraum 2000-2020 um durchschnittlich 4,7 % jährlich wachsen.

Konjunkturschwankungen. Obwohl Industrieexperten der Meinung sind, dass das langfristige Wachstum des Flugverkehrs gesichert ist, hat sich der Flugzeugmarkt auf Grund der schwankenden Rentabilität von Fluggesellschaften und auf Grund der Konjunkturzyklen in der Weltwirtschaft als zyklisch erwiesen. In der Vergangenheit haben Flugzeughersteller bei zyklischen Konjunkturabschwächungen in der Regel einen Rückgang der Flugzeugaufträge und der Auslieferungen verzeichnet, dem eine Periode anhaltend lebhafter Auftrags- und Lieferaktivitäten folgte. Nach dem letzten Abschwung während des Golfkrieges im Jahr 1991 folgte dieser Periode verringerter Aufträge und Auslieferungen ein Zeitraum von sechs Jahren mit starker Aktivität — einschließlich dem Jahr 2000, in dem ein neuer Branchenrekord für neue Bestellungen von Passagierflugzeugen erzielt wurde. Trotz des derzeitigen Geschäftszyklus haben sich die Auslieferungen von Airbus als stabil erwiesen bzw. sind seit dem Jahr 1994 auf Grund des wachsenden Kundenstamms, Marktanteils und expandierenden Produktportfolios gewachsen.

Das Management ist davon überzeugt, dass es die Auswirkungen des aktuellen Konjunkturrückgangs durch effektives Management, einschließlich der Vergabe von Aufträgen an Fremdunternehmen, abmildern kann. Siehe „— Produktion — Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen“. Dies wurde bei früheren Konjunkturschwächeperioden unter Beweis gestellt: obwohl der Flugzeugmarkt insgesamt schrumpfte, konnte Airbus ihren Anteil an diesem verkleinerten Markt erhöhen und dadurch die Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit abfangen. Ein Rückgang der Aufträge und des Auftragsbestands muss keinen sofortigen Rückgang der Lieferungen im selben Maße bedeuten.

Regulierung/Deregulierung. Die jeweilige in- und ausländische Regulierung (und Deregulierung) internationaler Flugverkehrsdienste und wichtiger inländischer Flugverkehrsmärkte wirkt sich auf die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen aus. Im Jahr 1978 haben die Vereinigten Staaten ihren inländischen Flugverkehr dereguliert. Andere Regionen sind diesem Beispiel gefolgt, insbesondere Europa ab 1985.

Die Vorschriften zur Stufe 3 der Fluglärmreduzierung der Federal Aviation Authority („FAA“) hatten zur Folge, dass viele ältere Flugzeuge bis Ende 1999 ersetzt werden mussten, ein weiterer Grund für die Zunahme der Nachfrage, insbesondere der aus Nordamerika, die in den Jahren bis zur Implementierung der Vorschriften und danach erheblich gestiegen ist.

Entwicklung der Airline-Flugnetze: Drehkreuze. Infolge der Deregulierungsmaßnahmen adaptieren die großen Fluggesellschaften laufend ihre Flotte, ihre Flugnetze und ihre kommerziellen Strategien. Dies ist möglich, weil neue Flugzeuge verfügbar sind, die den Anforderungen der Kunden bezüglich Kosten und Leistungen entsprechen. Als Reaktion auf die Preisforderungen der Fluggäste und die Konkurrenz seitens der neuen Billigfluggesellschaften haben die großen Fluglinien ihren Betrieb um „Drehkreuze“, d.h. Flughäfen an strategischen Standorten, organisiert, wodurch sie mehr Städte zu niedrigen Flugpreisen verbinden können. Dadurch wird die Nachfrage beeinflusst, denn das Drehkreuz ermöglicht eine Normierung der Flotte in Bezug auf kleinere, für kurze, hochfrequentierte Zubringerstrecken zu den Drehkreuzen (zwischen Drehkreuzen und Speichen) geeignete Flugzeuge und auf die größeren, für längere Strecken mit höherer Verkehrsdichte zwischen den Drehkreuzen (von Drehkreuz zu Drehkreuz) geeigneten Flugzeuge. Somit hat die weltweite Deregulierung zur Diversifikation der Strategien von Fluglinien beigetragen. Dies wiederum hatte zur Folge, dass Fluglinien für die Umsetzung dieser Strategien eine breitere Palette an Maschinen benötigen.

Fragmentierung. Der Begriff „Fragmentierung“ beschreibt Märkte, in denen Direktflüge den Platz von traditionellem Drehkreuz- und Speichen-/Anschlussverkehr einnehmen oder anteilig verdrängen. Eine Fragmentierung dieser Art ist hauptsächlich bei Kurz- und Mittelstreckenflügen innerhalb der USA zu beobachten, und zwar als Reaktion auf Wettbewerb und als ein Mittel der Fluggesellschaften, ihre Dienstleistungen von denen anderer Anbieter zu differenzieren.

Der Tendenz in Richtung Fragmentierung bei langen und sehr weiten Strecken, die durch die Entwicklung neuer Strecken zwischen sekundären Städten verstärkt wird, kann durch die Verfügbarkeit moderner, effizienter Flugzeuge Rechnung getragen werden. Von der Einrichtung neuer Nonstop-Services im transatlantischen Markt zwischen sekundären Städten wird erwartet, dass sie die Nachfrage nach mittelgroßen „Wide-Body“-Flugzeugen, wie dem A330, anheben. Die Konzentration der Bevölkerung zahlreicher asiatischer Länder in weniger Großstädten führt zu einer reduzierten, jedoch weiterhin bedeutenden Nachfrage nach neuen Flugstrecken zwischen sekundären Städten im pazifischen Markt.

Airbus hat diese Tendenz zu einer Fragmentierung erkannt und reagiert darauf durch die Entwicklung des A340-500/600-Flugzeugs für sehr weite Strecken. Diese Flugzeuge bieten eine gesteigerte betriebliche Rentabilität, und zwar nicht nur in Märkten, in denen die Nachfrage nach Direktflügen bereits vorhanden ist, sondern auch in Märkten, die bisher auf Grund von Beschränkungen hinsichtlich Reichweite und Kosten durch ältere Flugzeugtypen nicht bedient werden konnten.

In den letzten Jahren hat sich das Wachstum der Gesamtzahl von neuen Strecken verlangsamt — seit 1996 ist die Anzahl neuer Strecken weltweit um 0,1 % jährlich zurückgegangen. Dies lässt darauf schließen, dass sich die Tendenz zur Fragmentierung ebenfalls verlangsamt hat. Die Verringerung der neuen Strecken insgesamt reflektiert jedoch nicht, dass es keine neue Routenentwicklung gibt — 13 % der im Jahr 2002 beflogenen Strecken waren „neu“. 14 % der im Jahr 2001 beflogenen Strecken wurden 2002 allerdings gestrichen.

Allianzen. Die Entwicklung von Allianzen zwischen weltweit tätigen Fluggesellschaften untermauert diese Strategien. Laut Daten von *Airclaims*, eine in Großbritannien ansässige Luftfahrtberatungsfirma, wurde per Dezember 2002 die Hälfte der weltweit verkehrenden Flotte von Düsenverkehrsflugzeugen mit über 100 Sitzen von den 22 größten Fluggesellschaften betrieben. In den 90er Jahren begannen die großen Fluggesellschaften Allianzen zu bilden, die jedem Mitglied Zugang zu den Drehkreuzen und Strecken der anderen Mitglieder gewähren, wodurch die Fluggesellschaften ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und ihr Produktangebot erweitern konnten.

Staatliche Finanzierung. In einem im Jahr 1992 abgeschlossenen bilateralen Abkommen zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten wurde die Höchstgrenze der rückvergütbaren Startinvestitionen (deren Verwendung seitens europäischer Regierungen üblich ist) auf 33 % der Gesamtkosten von Entwicklungsprogrammen für neue Großverkehrsflugzeuge festgesetzt. Ferner ist in diesem Abkommen auch die indirekte Unterstützung bei der Entwicklung oder Produktion von Großverkehrsflugzeugen auf höchstens 3 % der Industrieerlöse festgelegt worden (dies entspricht den in den USA von Seiten des Verteidigungsministeriums und der NASA benutzten Mechanismen). Dieses bilaterale Abkommen bildet die Grundlage für einen Ausgleich bezüglich staatlicher Unterstützungsleistungen und entspricht den europäischen wie auch den amerikanischen Bedürfnissen.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Derzeit konkurriert Airbus in allen drei Hauptsegmenten des Marktes. „Single-Aisle“-Flugzeuge wie die A320-Familie mit 100 bis 210 Sitzplätzen in zwei Reihen und durch einen Gang getrennt, die hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt werden. „Twin-Aisle“ (oder „Wide-Body“-) Flugzeuge wie die A300/A310-Familien und die A330/A340-Familien mit einem breiterem Rumpf, die in drei Reihen und durch zwei Gänge getrennt über 210 Sitzplätze haben. Im Falle der A300/310 werden sie auf Kurz- und Mittelstreckenflüge sowie im Falle der A330/340-Familie auf Langstreckenflüge eingesetzt. „Sehr große („very large“) — Flugzeuge“ wie die A380-Familie sind dazu konzipiert, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg und mit besonderem Komfort zu befördern. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „4.1.4 Luftfahrt — Flugzeug — Umrüstungen und technische Serviceleistungen für Flugzeuge“. Die A300-600F ist darüber hinaus ein erfolgreiches, nur für den Frachtverkehr vollständig neu gebautes Frachtflugzeug, das vor allem bei den großen Kurierdiensten und Fluggesellschaften wie Federal Express, UPS und Cathay Pacific immer mehr Anklang findet. Airbus konkurriert mit dem A319-Derivat Corporate Jetliner, der sich als Firmenjet und für Regierungs- und VIP-Zwecke bewährt hat, auch im Markt für Jets für Unternehmen und VIPs.

Laut einer Studie von Airbus waren von den 13.090 Flugzeugen mit über 70 Sitzen, die im Jahr 2002 in Dienst standen, 73 % „Single-Aisle“-Flugzeuge und 27 % „Twin-Aisle“-Flugzeuge. In der nachstehenden Tabelle ist die regionale Verteilung der Maschinen und der prozentuale Anteil der „Single-Aisle“- und „Twin-Aisle“-Flugzeuge zum Ende des Jahres 2002 angegeben.

	Flugzeuge		Konfiguration in Prozent	
	Anzahl der Flugzeuge im Dienst	in Prozent	„Single-Aisle“	„Twin-Aisle“
Nordamerika.....	5.469	42	79	21
Europa.....	3.368	26	75	25
Asien-Pazifik.....	2.422	18	52	48
Afrika und Naher Osten.....	927	7	61	39
Südamerika.....	904	7	88	12
Gesamt.....	13.090	100	73	27

Quelle: Airbus

Der hohe Anteil der „Single-Aisle“-Flugzeuge sowohl in Nordamerika als auch Europa spiegelt die Vorherrschaft inländischer Kurz- und Mittelstreckenflüge wider, insbesondere in Nordamerika, wo sich infolge der

Deregulierung die Drehkreuze entwickelt haben. Im Vergleich mit Nordamerika und Europa ist der Anteil der „Twin-Aisle“-Flugzeuge in der Region Asien-Pazifik größer, da die Bevölkerung in dieser Region in weniger großstädtischen Zentren konzentriert ist als in den Vereinigten Staaten. Dieser Unterschied wird noch durch die Tatsache verstärkt, dass viele der Flughäfen dort die Anzahl der Flüge beschränken — entweder aus Umweltgründen oder auf Grund von Infrastrukturproblemen — was eine Erhöhung der Flugfrequenz schwierig macht. Diese Einschränkungen machen eine höhere durchschnittliche Passagierkapazität pro Flug notwendig.

Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge wurden im Jahr 2002 insgesamt 684 neue Flugzeuge mit über 100 Sitzen ausgeliefert. Davon waren 74 % „Single-Aisle“- und 26 % „Twin-Aisle“-Flugzeuge. Der nachstehenden Tabelle ist die Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge je Region für die Jahre 2002 und 2001 zu entnehmen.

Region	2002		2001	
	Anzahl der Auslieferungen je Region insgesamt	Auslieferungen in Prozent des Gesamtmarktes	Anzahl der Auslieferungen je Region insgesamt	Auslieferungen in Prozent des Gesamtmarktes
Nordamerika	212	31	374	44
Europa	121	18	153	18
Asien-Pazifik	109	16	80	9
Afrika und Naher Osten	25	3,5	26	3
Südamerika	25	3,5	30	4
Leasing-Gesellschaften	192	28	189	22
Gesamt	<u>684</u>	<u>100</u>	<u>852</u>	<u>100</u>

Quelle: Airbus

Die Verkäufe an Leasing-Gesellschaften bilden einen separaten Marktsektor, der zu ca. 28 % der Auslieferungen von Flugzeugen im Jahr 2002 beitrug, da die den geleasten Flugzeugen zugeordnete Einsatzregion häufig von der Region abweicht, in der die Leasing-Gesellschaft ihren Sitz hat. Im Jahr 2002 wurden 21 % der von Leasing-Gesellschaften erworbenen Flugzeuge bei US-Fluggesellschaften und 48 % bei europäischen Fluggesellschaften eingesetzt. Zum 31. Dezember 2002 wurde 84 % der Aufträge von Leasing-Gesellschaften, die zur Auslieferung im Jahr 2003 vorgesehen sind, den Endkunden geliefert.

Wettbewerb. Airbus ist seit dem Rückzug der Firma Lockheed im Jahr 1986 und der Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing im Jahr 1997 in einem Duopol tätig. Infolgedessen ist der Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen jetzt effektiv zwischen Airbus und Boeing aufgeteilt. Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge entfielen im Jahr 2002 auf Airbus und Boeing jeweils 44 % bzw. 56 % der Auslieferungen insgesamt, 54 % und 46 % der Brutto-Bestellungen insgesamt und je 57 % und 43 % des Gesamtauftragsbestands am Jahresende.

Die massiven Hindernisse in Bezug auf den Zugang zum Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen lassen es unwahrscheinlich erscheinen, dass ein neu hinzukommender Konkurrent in naher Zukunft wirksam mit den beiden etablierten Unternehmen in diesem Markt in Wettbewerb treten kann.

KUNDEN

Zum 31. Dezember 2002 verfügte Airbus über ca. 182 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 3.127 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und 1.505 Flugzeuge sind bestellt. Die nachstehende Tabelle zeigt die wichtigsten Festaufträge (brutto) für Airbus im Jahr 2002.

Bestelltermin	Kunde	Festaufträge ⁽¹⁾
April	China Eastern	20
Mai	Swiss	13
Mai	South African	41
Juni	Iberia	3
Juli	FedEx	10
August	ILFC	11
September	Air New Zealand	5
Oktober	Lufthansa	10
November	KLM	6
Dezember	EasyJet	120

(1) Optionen sind in den gebuchten Aufträgen oder im Jahresendbestand unerledigter Aufträge nicht mit enthalten.

Quelle: Airbus

ORGANISATION VON AIRBUS

Integration der Aktivitäten von Airbus

Am 11. Juli 2001 stellten EADS und BAE SYSTEMS ihre mit Airbus im Zusammenhang stehenden Konstruktions-, Engineering, Herstellungs- und Produktionsaktivitäten in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien sowie ihre sämtlichen Mitgliedsrechte an GIE Airbus Industrie unter die gemeinsame Leitung von Airbus S.A.S. und unter die tagtägliche Leitung eines Managementteams. Das Managementteam von Airbus ist auch für Marketing und Kundenbetreuung verantwortlich. Der Grund für diese Maßnahmen war, dass das Geschäft von Airbus, das der Konsortiumsstruktur *Groupement d'intérêt économique* („GIE“) — die gut geeignet war, um Kompetenzen und Ressourcen zusammenzulegen, um eine gewisse Marktposition zu erlangen — ent wachsen war, eine neue gesellschaftsrechtliche Organisation benötigte, in der das Management die zentrale Kontrolle über alle Aspekte der Aktivität übernimmt.

EADS hält einen 80 %igen Anteil an Airbus S.A.S. und übt die effektive Management-Kontrolle über die Geschäftsaktivitäten aus, während BAE SYSTEMS, die die restlichen 20 % hält, spezielle Minderheiten-Rechte genießt. Gewisse strategische Entscheidungen, wie z.B. Akquisitionen und Abspaltungen im Wert von über US\$ 500 Mio., die Verabschiedung des auf drei Jahre angelegten Geschäftsplans (jedoch nicht die jährlichen Budgets oder die Einführung neuer Programme) sowie bestimmte Handlungen, die die Beteiligungsinteressen von BAE SYSTEMS an Airbus S.A.S. schwächen würden, können nur einstimmig gefasst werden.

BAE SYSTEMS wurde eine Option gewährt, seine Anteile an Airbus S.A.S. an EADS zum Marktwert entweder gegen Zahlung in bar oder gegen EADS-Aktien — wie von EADS bestimmt — zu verkaufen. Wenn jedoch die Ausgabe von Aktien von EADS zuvor aufwendige Genehmigungsverfahren erforderlich machen würde, die die Verteilung von EADS-Aktien erheblich beeinflussen würde, kann BAE SYSTEMS sich für die Barzahlung entscheiden. Während des ersten Dreijahreszeitraums kann diese Verkaufsoption nur dann ausgeübt werden, wenn BAE SYSTEMS mit bestimmten strategischen Entscheidungen nicht übereinstimmt. Danach ist sie ohne besonderen Grund ausübbar. EADS profitiert von einer Kaufoption hinsichtlich der Airbus S.A.S.-Aktien zum Marktwert für den Fall des Wechsels der Kontrollverhältnisse bei BAE SYSTEMS unter bestimmten Umständen. Umgekehrt kann BAE SYSTEMS unter bestimmten Umständen von EADS verlangen, die Anteile von BAE SYSTEMS an Airbus S.A.S. zum Marktwert zu erwerben, sollte ein Wechsel der Kontrollverhältnisse bei BAE SYSTEMS oder EADS eintreten.

Ab dem Geschäftsjahr 2003 wird BAE SYSTEMS einen Anspruch auf eine zusätzliche Dividende für seinen Anteil erhalten, wenn eine vereinbarte Mindestauslieferungsmenge von Flugzeugen des Typs A340-500/600 überschritten wird. Die zusätzliche Dividende, die am zukünftigem Wachstum von Airbus gemessen werden wird, kann einen nicht-indexierten Wert in Höhe von EUR 0 bis zu einer Höhe von maximal EUR 237,5 Mio. (entsprechend der aktuellen wirtschaftlichen Lage) über die nächsten zehn Jahre erreichen.

Ein Gremium der Anteilseigner (das „Shareholder Committee“), bestehend aus fünf von EADS und zwei von BAE SYSTEMS benannten Mitgliedern, entscheidet über die Belange der Anteilseigner und über alle strategischen Angelegenheiten von Airbus S.A.S. Chairman des Shareholder Committees ist Rainer Hertrich, Co-CEO von EADS. Für das operative Geschäft von Airbus verantwortlich ist Noël Forgeard als President und CEO von Airbus S.A.S. zusammen mit einem Executive Committee, bestehend aus ihm und bis zu neun weiteren Mitgliedern, von denen zwei von BAE SYSTEMS vorgeschlagen werden und die alle mit dem President und CEO von Airbus S.A.S. abgestimmt sind und die vom Shareholder Committee ernannt werden.

Auf Grund der Mehrheitsbeteiligung an Airbus S.A.S. und der Kontrolle, die sich aus einem auf Airbus S.A.S. bezogenen Aktionärsvertrag ergibt, konsolidiert EADS seit dem 1. Januar 2001 100 % der neu integrierten Gruppe in ihrem Jahresabschluss.

PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

Technologische Meilensteine

Seit der Gründung von Airbus standen technologische Innovationen im Mittelpunkt ihrer Strategie. Viele der Innovationen, die Airbus einen deutlichen Wettbewerbsvorteil ermöglichten, definierten in der Folgezeit den Standard in der Flugzeugindustrie.

- A300 — Der A300 war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug der Welt. Diese Neuerung verschaffte diesem Flugzeug im Kurz- und Mittelstreckenbereich gegenüber der Konkurrenz, die dreistrahlige oder vierstrahlige Flugzeuge einsetzte, einen deutlichen Vorteil hinsichtlich Treibstoffverbrauch und Wartungskosten. Der A300 B4, ein Derivat des ursprünglichen A300, war das erste „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug, das für eine Zwei-Mann Cockpit Crew zugelassen war, woraus sich

Betriebskosteneinsparungen im Vergleich zu den Drei-Mann Cockpit Crews ergaben, die zu dieser Zeit Marktstandard waren.

- A310 — Der A310, der 1983 auf den Markt gebracht wurde, hatte anstelle der herkömmlichen mechanischen Anzeigen die ersten digitalen Cockpit-Anzeigen, die mit Kathodenstrahlröhren ausgestattet waren. Diese versorgten den Piloten mit verbesserten Flug- und Navigationsanzeigen und ermöglichten eine einzigartige zentralisierte und leicht erfassbare Überwachung des Flugzeugs. Die Implementierung automatischer Systeme sowie die Integration einer digitalen Flugführung trugen zur Gewährleistung eines weiter verbesserten Sicherheitsgrades bei.

Ferner wurden neue effiziente aerodynamische Konzepte wie eine superkritische Tragfläche und der Transsonik-Flügel mit hoher Flügelstreckung eingeführt, die den Treibstoffverbrauch deutlich reduzierten. Für große Bauteile wie das Seitenleitwerk wurden kohlefaserverstärkte Verbundwerkstoffe eingeführt, die erheblich leichter sind als Aluminium und somit die verfügbare Nutzlast erhöhten. Der Einbau eines Trimm tanks im Höhenleitwerk hat zu deutlich erhöhten Einsparungen bei den Betreibern durch die Optimierung der Bedingungen während des Fluges geführt.

- A320 — Airbus hat als erster Hersteller im Jahr 1988 mit dem A320 eine digitale Fly-by-Wire-Steuerung eingeführt, mit welcher der Pilot mit einem Sidestick anstelle der herkömmlichen Steuersäule Befehle erteilt. Flugsteuerungscomputer übersetzen diese Befehle in elektrische Signale für die Ansteuerung der Stellmotoren der Steuerflächen und können gleichzeitig verhindern, dass das Flugzeug den vorgeschriebenen sicheren Flugbereich verlässt. Dadurch wurde eine erhöhte Manövrierfähigkeit, eine Vereinfachung des Betriebs durch digitale Verbindung mit dem Autopilot-System und eine Gewichtsreduzierung gegenüber der herkömmlichen mechanischen Flugsteuerung erreicht. Das Fly-by-Wire-Konzept ist jetzt bei allen Flugzeugen der Airbus A320-Familie und den Flugzeugen der A330/A340-Familie eingebaut. Die amerikanischen Wettbewerber von Airbus haben diese Steuerung für zivile Flugzeuge erst später eingeführt. Verbundwerkstoffe finden bei der A320 ebenfalls verstärkt Verwendung, insbesondere für das Höhenleitwerk.
- A330/A340 — Vier Typen dieser Familie von Twin-Aisle-Flugzeugen sind mit einer für eine zweistrahlige und vierstrahlige Variante gemeinsamen verwendbaren Flügelkonstruktion bei einem ansonsten ähnlichen Flugwerk ausgestattet — ein einzigartiges Konzept, das es erlaubt, jedes Modell an unterschiedliche Marktanforderungen zu optimieren. Die Ultra-Langstrecken-Version A340 -500/-600 zeichnet sich vor allem durch einen größeren Flügel und den Einsatz von gewichtssparenden Verbundwerkstoffen zum Bau eines großen Primärelements (des 15 m langen Kielbalkens und der Druckwand der rückwärtigen Kabine) aus.
- A380 — Bei diesem „Very large“-Flugzeug werden bereits voll entwickelte Technologien weiter entwickelt und auf breiterer Basis angewandt. Etwa 25 % der Flugzeugstruktur wird unter Einsatz von Kohlefaserverbundstoffen und fortgeschrittenen Metall-Mischwerkstoffen gefertigt, während innovative Produktionstechniken wie Laserstrahl-Schweißen Schrauben eliminieren, das Gewicht verringern und für verbesserte Toleranz gegenüber Materialverschleiß sorgen.

Das Familien-Konzept — Gemeinsamkeit der Flotte

Die vier Airbus-Flugzeugfamilien begünstigen die Gemeinsamkeiten der Flotte. Diese Philosophie nimmt sich ein zentrales Flugzeug vor, ändert es und entwickelt je nach Bedarf Variationen für die spezifischen Marktsegmente. Dieser Ansatz bedeutet, dass alle neuen Airbus-Flugzeug-Generationen (d.h. ausschließlich A300/310) über ein identisches Cockpitdesign und eine Fly-by-Wire-Steuerung verfügen und identische Bedienungscharakteristika aufweisen. Die Piloten können innerhalb der Airbus-Familie mit einer minimalen zusätzlichen Schulung zwischen jedem Flugzeug wechseln, und die Qualifizierung der Cockpit Crew für Flugzeuge verschiedener Familien (*Cross-Crew Qualification*, „CCQ“) ermöglicht den Fluggesellschaften eine höhere Einsatzflexibilität.

Diese Gemeinsamkeits-Philosophie zur Verringerung der Entwicklungskosten reduziert überdies bei den Betreibern der Flugzeuge in erheblichem Maße die Kosten bei der Ausbildung der Crews, bei der Ersatzteilbeschaffung sowie bei der Wartung und Aufstellung der Flugpläne.

Weitgehende Gemeinsamkeit des Cockpits innerhalb der gleichen Familie und über die verschiedenen Flugzeugfamilien hinweg ist eine Eigenschaft, die nur bei Airbus anzutreffen ist und die nach Auffassung des Managements einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil darstellt.

„Single-Aisle“-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A320-Familie

Zu der Airbus-Familie der „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf dem A320 basieren (der nach vierjährigem Entwicklungsprogramm 1988 in Betrieb genommen wurde), gehören die Derivate A318, A319 und A321 sowie der auf dem A319 basierende Airbus Corporate Jetliner, ein abgeleiteter Firmenjet, den Airbus seit Juni 1997 einsetzt.

Mit 3,96 m hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Dies macht die Fluggastkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei allen Konkurrenztypen. Die A320-Familie hat eine digitale Fly-by-Wire-Steuerung, ein ergonomisches Cockpit und ein Höhenleitwerk aus leichtem Kohlefaserverbundstoff, das von dem A310-300 Modell abgeleitet wurde. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge B737, B757 und B717.

Die A318. Die A318 ist eine gekürzte Version der A319, die den Bedarf an Maschinen mit 100 bis 120 Sitzplätzen befriedigen soll. Die A318 flog am 12. Januar 2002 zum ersten Mal und kann im Juli 2003 ausgeliefert werden.

Technische Merkmale der „Single-Aisle“-Flugzeuge

<u>Typ</u>	<u>Inbetriebnahme</u>	<u>Passagierkapazität⁽¹⁾</u>	<u>Maximale Reichweite (km)</u>	<u>Länge (Meter)</u>	<u>Spannweite (Meter)</u>
A318.....	2003 ⁽²⁾	107	6.000	31,4	34,1
A319.....	1996	124	6.800	33,8	34,1
A320.....	1988	150	5.500	37,6	34,1
A321.....	1994	185	5.500	44,5	34,1

(1) Zweiklassen-Layout.

(2) Geplanter Termin.

Quelle: Airbus

Zum 31. Dezember 2002 hatte Airbus 2.958 Aufträge über A318, A319, A320 und A321 erhalten und 1.876 A319, A320 und A321 ausgeliefert.

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A300/A310

Die A300/A310 waren die ursprünglichen Flugzeugtypen der Airbus Produktgruppe und wurden für Routen im Kurz- und Mittelstreckenbereich konstruiert. Die A300, die im Jahr 1974 in Betrieb genommen wurde, war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Flugzeug der Welt. Die derzeitige Version der A300-600 ist auch als Frachtflugzeug und umrüstbares Passagier-Frachtflugzeug erhältlich und wird bei Federal Express und UPS eingesetzt.

Im Jahr 1988 führte Airbus die A300-600R für größere Reichweiten ein, die über das leichte horizontale Leitwerk aus Kohlefaserverbundstoff verfügt, welches für die A310 entwickelt wurde. Die A310, die nach dem Prinzip der A300 entwickelt worden ist, wurde im Jahr 1983 in Betrieb genommen und war das erste Flugzeug in der Geschichte der zivilen Luftfahrt mit einem elektronischen Cockpit.

Technische Merkmale der A300/A310

<u>Typ⁽¹⁾</u>	<u>Inbetriebnahme</u>	<u>Passagierkapazität⁽²⁾</u>	<u>Maximale Reichweite (km)</u>	<u>Länge (Meter)</u>	<u>Spannweite (Meter)</u>
A300.....	1974	266	7.700	54,1	44,8
A310.....	1983	220	9.600	46,7	43,9

(1) Alle Versionen der A300/A310 einschließlich Frachtflugzeuge.

(2) Zweiklassen-Layout.

Quelle: Airbus

Zum 31. Dezember 2002 hatte Airbus 843 Aufträge über A300 und A310 erhalten und 772 A300 und A310 ausgeliefert.

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Mittel- bis Ultralangstreckenbereich: die A330/A340-Familie

Airbus hat die zweistrahlige A330 und das vierstrahlige Langstreckenflugzeug A340 in einem gemeinsamen Programm entwickelt, wobei für beide Flugzeuge die gleiche Flügelkonstruktion verwendet und der Querschnitt des Rumpfes der bestehenden A300/A310 beibehalten wurde, um vollständig und ökonomisch den Bedarf für alle Routen im Mittel- bis Ultralangstreckenbereich abzudecken.

Im Jahr 1997 begann Airbus mit der Entwicklung der Ultralangstreckenflugzeuge A340-500 und der großräumigen A340-600 Derivate. Die A340-500 soll mehr Direktflüge über extrem lange Strecken anbieten können. Sie wurde für Nonstop-Flüge beispielsweise von Los Angeles nach Singapur oder von Chicago nach Auckland entwickelt. Die A340-600 absolvierte ihren ersten Flug im April 2001 und die ersten Auslieferungen begannen im Juli 2002.

Die Konkurrenztypen dieser Familie sind Boeing 767, B777 und B747.

Technische Merkmale der A330/A340

Typ	Inbetriebnahme	Passagierkapazität ⁽¹⁾	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A330-200	1998	253	12.300	59,0	60,3
A330-300	1994	295	10.450	63,7	60,3
A340-200	1993	239	14.800	59,4	60,3
A340-300	1992	295	13.900	63,7	60,3
A340-500	2002	313	16.000	67,8	63,6
A340-600	2002	380	14.150	75,3	63,6

(1) Dreiklassen-Layout

Quelle: Airbus

Zum 31. Dezember 2002 hatte Airbus 736 Bestellungen für A330- und A340-Flugzeuge erhalten und 479 A330- sowie A340-Flugzeuge ausgeliefert. Die A340-600 wurde im Juli 2002 an Virgin Atlantic ausgeliefert. Es folgten weitere Flugzeuge, die an Virgin Atlantic, Cathay Pacific und South African Airways gingen.

„Very large“ — Flugzeuge: die A380-Familie

Im Jahr 2002 schätzte Airbus, dass das weltweite Passagieraufkommen im Zeitraum zwischen 2000 und 2020 pro Jahr gleichmäßig um 4,7% wachsen würde, was zu zwei parallelen Trends führt: eine zunehmende Fragmentierung eines Teil des Markts, gekennzeichnet durch die Entwicklung neuer Märkte, einer höheren Verkehrsfrequenz auf schwächeren Routen und des Vermeidens von Drehkreuzen; und eine Konsolidierung des übrigen Marktes im Sinne einer Verdichtung des Verkehrs von Drehkreuz zu Drehkreuz bzw. des Drehkreuz-beherrschten Verkehrs, wie sie für Allianzzetze typisch ist. Siehe „— Markt“. Nach fünf Jahren intensiver Vorgespräche mit Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugaufsichtsbehörden in der ganzen Welt hat Airbus eine „Very large“ Maschine, die A380, konzipiert, um den Bedürfnissen eines von Drehkreuzen beherrschten, konsolidierten Markts optimal entgegenzukommen.

Ein wichtiger Meilenstein des Programms war im Jahr 2002 die Grundsteinlegung für die A380-Montagewerke in Toulouse und Hamburg, wobei bis zum Ende des Jahres große Fortschritte beim Bau erzielt wurden. Mit der Produktion der Unterbaugruppen wurde in Großbritannien, Spanien, Frankreich und Deutschland begonnen. Außerdem erreichte Airbus ihr Ziel von insgesamt 6.500 Mitarbeitern und identifizierte 95% der A380-Programm-Lieferanten.

Die A380 soll mit einer Flügelspannweite von 79,8 m und einem entlang dem gesamten Flugzeug in drei Decks geteilten, aus zwei Passagierdecks und einem Frachtdeck bestehenden Großrumpf größer sein, als das größte bisher vorhandene Verkehrsflugzeug. Die Außenmaße des Flugzeugs entsprechen den bestehenden Flughafenrichtlinien, die eine Begrenzung auf maximal 80 m Flügelspannweite und 80 m Gesamtlänge vorsehen, damit es bei minimalen infrastrukturellen Änderungen für geplante Rollbahnen und Einrichtungen geeignet ist.

Die Grundversion der A380 kann 555 Passagiere in drei Klassen mit mehr Platz pro Passagier und daher mit größerem Komfort befördern. Auf Langstrecken mit einer Reichweite von 14.825 km (8.000 nm) wird sie im Betrieb effizienter sein und überragende wirtschaftliche Leistungen erbringen, indem sie wichtige Drehkreuze in Europa, Nordamerika und Asien sowie innerhalb Asiens miteinander verbindet. Zur gleichen Zeit wie das Grundmodell des Passagierflugzeugs wird ein neues großes Frachtflugzeug mit einer Nutzlast von 150 t für eine Reichweite von 10.410 km im Markt eingeführt. Damit wird im Vergleich mit dem 747-Frachtflugzeug eine

erhebliche Steigerung der Nutzlast, des Volumens und der Reichweite erzielt und dabei gleichzeitig eine Reduzierung der Betriebskosten pro Tonne und Meile von mehr als 20 % erreicht. Der Typ A380 ist außerdem in hohem Maße der vorhandenen Palette von Airbus-Maschinen angeglichen, damit die Cross-Crew-Qualifikation und damit Betriebskosteneinsparungen innerhalb der Airbus-Flotte umgesetzt werden können.

Airbus schätzt die Nachfrage nach „Very large“-Flugzeugen zwischen 2000 und 2020 auf etwa 1.138 Maschinen mit einem Marktwert von US\$ 270 Mrd. bzw. 19 % des Gesamtmarktwerts von Verkehrsflugzeugen. Davon entfallen 315 auf den Frachtmarkt. Airbus beabsichtigt, 50 % dieses Marktes für sehr große Flugzeuge für sich zu erobern. Im Dezember 2000 startete Airbus das A380-Programm, nachdem man festgestellt hatte, dass der Bau der Maschine technisch durchführbar, wirtschaftlich rentabel und, gemessen an eingegangenen Kaufzusagen, dem Ansehen potenzieller Kunden und geographischer Verteilungen, eine ausreichende Nachfrage besteht. Die Indienststellung der ersten A380-Flugzeuge ist für das Jahr 2006 vorgesehen.

Zum Jahresende 2002 hat Airbus Festaufträge über insgesamt 95 Flugzeuge für den A380 von führenden Luftfahrtgesellschaften der Welt erhalten. Kaufverträge mit Lufthansa, Emirates und Federal Express, die sich auf insgesamt 47 Flugzeuge belaufen, wurden nach dem 11. September 2001 unterzeichnet, was die starke und solide Nachfrage nach diesem Flugzeugtyp sowohl im Passagier- als auch Frachtbetrieb unterstreicht.

Die Kosten der Entwicklung des Typs A380, die das Management auf etwa US\$ 10,7 Mrd. schätzt, decken sowohl die F&E-Kosten als auch die Werkzeugbestückung für vier Versionen der A380 ab. Diese Schätzung berücksichtigt weder bestimmte infrastrukturelle Elemente noch Kosten im allgemeinen und im Verwaltungsbereich.

Zurzeit beabsichtigt das Management, das Projekt wie folgt zu finanzieren:

- vorbehaltlich des Abschlusses von Verhandlungen durch die Maximierung von Einbringungen seitens des Risiko mittragender Partner, die in Höhe von US\$ 3,1 Mrd. einmaliger Projektkosten gefunden wurden; zurzeit haben sich etwa zehn Hersteller im Prinzip dazu verpflichtet, sich an der Entwicklung und Produktion der A380 als Risiko mittragende Partner zu beteiligen; und
- durch die Verwendung rückvergütbarer Startinvestitionen von Regierungsseite unter Einhaltung des bilateralen Abkommens von 1992 zwischen den USA und der EU sowie allen anderen einschlägigen Vorschriften, was nach Schätzungen des Managements unter aktuellen Gesichtspunkten etwa US\$ 2,5 Mrd. einbringen sollte; Frankreich, Großbritannien und Spanien haben sich bereits mit diesen Investitionen einverstanden erklärt und Deutschland hat sich prinzipiell bereit erklärt. Siehe „— Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Marktes — Staatliche Finanzierung“.

Auf Grund dessen beläuft sich der von EADS selbst finanzierte Teil des A380-Projekts auf rund US\$ 4,2 Mrd. und derjenige von BAE SYSTEMS auf rund US\$ 1 Mrd.

Bei der Entscheidung, das Projekt zu starten, hat das Management sich zusammen mit einer Gewinnschwelle von etwa 250 Flugzeugen ein internes Rendite-Ziel von 20 % vor Steuern gesetzt. Es sieht sich davon überzeugt, dass die bisher mit den Kunden vereinbarten Bedingungen die wirtschaftliche Rechnung stützen.

Die Endmontage der A380 wird in Toulouse stattfinden, während die Innenausstattung und der individuelle Zuschnitt in Hamburg erfolgen. Die Abschnitte des Rumpfs werden an denselben Standorten in Frankreich und Deutschland produziert wie die der derzeitigen Airbus-Maschinen. Die Flügel werden in Werken im Vereinigten Königreich und die Höhenflosse sowie andere Teile in Spanien gefertigt.

Entwicklung neuer Produkte: A400M

A400M

Das Militärprogramm-Direktorium von Airbus, das Francisco Fernandez leitet, der ebenfalls der Executive Vice-President des Geschäftsbereiches Militärische Transportflugzeuge ist, wird als Outsourcing-Anbieter für Airbus Military S.A.S Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Rahmen des A400M-Projekts durchführen. Das militärische Transportflugzeug A400M ist in dem Abschnitt „4.1.3 Militärische Transportflugzeuge — Produkte — Airbus A400M Projekt — Schweres militärisches Transportflugzeug“ beschrieben.

ASSET MANAGEMENT

Der Bereich Airbus Asset Management wurde im Jahr 1994 eingerichtet, um Gebrauchtflugzeuge, die von Airbus erworben werden, zu verwalten und erneut zu vermarkten. Ursprünglich erwarb Airbus Industrie solche Flugzeuge infolge von Konkursen ihrer Kunden, später im Zusammenhang mit bestimmten Rückkaufverpflichtungen. Der Bereich hat eigene Mitarbeiter und verwaltet eine Flotte von Airbus Flugzeugen aller Typen. Durch seine

Aktivitäten ermöglicht es der Bereich Asset Management Airbus, dem mittel- und langfristigen Bedarf ihrer Kunden hinsichtlich der Flugzeuge ihrer Flotte gerecht zu werden.

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle Verwaltung und das Risiko-Management des Bestandes an Gebrauchtflugzeugen. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge, je nach deren Finanzierung, nur im Rahmen eines Operating Leasing-Vertrags angeboten werden können. Trotz schwieriger Marktbedingungen im Jahr 2002 führte der Geschäftsbereich Asset Management von Airbus Verkaufs- und Leasing-Transaktionen durch, bei denen 31 Flugzeuge aller Airbus-Typen beteiligt waren. Zwölf dieser Flugzeuge wurden im Namen der European Export Credit Agencies erneut vermarktet. Zum Ende des Jahres 2002 enthielt das Asset Management-Portfolio von Airbus 40 Flugzeuge, was im Vergleich zum Vorjahr einer Nettoverminderung um ein Flugzeug gleichkam. Der Bereich Asset Management bietet auch umfassenden Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei den regelmäßigen Kontrollwartungen.

ABSATZFINANZIERUNG

Airbus zieht Barverkäufe vor und möchte ihre Aktivitäten nicht auf die Finanzierung ausweiten. Sie ist sich jedoch des Bedürfnisses bewusst, als Hersteller ihre Kunden bei der Finanzierung neuer Flugzeugkäufe zu unterstützen und sich in bestimmten Fällen an der eigentlichen Finanzierung zu beteiligen. Für die Verlängerung eines Kredits und bevor ein Risiko eingegangen wird, wird das betroffene Unternehmen gründlich untersucht und überwacht, wobei strenge Standards bezüglich Disziplin und Vorsicht einzuhalten sind. Ein hierfür zugeordnetes Finanzierungsteam verfügt über langjährige einschlägige Erfahrung auf dem Gebiet der Flugzeugfinanzierung. Bei der Finanzierung eines Kunden durch Airbus dienen die finanzierten Flugzeuge im Allgemeinen als Sicherheit, um das von Airbus eingegangene Risiko zu verringern. Die Absatzfinanzierung durch Airbus soll die spätere Abtretung der Schuld an Drittfinanzierungs- oder Leasingunternehmen erleichtern. Das Management ist auf Grund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass der Schutz vor Verzugsschäden angemessen ist und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „5.1.3.3 Grundsätze – Verkaufsfinanzierungspolitik“

KUNDENBETREUUNG

Airbus unterstützt die Kunden dabei, ihre Airbus-Flotte möglichst effizient zu betreiben. Im Hinblick auf den Betrieb der Flugzeuge leitet der Airbus Customer Service eine Gruppe für Unterstützung im Engineering- und technischen Bereich, eine Organisation für technische Unterlagen, ein Netz von Schulungszentren, Ersatzteillagern und Teams, die direkt bei den Fluggesellschaften tätig sind. Ziel dieser zentralen Schnittstelle ist es, sämtlichen Kundenbedürfnissen im Bereich der Betreuung vor Auslieferung und nach Inbetriebnahme, einschließlich (1) Engineering und technischer Betreuung, (2) Schulung und Betreuung hinsichtlich des Flugbetriebs und (3) Versorgung mit Ersatzteilen, gerecht zu werden.

Engineering und technische Betreuung beinhalten eine detaillierte Einweisung vor der Auslieferung über Wartungseinrichtungen, Werkzeuge und Ausrüstung sowie ein kundenspezifisches Kosteneinsparungsprogramm, welches dazu dient, die Wartungskosten beim betreffenden Kunden durch detaillierte Untersuchungen seiner Tätigkeiten auf ein bestmögliches Niveau zu beschränken.

Für die Schulung und Betreuung des Flugbetriebs stehen mehr als 200 fest angestellte Ausbilder in allen Teilen der Welt zur Verfügung, um den Airbus-Luft- und Bodencrews aktuelle und kundenorientierte Schulungen anzubieten. Airbus hat drei Hauptschulungszentren, eines in Toulouse, Frankreich, ein zweites in Miami, USA, und ein drittes in Beijing (Peking), China. Als Teil der Schulungsdienste bietet Airbus ein CCQ-Programm für Piloten an, das diesen ermöglicht, die starke Gemeinsamkeit unter den Airbus Flugzeugfamilien auszunutzen.

Der Bereich Ersatzteilversorgung von Airbus hat mehr als 130.000 Ersatzteile rechtlich geschützter Nummern auf Lager und versorgt ein weltweites Vertriebsnetz von Hamburg, Washington D.C., Singapur und China aus. Der 24 Stunden in Bereitschaft stehende Bodenwartungsservice liefert ein im Lager vorrätiges Ersatzteil in der Regel binnen zwei Stunden nach Eingang der Bestellung. Dieser Bereich bietet des Weiteren aktuelle kundenspezifische Ersatzteil-Servicepakete, die es den Betreibern ermöglichen, die regelmäßigen Kontrollwartungen, die Betreuung älterer Flugzeuge und Notbestellungen mit der größtmöglichen Effizienz zu erledigen.

PRODUKTION

Arbeitsteilung

Airbus-Flugzeuge werden nach einem effizienten und flexiblen System produziert, mit dem das in den letzten drei Jahrzehnten entwickelte fachliche Know-how optimiert wurde. Jede Aufgabe (von Design, Definition und Produk-

tion bis zur Produkt- bzw. Betriebsbetreuung) beim Bau eines Airbus-Flugzeugs wird entsprechend ihres fachlichen Könnens auf die einzelnen Standorte verteilt. Der Aufbau und die Entwicklung von bestimmten Kompetenzzentren bildet eine ursprüngliche und wettbewerbsmäßig vorteilhafte Eigenschaft, obwohl es sich dabei um ein Vermächtnis der Vergangenheit handelt.

Engineering

Airbus Ingenieure arbeiten an spezifischen und nicht-spezifischen Flugzeug-Designs zur Erstellung von Lösungen, die sicherstellen, dass das Unternehmen Marktführer bleibt. Durch die Nutzung innovativer Arbeitspraktiken, bekannt unter dem Namen Airbus Concurrent Engineering („ACE“), können Teams, gleich an welchem geografischen Standort sie sich befinden, zeitgleich effektiv zusammen arbeiten.

Engineering-Innovationen erfolgen bei Airbus in fünf Kompetenzzentren (Centres of Competence — „CoCs“), wo allgemeine Flugzeug-Technologien entwickelt werden und die führende funktionelle Entwürfe für spezielle Flugzeugkomponenten liefern. Die CoCs arbeiten übernational mit Ingenieuren von jedem CoC an jedem Airbus-Standort zusammen.

Auf die Erfahrungen der CoCs aufbauend liefern die Engineering Integration Centers (EICs“) betriebliche Leitung für die Airbus Konstruktions-Teams, die auf die verschiedenen Sektionen eines Flugzeugs verteilt sind. Die Konstruktions-Teams, ansässig in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, bestehen aus den geeignetsten Fachkräften mit dem besten Know-how und den größten Erfahrungen, um den Anforderungen der Produktionseinheiten gerecht zu werden und dazu beizutragen, spezielle Airbus-Programme zu liefern.

Airbus Ingenieure haben auch „Colleges of Experts“-Teams entwickelt, bestehend aus den in jeder Disziplin erfahrensten Spezialisten, die Führungs- und Beratungsfunktionen gehobenen Niveaus zur Verfügung stellen können. Dieser Ansatz bringt nicht nur Konstruktionslösungen mit sich, die den höchsten Anforderungen an technischer Qualität und Leistung gerecht werden, sondern gewährleistet auch, dass individuelle wie auch kollektive Kenntnisse innerhalb der CoCs entstehen.

Die Konstruktionsteams werden durch Systemerprobungen und Integrationslabors, durch Testzentren für Bauteile und das Airbus-Flugerprobungszentrum unterstützt.

In den vergangenen zwei Jahren hat es dieser Ansatz Airbus ermöglicht, Engineering-Zentren in Wichita (Kansas), USA und in Moskau, Russland zu eröffnen und den großen Pool erfahrener Luftfahrtingenieure anzuzapfen, der in diesen beiden Regionen vorhanden ist. Das technische Zentrum in Wichita wurde Anfang des Jahres 2001 eröffnet und hat bereits einen wichtigen Beitrag zur Airbus-Flügelkonstruktion geleistet. Das technische Zentrum in Russland, das als Joint-Venture mit Kaskol eingerichtet wurde, wurde Ende des Jahres 2002 eingeweiht.

Betriebsstätten

Airbus hat hochspezialisierte Leistungszentren geschaffen, die auf den Kernkompetenzen jedes Standorts in dessen Fachgebiet basieren. Diese Zentren befinden sich in Nantes, Meaulte, St. Nazaire und Toulouse in Frankreich, in Hamburg, Bremen, Nordenham, Varel, Laupheim, Stade und Buxtehude in Deutschland, in Getafe, Illescas und Puerto Real in Spanien und in Filton und Broughton in Großbritannien. Im Jahr 2002 wurden überall in Europa erhebliche Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau von A380-Produktionsstätten getätigt.

Produktionsfluss

Die Spezialisierung auf der Engineering- und Produktionsstufe hat einen Produktionsfluss gewährleistet, bei dem die relevanten Teile den entsprechenden Bauteil- und Unterbaugruppen-Kompetenzzentren zwecks Integration der Systeme und Einbau der Innenausstattung geliefert werden. Die Montage der Unterbaugruppen erfolgt an verschiedenen Standorten in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien. Die fertig gestellten Unterbaugruppen werden von einer Flotte aus fünf Airbus A300-600 ST „Beluga“ Super Transportern, die speziell für das Airbus-Produktionsnetz konstruiert wurden, zur Endmontage und Auslieferung entweder nach Toulouse (A300-, A320- und A330/A340-Familie) oder nach Hamburg (A318/A319/A321) geflogen. Die typische Produktionslieferzeit für ein „Single-Aisle“-Flugzeug beträgt 8-9 Monate und für ein „Twin-Aisle“-Langstreckenflugzeuge 12-15 Monate.

Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen

Als Reaktion auf den anhaltenden Rückgang reduziert Airbus die Lieferungen entsprechend den geänderten Verpflichtungen. Airbus lieferte im Jahr 2002 303 Flugzeuge aus und hat sich zum Ziel gesetzt, im Jahr 2003 300

Flugzeuge auszuliefern. Eine erhebliche Marktstörung oder Verschlechterung der Wirtschaft könnte zu einer Korrektur dieser Zahlen nach unten führen.

Um das Lieferziel für das Jahr 2003 erfüllen zu können, begann Airbus mit Kosteneinsparungen und setzte verschiedene Elemente des anpassbaren Produktionsprozesses ein, zu denen die verbesserte integrierte Wahrnehmung von Kunden und Marktsituation zählen, um über ein Frühwarnsystem zu verfügen, die Wiedereingliederung verschiedener ausgelagerter Aufgaben und die Anpassung von Kauf- oder Herstellungskriterien. Darüber hinaus nutzt Airbus auch die flexible Arbeitsstruktur durch die Einführung flexibler Arbeitszeit und Überstundenregelungen und die Optimierung von Zeitpersonal und zeitabhängigen Arbeitskräften. Dadurch kann Airbus seine Anpassungsfähigkeit steigern, ohne sich von erfahrenen, geschulten Mitarbeitern zu trennen, die das Management für einen der wichtigsten Vermögenswerte von Airbus hält, die das langfristige Wachstum unterstützen.

Die einmalige flexible Produktion bei Airbus ist in ihrer Organisation verankert, die die Lektionen umsetzt, die aus den letzten Konjunkturabschwächungen gelernt wurden.

4.1.3 MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „**Geschäftsbereich MTF**“) fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für die Entwicklung des schweren europäischen militärischen Transportprojekts A400M zuständig. Ferner werden im Geschäftsbereich MTF Missionsflugzeuge hergestellt und vermarktet, die von bestehenden Plattformen abgeleitet werden und für militärische Sonderaufgaben wie Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTF entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten.

Im Jahr 2002 erwirtschaftete der Geschäftsbereich MTF einen konsolidierten Umsatz in Höhe von EUR 524 Mio., also 2 % des gesamten Umsatzes von EADS für das Jahr 2002. Das Management erwartet, dass das A400M-Projekt, das im Jahr 2003 eingeführt werden wird, zu einer erheblichen Steigerung des Umsatzes beitragen wird.

STRATEGIE

Der Geschäftsbereich MTF verfolgt das strategische Ziel, sein Kerngeschäft auszubauen, den EADS-Technologiepool zu fördern und neue Anteile an seinen Märkten zu erwerben und die Profitabilität zu verbessern. Zu diesem Zweck verfolgt der Geschäftsbereich MTF eine gezielte, zweiteilige Strategie:

- **Konsolidierung seiner Führungsposition und Befriedigung der zunehmenden Nachfrage nach modernen und zuverlässigen taktischen Militärtransportflugzeugen.**

EADS ist Weltmarktführer in den Marktsegmenten leichte und mittlere militärische Transportflugzeuge. Mit dem schweren Transportflugzeug A400M erwartet EADS, eine breitere Palette taktischer militärischer Transportflugzeuge anbieten zu können und einen Markt mit hohem Ersatzpotenzial zu erobern, der bisher von Lockheed Martin beherrscht wurde.

- **Optimierung der Fähigkeiten von EADS, um sich als bedeutender Hersteller von Flugzeugen für besondere Aufgaben zu etablieren.**

Der Geschäftsbereich MTF greift ebenso auf seine eigenen spezifischen Technologien wie auf die des Geschäftsbereichs Verteidigung und Zivile Systeme, die bei EADS vorhandene, breite Palette von Flugzeugplattformen und auf die Umrüstungserfahrung im Geschäftsbereich Luftfahrt zurück, um Flugzeuge entsprechend dem aufgabenspezifischen Bedarf der Kunden voranzubringen.

Vor der Gründung von EADS hatte CASA hervorragende Fachkenntnisse bei der Verwendung von Verbundwerkstoffen in der Fertigung von Flugzeugkomponenten und bei fortgeschrittenen Automationsprozessen entwickelt, die jetzt bei EADS unternehmensweit genutzt werden können.

MARKT

Militärische Transportflugzeuge

Die Hauptkunden des Geschäftsbereichs MTF im Markt für taktische militärische Transportflugzeuge sind Regierungen und multinationale Organisationen. Der Markt besteht aus drei Segmenten: (1) leichte Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von ein bis vier Tonnen, (2) mittlere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünf bis vierzehn Tonnen und (3) schwere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünfzehn Tonnen und mehr. Laut einer Studie der Teal Group, einer unabhängigen Beratungsfirma für die Bereiche Luftfahrt und Verteidigung, wird sich der Markt für militärische Transportflugzeuge im Verlauf der nächsten zehn Jahre auf ca. US\$ 39 Mrd. belaufen.

Leichte militärische Transportflugzeuge. Hier handelt es sich um einen ausgereiften Markt, der im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung vieler Länder, die sich nun mittlere militärische Transportflugzeuge leisten können, geschrumpft ist. Die CASA C-212 war in diesem Marktsegment mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 15 % über die letzten zehn Jahre gerechnet führend. Die Hauptkonkurrenten der C-212 werden von PZL in Polen, LET in der Tschechischen Republik und Raytheon in den USA hergestellt.

Mittelschwere militärische Transportflugzeuge. Das Management ist der Auffassung, dass dieser Markt weiterhin moderat wachsen wird. In diesem Marktsegment sind die EADS-Flugzeugtypen stark vertreten; so lag der durchschnittliche Marktanteil der Typen CN-235 und C-295 in den letzten zehn Jahren bei 45 %, gefolgt von ihren Konkurrenten, der C-27J, die von LMATTS, einem Joint Venture von Alenia und Lockheed, produziert wird und der von Antonov produzierten An-32.

Schwere militärische Transportflugzeuge. Dieses Marktsegment war historisch von den politischen und haushaltspolitischen Entscheidungen der Vereinigten Staaten geprägt und wurde somit von US-Herstellern und insbesondere von Lockheed Martin mit seiner C-130 Hercules dominiert. Während die USA ihre vorhandene Transportflotte reduzieren und nachrüsten, stellt das Bedürfnis nach Erneuerung und Vergrößerung der europäischen Transportflotte eine Gelegenheit für das neue Flugzeug A400M dar.

Bisher hat sich EADS an dem separaten Markt für überschwere strategische Transportflugzeuge, zu denen die Boeing C-17 gehört, nicht beteiligt.

Missionsflugzeuge

Einer Umfrage der Teal Group zufolge wird sich der Markt für Missionsflugzeuge in den nächsten zehn Jahren auf ca. US\$ 24 Mrd. belaufen. Es handelt sich dabei um einen Markt für fortschrittliche Technologien und Lösungen mit hohem Mehrwert, in dem Kunden zunehmend umfassende Systeme verlangen, die speziell auf ihre operativen Erfordernisse zugeschnitten sind. Die moderne Verteidigung und Kriegsführung erfordern auf verschiedenen Einsatzgebieten zunehmend unabhängigen Zugang zu Informationen in komplexer Form. Es wird erwartet, dass diese Entwicklung und der noch nicht zufriedengestellte Bedarf Europas im Verteidigungsbereich in nächster Zeit zu einer erhöhten Nachfrage nach in Europa hergestellten Missionsflugzeugen führen wird. Dieser Markt wird allerdings auch künftig von US-Gesellschaften dominiert werden.

PRODUKTE

Taktische Transportflugzeuge

C-212 — Leichtes militärisches Transportflugzeug. Die C-212 wurde als ein einfaches und zuverlässiges Flugzeug ohne Druckausgleich konzipiert, das von Behelfsstartbahnen aus operieren und sowohl für zivile als auch für militärische Aufgaben eingesetzt werden kann. Die erste Version dieser Serie, die S-100, ging im Jahr 1974 in den Einsatz. Die neue Version der C-212, die Serie 400, mit einer Nutzlast von 2.950 kg, folgte im Jahr 1997. Sie weist Verbesserungen wie neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart- und -landeeigenschaften (*short take-off and landing*, „STOL“) auf. Die hintere Laderampe der C-212 ermöglicht die direkte Beladung mit Fahrzeugen, Fracht und Truppen. Die C-212 kann schnell und einfach umkonfiguriert werden, wodurch Standzeiten am Boden reduziert werden. Das Flugzeug ist zum Lastenabwurf und sonstigen Lieferungen aus der Luft geeignet. Zum 31. Dezember 2002 sind 468 C-212 an 87 Betreiber in 42 Ländern verkauft worden.

CN-235 — Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die erste Version der CN-235-Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in den Einsatz, die neueste Variante dieser Familie, die Serie 300, folgte im Jahr 1998. Es handelt sich dabei um eine neue Flugzeuggeneration mit zwei Turboprop-Triebwerken und einer Druckkabine. Die CN-235-300 kann eine Nutzlast von maximal 6.000 kg befördern, was (1) 48 Fallschirmjägern, (2) 21 Tragen und vier Sanitätern, (3) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (4) einer überdimensionalen Last wie einem Flugzeugtriebwerk oder Rotorblättern entspricht. Fallschirmjäger können durch die beiden Seitentüren am Flugzeugheck oder über die hintere Laderampe abgesetzt werden. Varianten der CN-235-300 werden für spezielle Missionen, u.a. als Seeüberwachungsflugzeuge, für die elektronische Kampfführung und die Bildvermessung (Kartografie) eingesetzt. Zum 31. Dezember 2002 waren 251 CN-235 an 33 Betreiber in 23 Ländern verkauft worden.

C-295 — Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die im Jahr 1999 zertifizierte C-295 hat die Grundkonfiguration der CN-235 mit einer gestreckten Kabine, um eine um 50% schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über vergleichbare Entfernungen transportieren zu können. Die C-295 ist mit integrierter Avionik, mit digitalen Cockpitanzeigen und einem Flugmanagementsystem ausgerüstet, die die taktische Navigation und die Flugplanung verbessern sowie die Integration der von mehreren Sensoren gelieferten Signale ermöglichen. Sowohl die CN-235 als auch die C-295 wurden als Ergänzung zu oder als Ersatz für die ältere C-130 Hercules entwickelt. Die CN-235 und die C-295 erfüllen die meisten ihrer Missionen mit niedrigeren Betriebskosten, so dass die C-130 nur noch für den Transport schwerer Frachten eingesetzt werden muss und dadurch ihre Nutzungsdauer verlängert wird. Im Jahr 2002 wurde die C-295 sowohl von Brasilien als auch Jordanien als mittelschweres militärisches Transportflugzeug ausgewählt. Zum 31. Dezember 2002 waren 19 C-295 an 3 Betreiber verkauft.

Airbus A400M-Projekt — Schweres militärisches Transportflugzeug. Die A400M ist entsprechend den von sieben europäischen Staaten festgelegten Anforderungen an ein „future large aircraft“ konzipiert und soll die älteren C-130 Hercules und C-160 Transall-Flotten ablösen. Neben dem schnellen, flexiblen Transport von

Militärstreitkräften zwischen Kontinenten soll dieses neue Flugzeug den neuen geopolitischen Erfordernissen, insbesondere der zunehmenden Anzahl von humanitären und friedenserhaltenden Missionen, Rechnung tragen.

Die A400M wird eine Reihe von Merkmalen existierender Airbus-Flugzeuge aufweisen, u. a. ein Zwei-Mann-Cockpit, Fly-by-Wire-Flugsteuerung und fortschrittliche Avionik. Außerdem kommen der A400M die Wartungsverfahren und die weltweite Kundenbetreuung von Airbus zugute.

Airbus Military ist eine französische *société par actions simplifiée* („**S.A.S.**“), zu deren Aufgaben die Entwicklung, Herstellung und Lieferung des A400M zählen. Die Anteile an Airbus Military werden derzeit zu 63,8% von Airbus S.A.S., zu 25,5% von EADS CASA, zu 5,1% von Tusas Aerospace Industries Incorporated of Turkey, zu 4,1% von Flabel Corporation NVSA of Belgium und zu 1,5% von OGMA Industria Aeronautica de Portugal SA gehalten. Diese Beteiligungsstruktur wird sich ändern, um die neuen geplanten Abnahmemengen der vertretenen Länder widerzuspiegeln. Der für den Geschäftsbereich MTA verantwortliche Executive Vice President fungiert zugleich als Chief Executive Officer von Airbus Military und bringt somit die Erfahrung des Geschäftsbereichs MTA Management von militärischen Transportflugzeugprogrammen und dessen großer Stammkundschaft in das A400M-Programm mit ein.

Airbus Military wird Airbus mit der Gesamtprojektleitung des A400M-Programms betrauen, die über eine zentrale Programm-Managementstelle (*Central program management office*, „**CPMO**“) mit Hauptsitz in Toulouse und Nebensitzen in Madrid ausgeübt werden wird. Für die Produktionsphase des A400M-Programms, die vom Geschäftsbereich MTF geleitet werden wird, wird die Hauptstelle des CPMO nach Spanien verlegt werden.

Im Dezember 2001 unterzeichnete die *Organisation Conjointe en Matière d'Armement* („**OCCAR**“) im Auftrag von acht Ländern einen Vertrag über 196 A400M mit Airbus Military. Belgien bestellte acht Flugzeuge (darunter eines für Luxemburg), Frankreich 50, Deutschland 73, Spanien 27, die Türkei 10, Großbritannien 25 und Portugal drei. Derzeit belaufen sich die ursprünglich geplanten Aufträge für die A400M auf 180 Flugzeuge, was eine haushaltsbedingte Reduzierung von Deutschland auf 60 Flugzeuge und das Ausscheiden Portugals aus dem Programm widerspiegelt. Die restlichen sieben OCCAR-Unterzeichner haben mit Airbus Military eine leichte Preiserhöhung und einen revidierten Zahlungsplan vereinbart, die zusammen den Fixkostenabsorptionsausfall kompensieren.

Das Management ist der Auffassung, dass das A400M-Programm es EADS ermöglichen wird, ihrer neuesten Verkehrsflugzeug-Technologie einen neuen und attraktiven Markt ohne Währungsrisiken zu öffnen und gleichzeitig den Einfluss der Geschäftszyklen des Marktes für Verkehrsflugzeuge zu dämpfen.

Missionsflugzeuge

Missionsflugzeuge sind oft von existierenden Plattformen abgeleitet und werden für spezifische Missionen, in der Regel für militärische Kunden angepasst. Modifikationen der Plattform verlangen eine solide Kenntnis des Flugwerks, die normalerweise nur der Hersteller des Flugzeugs besitzt. Insgesamt erfordert die Systemintegration in ein derartiges Flugzeug umfassende Fähigkeiten und Kenntnisse; deshalb ist die Zahl der Teilnehmer am Weltmarkt sehr gering.

Da die Entwicklung eines Missionsflugzeugs mit erheblichen Kosten verbunden und jeder einzelne der europäischen Märkte vom Umfang her begrenzt ist, werden diese Programme in Europa häufig multinational finanziert und entwickelt, mit der Absicht, bewährte Technologien zu verwenden. EADS geht davon aus, dass ihre starke Position in Europa es ihr erlauben wird, Geschäftsmöglichkeiten auf weltweiter Ebene zu nutzen.

Strategisches Tankflugzeug

Mittelfristig wird EADS versuchen, eine konkurrenzfähige Alternative zu den Boeing-Produkten anzubieten, die am Markt für strategische Tankflugzeuge derzeit praktisch ein Monopol besitzen. Eine derartige Alternative würde auch gewährleisten, dass Europa selbständig in der Lage ist, solche Projekte durchzuführen. Das Management ist der Auffassung, dass der Markt für strategische Tankflugzeuge günstige Gelegenheiten bietet, wobei zuerst Deutschland, Großbritannien und Australien als Kunden in Frage kommen. EADS, Rolls Royce, Cobham und Thales arbeiten im Rahmen des AirTanker-Konsortiums zusammen, um ein Angebot für das Programm des britischen Verteidigungsministeriums Future Strategic Tanker Aircraft („**FSTA**“) abzugeben. Unter der Rechtsform einer privaten Finanzinitiative soll dieses Projekt mit einem auf der Langstrecken-Familie des Airbus beruhenden Systems die zurzeit von der Royal Air Force benutzten, veralteten VC10- und Tristar-Tankflugzeuge ersetzen. Zusätzlich ist das Management der Auffassung, dass das KC-X-Programm als Ersatz für die alternde US-Flotte strategischer Tankflugzeuge eine Marktchance hat. In dem Bemühen, den wichtigen Markt für strategische Tankflugzeuge besser bedienen zu können, implementiert der Geschäftsbereich MTF ein technologisches

Programm, um ein neues Luft-Luft-Betankungssystem mit Ausleger zu entwickeln, das auf der A330-Plattform basiert.

Kundenspezifische und umgerüstete Plattformen

In dieser Kategorie kann EADS logistische Transportflugzeuge wie die Airbus Frachtflugzeugvarianten, Flugzeuge mit besonderem Schutzvorkehrungen für Regierungsmitglieder wie die A340 VIP und an neue Aufgaben angepasste Kampfflugzeuge anbieten.

Fluggestütztes Bodenüberwachungssystem (Airborne Ground Surveillance, „AGS“)

Im Rahmen der NATO haben Frankreich, Deutschland, Italien und die Niederlande Interesse an der Entwicklung eines AGS-Systems geäußert. Der Geschäftsbereich MTF könnte auf der Airbus A321 Plattform basierende Lösungen anbieten, welche vom Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme gelieferte Systeme einbeziehen würden.

Seeüberwachungsflugzeuge

Der Geschäftsbereich MTF kann verschiedene Lösungen anbieten, die von Seeüberwachung über U-Boot-Abwehr durch Flugzeuge, die auf der C-212, CN-235, Atlantic oder P-3 Orion-Plattform basieren, reichen und für die EADS bereits eine neue Generation eines Missionssystems mit offener Architektur namens Fully Integrated Tactical System („FITS“) entwickelt hat. Der Geschäftsbereich MTF hat Aufträge für die Modernisierung von fünf P3-Orion-Flugzeugen für die spanische Luftwaffe und von sechs C-212 für die mexikanische Marine erhalten. Er wurde außerdem mit der Bereitstellung von vier mit FITS ausgerüsteten C-295 für die Vereinigten Arabischen Emirate und für die Modernisierung von neun P-3 Orion-Flugzeugen für die brasilianische Luftwaffe beauftragt. Die Auswahl der CN-235 MSA-Lösung für das Deepwater-Programm der US-Küstenwache stellt für den Geschäftsbereich MTF einen erheblichen Erfolg dar.

Luftgestützte Frühwarnung und Luftraumüberwachung (Airborne Early Warning and Sky Surveillance, „AEW“)

EADS untersucht derzeit, ob die Entwicklung eines AEW-Flugzeugs mit fortschrittlichem aktivem Modulkonzept wirtschaftlich machbar ist. Dieses Projekt würde es EADS ermöglichen, eine neue Generation von Hochleistungs-AEW-Flugzeugen zu liefern, deren Betrieb kostengünstiger ist als die gegenwärtige Generation. EADS geht davon aus, dass derartige AEW-Systeme in Zukunft auf mehreren verschiedenen Plattformen angeboten werden könnten.

PRODUKTION

Die C-212, die CN-235 und die C-295 werden in einem auf dem Gelände des Flughafens San Pablo in Sevilla gelegenen Werk hergestellt. Das Management geht davon aus, dass die Endmontage der A400M im Werk am Flughafen San Pablo stattfindet, während andere Kompetenzzentren in ganz Europa je nach ihren jeweiligen Kapazitäten Baugruppen und Unterbaugruppen liefern werden.

4.1.4 LUFTFAHRT

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Der Geschäftsbereich Luftfahrt umfasst eine Reihe von zivilen und militärischen luftfahrtbezogenen Geschäftseinheiten, u. a. Hubschrauber, Kampfflugzeuge, Regional- und allgemeine Verkehrsflugzeuge sowie Flugzeugumrüstung und -wartung. Der Geschäftsbereich Luftfahrt ist außerdem an der Fertigung von Flugzeugkomponenten für Airbus beteiligt. Das Management sieht die Kombination aus jungen und ausgereiften zivilen und militärischen Programmen und Dienstleistungen als ein effektives Mittel zur Sicherstellung anhaltend positiver Ergebnisse an Märkten, die einer zyklischen oder fluktuierenden Nachfrage unterliegen. Im Jahr 2002 betragen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Luftfahrt EUR 5,3 Mrd., also 17 % der Gesamtumsätze von EADS.

Mit Eurocopter ist EADS einer der weltweit führenden Hersteller von Hubschraubern und die in Europa führende Herstellerin von zivilen- und Militärhubschraubern. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber auf Grund des Beginns der Auslieferung des Kampfhubschraubers Tiger, auf Grund des großen Auftragsbestands für den militärischen Transporthubschrauber NH90 bei verschiedenen europäischen Regierungen und auf Grund der wachsenden Nachfrage in militärischen und paramilitärischen Exportmärkten erheblich zunehmen werden.

Als wichtigster Partner bei der Entwicklung des Eurofighters verfügt EADS neben ihrer Beteiligung an Dassault Aviation (Siehe „4.1.7 Investment — Dassault Aviation“) über die Voraussetzungen, einer der führenden Anbieter von hochwertigen Kampfflugzeugen zu werden.

Neben Eurocopter und Eurofighter hat der Geschäftsbereich Luftfahrt auch bedeutende Aktivitäten in den Geschäftsfeldern Regionalflugzeuge (ATR), leichte Flugzeuge (EADS Socata) sowie Flugzeug-Umrüstung und technische Serviceleistungen für Flugzeuge (EFW und EADS Sogerma Services) und Flugzeugkomponenten.

STRATEGIE

Der Geschäftsbereich Luftfahrt verfolgt die Strategie der Entwicklung solcher Geschäfte, die nach Ansicht des Managements gute Chancen für ein anhaltendes Wachstum, auch in der Zukunft, bieten:

- **Entwicklung und Nutzung der Nachfrage nach Eurofighter-Flugzeugen und Militärhubschraubern im Exportmarkt.**

EADS beabsichtigt, ihre 46 %ige Beteiligung an dem für die Entwicklung des Mehrzweck-Kampfflugzeugs Eurofighter zuständigen Konsortium so wirkungsvoll wie möglich einzusetzen. Der Geschäftsbereich Luftfahrt verfolgt die Strategie, (1) kurzfristig einen hohen Grad an Effizienz und Qualität bei der Produktion des Eurofighters zu erreichen und (2) sich mittelfristig dem potenziellen Nicht-US-Exportmarkt für ein derartiges Flugzeug zuzuwenden, da das Management überzeugt ist, dass das Eurofighter-Programm bis zu 30% dieses Marktes gewinnen könnte. Indem EADS sich auf die jüngsten Erfolge der Hubschrauber Tiger und NH90 in Australien und den nordischen Ländern stützt, will EADS Wachstumsmöglichkeiten auf dem Exportmarkt für Militärhubschrauber wahrnehmen.

- **Erhaltung der führenden Stellung im Markt für Zivilhubschrauber.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt hat die umfassende Produktlinie moderner Zivilhubschrauber erneuert und wird die Tätigkeit im Markt für Zivilhubschrauber verbessern, wobei vor allem die Synergien zwischen seinem Zivil- und Militärhubschraubergeschäft ausgenutzt werden sollen. Da über Customer Services ein bedeutender Teil der Umsatzerlöse erzielt wird und dies ein wichtiger Wertfaktor für Kunden ist, wird der Geschäftsbereich Luftfahrt sein Netz an Marketing- und Vertriebssystemen und Unterstützungssystemen für derzeit ca. 9.000 Eurocopter Hubschrauber bei 2.180 Betreibern weltweit weiter ausbauen.

- **Ausnutzung der Rolle von EADS als Hersteller von Originalteilen (*original equipment manufacturer*, „OEM“), um von dem ständig wachsenden Umrüstungs- und Kundenbetreuungsmarkt zu profitieren.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt wird weiterhin das außerordentliche Know-how von EADS in Bezug auf Airbus-Flugzeuge sowie seine Beziehung zu Airbus-Kunden nutzen, um sein Airbus-Umrüstungs- und Wartungsgeschäft auszubauen. EFW bietet die einzige OEM-Lösung zur Umrüstung vorhandener Airbus-Passagierflugzeuge in Frachtflugzeuge. Der Geschäftsbereich Luftfahrt kann darüber hinaus auf seine starke Position in der industriellen Wartung für Luftstreitkräfte aufbauen, seine Dienstleistungen diversifi-

fizieren und die Schulung einbeziehen und entlang der Wertschöpfungskette bei logistischer Unterstützung für seine staatlichen Kunden expandieren.

EUROCOPTER

ÜBERBLICK

Eurocopter ist einer der weltgrößten Hersteller von Hubschraubern und verfügt über ein sehr großes Angebot an Zivil- und Militärhubschraubern. Im Jahr 2002 hat Eurocopter im Weltmarkt für zivile Hubschrauber einen Anteil von 65 % erobern können, und 17 % des Exportmarktes für Militärhubschrauber. Über seine Hubschrauberfertigungs- und Wartungsaktivitäten sowie durch seinen Beitrag zum Geschäft für Flugzeugkomponenten generierte Eurocopter im Jahr 2002 47 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereich Luftfahrt.

MARKT

Der Wert der weltweit gelieferten Hubschrauber wurde für das Jahr 2002 auf über EUR 7 Mrd. geschätzt. Das Management erwartet, dass diese Zahl bis zum Jahr 2020 auf EUR 10 Mrd. wachsen wird. Laut einer von der Teal Group im Jahre 2002 durchgeführten Studie wird für den Zeitraum zwischen 2002 und 2011 mit dem Bau von 4.570 Zivil- und 4.667 Militärhubschraubern weltweit gerechnet. Diese Prognose hängt besonders im Hinblick auf das Militärsegment weitgehend von der Zukunft großer US-Entwicklungsprogramme ab, z. B. die Hubschrauber V-22 Osprey und RAH-66 Comanche.

Die Nachfrage nach neuen Militärhubschraubern ist hauptsächlich von haushaltspolitischen und strategischen Erwägungen und der Notwendigkeit, ältere Flotten zu ersetzen, abhängig. Das Management ist der Auffassung, dass das hohe Alter der derzeitigen Flotten, die Verfügbarkeit einer neuen Generation von Hubschraubern mit integrierten Technologiesystemen und die derzeitige Einführung von Kampfhubschraubern bei vielen nationalen Streitkräften in den nächsten Jahren zu einer erhöhten Beschaffung von Militärhubschraubern beitragen wird. Die Zunahme umfassender Militärprogramme, wie z. B. die von Australien, Brasilien und Indonesien eingeleiteten Programme und das Nordics Standard Helicopter Project bestätigten in den Jahren 2001 und 2002 diesen Trend. Die Nachfrage im Militärsegment unterlag in der Vergangenheit infolge der Entwicklung strategischer Überlegungen von Jahr zu Jahr großen Schwankungen.

Militärhubschrauber, die in der Regel größer als Zivilhubschrauber sind und über kompliziertere Systeme verfügen, trugen zu den Gesamtlieferungen im Jahr 2002 78 % bei. Dieser Anteil könnte sich bis zum Ende des Jahrzehnts auf 85 % erhöhen. Im Jahr 2002 gehörten 70 % der bestellten Militärhubschrauber zu den hochwertigen Marktsegmenten Angriffs- und schwere Hubschrauber.

Der militärische Sektor ist durch starken Konkurrenzkampf gekennzeichnet sowie durch Wettbewerbsbeschränkungen beim Zugang ausländischer Hersteller zu inländischen Ausschreibungen im Verteidigungsbereich, die bis hin zum praktischen Ausschluss von Einfuhren gehen können. Auf Grund dessen war der Anteil des Eurocopters im Weltmarkt für Militärhubschrauber bisher relativ klein, aber die Einführung von Tiger und NH90 wird diesen Anteil wahrscheinlich steigern.

Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber sind die vier weltweit tätigen Hubschrauberhersteller: einer in Europa (Agusta-Westland) und drei in den Vereinigten Staaten (Bell Helicopter, Boeing und Sikorsky). Außerdem sind eine Reihe einheimischer Hersteller auf ihrem jeweiligen nationalen Markt tätig.

Die im zivilen Markt verkauften Hubschrauber werden zum VIP-Transport, zur Versorgung von Ölbohrinseln, für verschiedene kommerzielle Zwecke und von staatlichen Stellen, unter anderem von Küstenwache, Polizei, Rettungsdienst und für die Feuerbekämpfung, eingesetzt. Das Management geht davon aus, dass der Wert der Auslieferungen an Zivilhubschraubern in den nächsten zehn Jahren um durchschnittlich 3% steigen wird. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2002 weltweit 495 Zivilhubschrauber geliefert wurden.

Im Markt für Zivilhubschrauber ist der Hauptwettbewerber von Eurocopter weltweit Bell Helicopter, ein Unternehmen der amerikanischen Textron-Gruppe. Der Markt für Zivilhubschrauber ist relativ konzentriert, so dass im Jahr 2002 allein auf Eurocopter und Bell Helicopter etwa 75 % des weltweiten Gesamtumsatzes von Zivilhubschraubern entfallen sind.

PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

Bestehende Produkte

Das Management ist der Auffassung, dass Eurocopter derzeit die vollständigste und modernste Produktpalette, die über 85 % des gesamten zivilen und militärischen Marktspektrums abdeckt, anzubieten hat. Das Modellprogramm von Eurocopter umfasst leichte einmotorige Hubschrauber, leichte zweimotorige Hubschrauber, mittlere und mittelschwere Hubschrauber. Das Programm von Eurocopter basiert auf einer Reihe von Plattformen einer neuen Generation, die so konzipiert sind, dass sie sowohl militärischen als auch zivilen Anwendungen angepasst werden können. Die nachstehende Tabelle stellt die vorhandene Produktlinie von Eurocopter dar:

<u>Hubschraubertyp</u>	<u>Typische Verwendung</u>	<u>Inbetriebnahme</u>
Leichtes einmotoriges Modell		
<i>EC120</i>	Firma/Privat	1998
Einmotoriges Modell		
<i>AS350</i>	Versorgungsunternehmen, Polizei, Firma/Privat	1975
<i>EC130</i>	Shuttle-Service, Tourismus, Offshore, Firma/Privat	2001
Leichtes zweimotoriges Modell		
<i>AS355N</i>	Halböffentlich*, Versorgungsunternehmen, Firma/Privat	1988
<i>EC135</i>	Rettungsdienst, Halböffentlich*	1996
<i>EC145</i>	Rettungsdienst, Halböffentlich*, Shuttle-Service	2002
Mittleres Modell		
<i>Dauphin</i>	Offshore, Halböffentlich*	1977
<i>EC155</i>	Firma/Privat, Offshore, Halböffentlich*, Shuttle-Service	1999
Mittelschweres Modell		
<i>Super Puma/Cougar</i>	Offshore, Shuttle-Service	1980
<i>MK II</i>	Offshore, Shuttle-Service	1993

(*) Halböffentlich umfasst Polizei, Brandbekämpfung, Grenzschutz, Küstenwache und Rettungsdienste öffentlicher Behörden.

Produkte in Entwicklung

Zu den derzeitigen Entwicklungsprojekten im Militärssegment zählen (1) der NH90, ein militärischer Transporthubschrauber mit verschiedenen Versionen zur Verwendung für taktische, Marine- sowie Gefechts-, Such- und Rettungseinsätze, (2) der Kampfhubschrauber Tiger und (3) der EC725, der neueste Vertreter der Cougar-Familie.

NH90. Der NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport und die Marine entwickelt. Das hauptsächlich seitens der französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Regierung finanzierte Projekt ist von Eurocopter, Agusta (Italien) und Fokker Services (Niederlande) als gemeinsame Gesellschafter in NATO Helicopter Industries („NHI“) im direkten Verhältnis zur zugesagten Beschaffungsmenge der vier beteiligten Länder entwickelt worden. Der Anteil von Eurocopter an NHI beträgt 62,5 %. Der bestätigte Bedarf liegt beim NH90 bei 305 Hubschraubern zuzüglich 72 Optionen. Die Produktion der ersten Serie von 243 Hubschraubern sowie von 55 optional bestellten Hubschraubern für die vier beteiligten Länder begann im Jahr 2000, und die ersten Hubschrauber werden voraussichtlich Ende 2004 ausgeliefert. Im Jahre 2001 bestellte Portugal 10 NH90-Hubschrauber; Finnland, Schweden und Norwegen wählten ebenfalls gemeinsam den NH90, was eine Festbestellung über 52 Stück und eine Option für 17 weitere erwarten lässt. 38 dieser Festbestellungen wurden im Jahr 2001 in Auftrag gegeben, während 14 im Jahr 2002 bestellt wurden. Diese ersten Erfolge zeigen das große Exportpotenzial der NH90-Plattform als Militärplattform, die in der Zukunft auch zivile Anwendungen haben könnte.

Tiger. Im Jahr 1987 starteten die französische und die deutsche Regierung das Programm zur Entwicklung des Kampfhubschraubers Tiger. Die Entwicklung der beiden auf dem gleichen Flugwerk basierenden Varianten — ein Panzerabwehr- und ein Unterstützungs- und Schutzhubschrauber — ist fast abgeschlossen. Zunächst sollen die Panzerabwehrhubschrauber für die französische und die deutsche Armee gebaut werden, wobei nur die französische Armee einen Bedarf an dem Unterstützungs- und Schutzhubschrauber angemeldet hat. Insgesamt wurde ein Bedarf von 215 Hubschraubern für Frankreich und 182 für Deutschland bestätigt. Die Auslieferung des ersten

Auftrags über 160 Hubschrauber soll Anfang 2003 beginnen. Im Jahre 2002 wurde ein Vertrag über 22 Tiger-Angriffshubschrauber mit dem australischen Verteidigungsministerium unterzeichnet. Der Tiger ist derzeit auch an einer Ausschreibung in Spanien beteiligt, wobei die entsprechende Entscheidung für das erste Quartal 2003 erwartet wird.

Eurocopter hat in den vergangenen Jahren in die Modernisierung ihrer zivilen Produktpalette investiert, so dass sich ihre Wettbewerbsposition im zivilen Sektor verbessert hat und ihr Anteil am Weltmarkt zurzeit mehr als 50 % beträgt. Eurocopter hat neu entwickelte Produkte wie den leichten einmotorigen EC120 und den leichten zweimotorigen EC135 sowie wesentlich verbesserte Produkte wie den EC155, der die neueste Fortentwicklung des Mittelklasse-Hubschraubers Dauphin ist, sowie den leichten Hubschrauber EC145, ein Derivat des BK117, mit Erfolg an den internationalen Märkten eingeführt. Die Auslieferung des EC130, der neueste einmotorige Hubschrauber aus der Ecureuil-Familie, hat im Jahr 2001 begonnen.

Im Jahr 2002 entsprach die Entwicklungstätigkeit 13 % der gesamten Umsatzerlöse von Eurocopter. Dieser Umsatz stammte vor allem aus der extern finanzierten Entwicklung der Tiger und NH90 Projekte.

KUNDENBETREUUNG

Bis einschließlich 31. Dezember 2002 bildeten die Eurocopter-Produkte mit ca. 9.000 Hubschraubern weltweit im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Daher hat der Kundenservice im Jahr 2002 35 % des Umsatzes von Eurocopter ausgemacht. Die Tätigkeiten von Eurocopter im Bereich Kundenservice beinhalten in erster Linie Ausbildung, Wartung, Instandsetzungen und Lieferung von Ersatzteilen. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Zur Erweiterung des Dienstleistungsangebots für ihre Kunden haben Eurocopter und Thales gemeinsam HELISIM gegründet, ein Hubschrauber-Schulungszentrum, das im Jahr 2002 eröffnet wurde.

KUNDEN UND MARKETING

Die wichtigsten Militärfkunden von Eurocopter sind europäische Staaten, gefolgt von Kunden in Asien und dem Nahen Osten. Die Durchdringung des zivilen und para-militärischen Marktes ist global auf ähnlich hohem Niveau verteilt: der Anteil von Eurocopter am zivilen und para-militärischen Markt in Europa, den USA und Kanada ist von allen Herstellern der größte.

Die globale Strategie von Eurocopter zeigt sich in ihrer Entwicklung eines großen internationalen Netzes von zurzeit 15 ausländischen Tochtergesellschaften, die durch ein Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt werden, das so angelegt ist, dass es die größtmögliche Anzahl potenzieller Kunden betreuen kann.

Ferner hat Eurocopter Erfahrungen in der Produktionslizenzierung, bei Gemeinschaftsproduktionen und bei der Vergabe von Unteraufträgen und hat Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in über 35 Ländern aufgebaut.

Rund 2.180 Betreiber weltweit setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 90 % der Kunden von Eurocopter betreiben Luftflotten von einem bis fünf Hubschraubern.

Auf Grund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter-Produkte von den meisten bekannten Kunden bevorzugt. Die U.S. Coast Guard betreibt 95 Dolphin (Dauphin) Hubschrauber, und die weltgrößten Offshore-Betreiber (Norwegian Helicopter Services und PHI) setzen Eurocopter-Hubschrauber für die Beförderung von Passagieren und die Unterstützung der Offshore-Ölindustrie ein. Bei Rettungsdiensten dominieren Eurocopter-Hubschrauber in den Flotten großer Betreiber wie Rocky Mountain Helicopter in den USA und dem ADAC in Deutschland. Einrichtungen mit hohen Anforderungen an die Betriebsfähigkeit wie Polizei und Streitkräfte verlassen sich auf Eurocopter-Produkte.

PRODUKTION

Die Fertigungsaktivitäten finden hauptsächlich an vier Standorten statt, von denen zwei in Frankreich und zwei in Deutschland liegen. Die französischen Standorte sind Marignane in Südfrankreich und La Courneuve in der Nähe von Paris. Die deutschen Standorte sind Donauwörth und Ottobrunn bei München.

Die jüngste Eröffnung einer Endmontagelinie-Fabrik für den AS350 in Mississippi (mit Ausrichtung auf den para-militärischen Sektor in den USA) und einem Endmontagewerk für das Tiger-Modell in Australien (das sich auf die Entwicklung der spezifischen australischen Version im Rahmen des AIR 87-Programms bezieht) spiegeln die kommerzielle Strategie von Eurocopter zur Stärkung der Präsenz in diesen strategischen Ländern wider.

MILITÄRFLUGZEUGE

ÜBERBLICK

Der Unterbereich Militärflugzeuge innerhalb des Geschäftsbereichs Luftfahrt konzentriert sich auf die Entwicklung und Fertigung des Eurofighter-Kampfflugzeugs, die Wartung und Umrüstung von vorhandenen Kampfflugzeugen sowie die Herstellung von Airbus-Flugzeugkomponenten. Außerdem befasst sich dieser Unterbereich mit der Entwicklung und Herstellung von leichten Kampf-, Ausbildungs- und Spezialmissionsflugzeugen. Im Jahr 2002 wurde 28 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs Luftfahrt durch den Unterbereich Militärflugzeuge erzielt.

Eurofighter

Der Eurofighter (der für den Export außerhalb Europas „Typhoon“ genannt wird) ist ein Hochleistungs-Mehrzweck-Kampfflugzeug, das für Luftüberlegenheit in komplexen Luftgefechtszenarien optimiert worden ist. Es ist mit den modernsten NATO-Waffensystemen voll kompatibel. Dieses Programm ging im Januar 1998 in die Industrialisierungsphase. Der Eurofighter soll die Effizienz der Einsatzflotten verbessern, indem eine einzige Plattform für den Luftkampf im Überschallbereich außer Sichtweite, den Luft-Nahkampf im Unterschallbereich, für Missionen wie Abriegelung des Gefechtsfelds, zur Luftnahunterstützung, zur Unterdrückung und Ausschaltung der gegnerischen Luftverteidigung und Einsätze gegen Seeziele verwendet wird. Zu den taktischen Anforderungen an das Flugzeug gehören Allwetter-, Kurzstart- und -landefähigkeiten, hohe Überlebensfähigkeit und große Einsatzwirkung sowie Unabhängigkeit von externen Bodengeräten (Autonomie).

Die Eurofighter Jagdflugzeug GmbH („**Eurofighter GmbH**“) ist die Programm-Management-Gesellschaft des Eurofighter Programms. An der Gesellschaft sind zurzeit EADS (46 %), BAE SYSTEMS (33 %) und Alenia Aerospazio, eine Division der italienischen Finmeccanica („**Alenia**“) (21 %) beteiligt.

Im Januar 1998 hat die NATO Eurofighter and Tornado Management Agency („**NETMA**“) den Rahmenvertrag für 620 Eurofighter unterzeichnet: Großbritannien, 232 (mit einer Option auf 65 weitere); Deutschland, 180; Italien, 121 (mit einer Option auf 9 weitere) und Spanien, 87 (mit einer Option auf 16 weitere). Der Rahmenvertrag, der einen Höchstpreis für das gesamte Programm festschreibt, sieht ferner vor, dass Produktionsverträge in drei Serienlosen zu vergeben sind, wobei bei jedem Serienlos der Festpreis niedriger ist als der vorhergehende. Die NETMA ist die amtliche Stelle der NATO, die Verträge direkt mit der Eurofighter GmbH abschließt.

Eurofighter plant die Lieferung der ersten Tranche von 148 Flugzeugen zwischen 2003 und 2005. Es wird erwartet, dass die Produktion bis 2015 dauern wird, ab 2004 mit einem Jahresvolumen von 52 Flugzeugen.

Das Konzept des Eurofighters sieht Möglichkeiten zur langfristigen Leistungssteigerung vor, die mit der Entwicklung von Avionik und Waffensystemen Schritt halten und damit für eine verlängerte Nutzungsdauer sorgen.

Markt und Kunden für Kampfflugzeuge

Der globale Markt für Kampfflugzeuge wird von zwei großen US-Lieferanten sowie mehreren kleineren europäischen und russischen Konkurrenten bedient.

Die Beschaffungspolitik eines Verteidigungsministeriums (das „**MoD**“) bei Kampfflugzeugen hängt vom strategischen Bedarf (nach Luftverteidigung und/oder Angriffsfähigkeit) sowie von politischen und finanziellen Rahmenbedingungen ab, insbesondere seit dem Ende des Kalten Kriegs.

Derzeit gibt es die folgenden Kampfflugzeugplattformen, die im Wettstreit bei der Beschaffung im Hinblick auf Kampfflugzeuge von der Mehrheit der Verteidigungsministerien weltweit beschafft werden:

<u>Hersteller</u>	<u>Flugzeugtyp</u>	<u>Erstauslieferung</u>
USA		
Boeing (McDonnell Douglas)	F-15 (<i>Eagle</i>)	1973
Lockheed Martin.....	F-16	1976
Boeing (McDonnell Douglas)	F/A-18 (<i>Hornet</i>)	1980
Boeing	F/A-18 (<i>Super Hornet</i>)	1997
Mitsubishi/Lockheed Martin	F-2	2000
Boeing/Lockheed Martin	F-22 (<i>Raptor</i>)	2003 ⁽¹⁾
Lockheed Martin.....	F-35 (<i>Joint Strike Fighter</i>)	2009 ⁽¹⁾
Europa		
Dassault Aviation.....	Mirage 2000	1983
Saab	Gripen	1993
Dassault Aviation.....	Rafale	2000
Eurofighter-Konsortium	Eurofighter (<i>Typhoon</i>)	2003 ⁽¹⁾
Russland		
VPK/MAPO.....	MiG-29	1983
Sukhoi.....	Su-27-Serie	1986

(1) Geplanter Auslieferungstermin.

Der Teal Group zufolge betragen die Preise für flugbereite Kampfflugzeuge je nach Typ und technischen Daten zwischen US\$ 30 bis 100 Mio., wobei jeder der wichtigsten Bauteile der Kampfflugzeug-Plattform — Flugzeugstruktur, Triebwerk(e) und Flugzeugsysteme und Ausrüstung — typischerweise etwa ein Drittel der Kosten pro Flugzeug ausmacht. Die Teal Group schätzt den Markt für Kampfflugzeuge zwischen 2002 und 2011 weltweit auf US\$ 140 Mrd. und hält für Eurofighter einen Anteil von 21 % für möglich.

Das Eurofighter-Konsortium visiert bis zu 50 % des gesamten Exportmarkts, der für die nächsten 30 Jahre auf 800 Flugzeuge im Wert von mehr als EUR 50 Mrd. geschätzt wird, an. Der Eurofighter wurde bereits von Griechenland und Österreich ausgewählt; weitere Exportchancen bestehen möglicherweise in Europa, dem Nahen Osten und dem Fernen Osten.

Eurofighter-Produktion

Die Anteile der Konsortiumsmitglieder an der Produktion des Eurofighters liegen bei 43 % für EADS, 37,5 % für BAE SYSTEMS und 19,5 % für Alenia, was der relativen Anzahl der bestellten Flugzeuge entspricht. EADS ist für den Rumpfmittelteil, die Flugsteuerungssysteme, die Herstellung des rechten Flügels und des Nasenvorflügels sowie die Endmontage der 180 für die deutsche Luftwaffe und der 87 durch die spanischen Streitkräfte bestellten Maschinen verantwortlich. Das Eurofighter-Programm ist ein Single-Source-Programm, d. h. es gibt bei der Zuständigkeit für Konstruktion und Produktion keine Redundanzen, was zu einer günstigen Kostenstruktur des Programms führt. Die Endmontage des Eurofighter findet in dem jeweiligen Vertragsland statt: Manching in Deutschland, Getafe in Spanien, Warton in Großbritannien und Turin in Italien.

Zukünftige Entwicklung europäischer Kampfflugzeuge

Das Management ist der Auffassung, dass der Erfolg des europäischen Kampfflugzeugprogramms der nächsten Generation davon abhängt, dass es in Gemeinschaftsarbeit mit den europäischen Konkurrenten von EADS entwickelt wird. Die wichtigsten europäischen Verteidigungsunternehmen versuchen im Rahmen des Europäischen Technologie-Erwerbsprogramms (*European Technology Acquisition Program*, „ETAP“) Methoden zu entwickeln, mit deren Hilfe die jeweils eigenen Technologien und das entsprechende Know-how miteinander kombiniert werden, damit dieses Ziel erreicht werden kann.

Trainings-, leichte Kampf- und Spezialmissionsflugzeuge

Das Management erwartet einen großen potenziellen Bedarf an Trainer- und leichten Kampfflugzeugen. Der Wettbewerb in diesem Bereich ist sehr intensiv und umfasst Angebote von BAE SYSTEMS (Hawk), KAI/Lockheed Martin (T-50), Aeromacchi (AM-346) und weiteren Unternehmen.

Durch das industrielle Team für eine fortgeschrittene europäische Düsenjägerspilotenausbildung (*Advanced European Jet Pilot Training*) ist EADS gut positioniert, den zwölf teilnehmenden Luftwaffen Ausbildungsprogramme für Düsenjägerspiloten zur Verfügung zu stellen. Das hoch entwickelte Hochleistungs-Trainingsflugzeug MAKO, das sich bei EADS derzeit in der Definitionsphase befindet, wird als optimale Lösung für diese Art von Ausbildung konstruiert.

Im Gebiet der Flugzeuge für Sondermissionen soll das MPA-Ersatzprogramm die Bréguet Atlantics der deutschen und italienischen Marine ersetzen, für die EADS/Alenia 2002 ein Angebot abgab, das auf dem Airbus A321 basierte.

Militärflugzeugumrüstung und technische Serviceleistungen

Das Management ist der Ansicht, dass die Modernisierung von Militärflugzeugen eine gute Geschäftsmöglichkeit für nachhaltiges Wachstum und Rentabilität bietet. Neben der Bedienung bestehender Kunden auf dem Sekundärmarkt öffnet die Nachrüstung von Flugzeugen neue Exportmärkte für zukünftige Aufträge zur Umrüstung von allen Flugzeugmodellen sowohl im militärischen als auch im zivilen Bereich. Die Nachrüstung von Militärflugzeugen ist besonders für Länder mit begrenztem Verteidigungsetat attraktiv, wie z.B. für Länder des früheren Ostblocks, in Lateinamerika, Nordafrika und einigen Regionen Asiens. Da für diese Länder der Kauf neuer Mehrzweckflugzeuge häufig aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll ist, stellt die Nachrüstung die kostengünstigste Alternative dar.

EADS hat auf dem Gebiet der Umrüstung und Nachrüstung von Militärflugzeugen über Programme für Flugzeuge wie Tornado, F-4 Phantom, F-18, F-5, MiG-29, Mirage F-1, C101 Aviojet, Harrier AV-8B, E-3A AWACS, P-3A Orion, C-160 Transall und Breguet Atlantic 1 Expertenwissen erworben. Diese Fähigkeiten werden bei der Erschließung neuer Märkte wie etwa bei weiteren Nachrüstungsarbeiten der mitteleuropäischen Militärflugzeugflotten und den zukünftigen Wartungsverträgen für den Eurofighter besonders wertvoll sein.

Auf Grund der sich ergänzenden Expertise und Erfahrung von EADS aus den vielen Militärflugzeugprogrammen, einschließlich der Herstellung von wichtigen Flugzeugkomponenten für die gesamte Airbus-Familie, ist es möglich, multinationalen Kunden ein breite Produktpalette anzubieten sowie die Kundenbasis und die Exportchancen auszubauen.

REGIONALFLUGZEUGE — ATR

ÜBERBLICK

ATR ist weltweit führender Anbieter von Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 70 Passagiere. Im Jahr 2001 beschlossen EADS und Alenia, den Übergang von der ursprünglichen Konsortiumstruktur von ATR in ein neues Unternehmen, ATR Integrated, einzuleiten. Nach Einbringung ihrer Anteile und bestimmter industrieller Vermögenswerte in die ATR-Konsortiumstruktur im Jahr 2001 verfügen EADS und Alenia jeweils über eine 50 %ige Beteiligung an ATR Integrated. Die neue Organisation soll die Reaktion auf die Nachfrage des Marktes und die Betriebsmittelallokation vereinfachen und schließlich die Produktions- und Betriebskosten senken. Die 50 %ige Beteiligung von EADS an ATR Integrated machte im Jahr 2002 7 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs Luftfahrt aus.

MARKT

In dieser Branche hat in den letzten Jahren eine Konzentration stattgefunden. Da in den 90er Jahren eine Reihe von Herstellern fusioniert, den Betrieb eingestellt oder den Bau von Regionalflugzeugen aufgegeben haben, sind BAE Jetstream, Beechcraft, Fokker, Saab und Shorts nicht mehr auf diesem Markt vertreten. Zum 31. Dezember 2002 war der Weltmarkt für die derzeit in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 40-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR mit 50 % der Gesamtbestellungen und die kanadische Firma Bombardier mit 50 %. ATR konnte im Jahre 2002 Bestellungen über 11 neue und 35 gebrauchte Flugzeuge verzeichnen und 19 neue Flugzeuge ausliefern.

PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

ATR 42 und Flugzeuge der ATR 72-Serie. Beginnend mit der ATR 42, die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 40-70 Passagiere entwickelt, bei deren Konstruktion optimale Wirtschaftlichkeit, flexible Einsatzfähigkeit und Komfort im Vordergrund standen. Um den zunehmenden Forderungen der Flugzeugbetreiber nach erhöhtem Komfort und besserer Leistung nachzukommen, erfolgte im Jahr 1996 der Launch einer neuen Generation von Flugzeugen mit der Bezeichnung ATR 72-500 und ATR 42-500. Wie bei Airbus bringt auch bei ATR das Konzept der Flugzeugfamilie Kosteneinsparungen bei der Ausbildung, der Wartung, der Versorgung mit Ersatzteilen und bei Cross Crew Qualifications.

Bis zum 31. Dezember 2002 waren Aufträge für insgesamt 370 Flugzeuge der Serie ATR 42 eingegangen, womit dieses Flugzeug in seinem Marktsegment (Turboprop-Flugzeuge für 50 Passagiere) das am meisten verkaufte Flugzeug war. Bis zum 31. Dezember 2002 waren insgesamt 306 ATR 72 in Auftrag gegeben worden.

Kundenservice. ATR hat eine weltweite Kundenservice-Organisation eingerichtet, die ihren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs Kundenservice anbietet. Service Center und Ersatzteillager befinden sich in Toulouse, in der Nähe von Washington, D.C. und in Singapur. Die Implementierung des Zusammenarbeitsabkommens, das im Jahr 2001 mit EMBRAER über die Gründung von AEROCHAIN, einem E-Marketplace für die Verbesserung der Unterstützung auf allen Gebieten des Flugbetriebs von Fluggesellschaften (Schulung, Ersatzteile, technische Veröffentlichungen und Wartungsplanung) abgeschlossen wurde, begann im Jahr 2002.

ATR Asset Management. Der Geschäftspraxis dieser Branche entsprechend wird ein erheblicher Teil der Aufträge unter der Bedingung geschlossen, dass ATR bei der Finanzierung des Kaufes entweder durch Leasing oder Kreditbürgschaften behilflich ist. Das ATR Asset Management verwaltet das sich daraus ergebende Risiko und wendet sich damit an den wachsenden Markt für gebrauchte Flugzeuge. Durch ihre Unterstützung bei der Unterbringung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge hat das ATR Asset Management insbesondere auf aufstrebenden Märkten für ATR neue Kunden gewonnen, denen sie hochwertig instandgesetzte Flugzeuge zu attraktiven Preisen liefert, und hat dazu beigetragen, den Restwert gebrauchter Flugzeuge zu erhalten. In der Vergangenheit haben Kunden, die gebrauchte Flugzeuge gekauft hatten, später neue Flugzeuge gekauft, da sie nun Erfahrung im Betrieb von ATR Turboprop-Maschinen gewonnen hatten. Rückläufer bleiben in der Regel rund fünf Monate außer Betrieb, bis sie generalüberholt und je nach Marktlage verkauft oder geleast werden. ATR ist erfolgreich gewesen bei der Implementierung seiner Strategie der kontinuierlichen Reduzierung des Risikos aus der Verkaufsfinanzierung.

PRODUKTION

Die Betriebsstätten von ATR befinden sich in der Nähe von Neapel, Italien, in Saint-Nazaire und Saint-Martin in der Nähe des Flughafens von Toulouse, Frankreich. Endmontage, Flugerprobung, Zertifikation und Auslieferung finden am Standort Toulouse statt. ATR vergibt bestimmte Aufgaben an den Geschäftsbereich Airbus, u.a. Konstruktion und Fertigung der Flügel, Flugerprobung und Informationstechnologie.

LEICHTE FLUGZEUGE

EADS SOCATA

EADS Socata stellt eine Reihe leichter Flugzeuge für den Markt für Privatflugzeuge her und ist auch als Unterauftragnehmer für Flugzeugkomponenten tätig. Es stellt Teile und Baugruppen für die anderen EADS Flugzeuge her, darunter auch für Airbus. Im Bereich Verkehrsflugzeuge hat Socata in den letzten 20 Jahren eine Reihe von Flugzeugen mit Kolbenmotoren, die TB Familie, und das einmotorige Turboprop-Flugzeug mit Druckausgleich TBM 700 entwickelt. Diese Flugzeuge einer neuen Generation konkurrieren mit Produkten, die auf in den 50er Jahren entwickelten Flugzeugtypen basieren. Viele Flugzeuge in diesem Markt nähern sich dem Ende ihrer Dienstzeit. Auf Grund der starken Annahme am Markt, besonders in den USA, steigerte EADS Socata im Jahr 2002 die Produktionsraten für die TB- und TBM 700-Familie. EADS Socata baut ein US-Vertriebnetz auf, um die Durchdringung des amerikanischen Marktes zu verbessern, der 60 % zum Umsatz des Unternehmens bei der allgemeinen Luftfahrt beiträgt.

Seit dem Beginn seiner Tätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten Anfang der 60er Jahre hat sich EADS Socata als führender Unterauftragnehmer für komplette Baugruppen positioniert. EADS Socata verfügt über Erfahrungen in der Verwendung von Verbundstoffen für Flugzeugbauteile, insbesondere für den Airbus A330/A340, sowie in der Technologie der Verbundmetallverbindungen und der Formung großdimensionierter Metallplatten. Außerdem erbringt EADS Socata Konstruktionsleistungen für eine Reihe europäischer Flugzeugprogramme, darunter Airbus, Eurocopter, Mirage und Falcon.

FLUGZEUG-UMRÜSTUNGEN UND TECHNISCHE SERVICELEISTUNGEN FÜR FLUGZEUGE

ÜBERBLICK

EADS ist ein bedeutender Anbieter von Flugzeugumrüstungen und technischen Serviceleistungen für Fluggesellschaften.

Im Bereich der Flugzeugumrüstung und technischen Serviceleistungen sind die Geschäftstätigkeiten von EADS Sogerma Services und Elbe Flugzeugwerke GmbH („EFW“) in EADS zusammengefasst worden. Das Management ist der Auffassung, dass die Bündelung von Spezialkenntnissen in einem stabilen Kreis von hochqualifizierten Facharbeitern der Gruppe für Umrüstung und technische Betreuung von EADS die Möglichkeit eröffnet, für eine breite Palette von Flugzeugen, darunter alle von EADS hergestellten Maschinen, Leistungen zu erbringen. Außerdem könnten bei zyklischen Veränderungen der Marktlage innerhalb der Gruppe für Umrüstung und

technische Serviceleistungen zunehmend Facharbeiter ausgetauscht werden, was für Synergie-Effekte sorgt. Darüber hinaus kann EADS die bei der Wartung von Airbus-Flugzeugen gewonnenen Erfahrungen zur Verbesserung der anfänglichen Qualität seiner Produkte und Reduzierung der Wartungskosten nutzen.

Im Bereich der technischen Serviceleistungen für Verkehrsflugzeuge wird der Wissensaustausch innerhalb EADS der Wartung der ersten Airbus-Generationen zugute kommen und die Wartung neuerer Flugzeuge wie der A320 oder A330/A340 erleichtern. Das Management glaubt, dass integrierte Wartungspakete, die den gesamten Wartungsbedarf der Kunden abdecken, insbesondere für kleine und mittelgroße Fluggesellschaften attraktiv sein werden.

Das Management ist davon überzeugt, dass die gemeinsame Vermarktung von Wartung und Umrüstung vorteilhaft war, da EADS für zahlreiche zuvor umgerüstete Flugzeuge nunmehr ebenfalls die Wartung übernimmt.

Umrüstung von Passagierflugzeugen — EFW

Die Umwandlung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge („**P in F**“) erfordert normalerweise 30.000 bis 40.000 Arbeitsstunden und den Einsatz qualifizierter Fachkräfte, um die Zelle des Flugzeugs sowie seine passagierbezogenen Systeme wie Klimaanlage, Heizung und Beleuchtung umzubauen. Das ist die Umrüstungsform, die Eigentümern von Verkehrsflugzeugen am häufigsten angeboten wird. Sogenannte „Umrüstungskits“ enthalten Originalteile (*Original Equipment Manufacturer* — oder „**OEM**“-Teile) der entsprechenden serienmäßigen Airbus-Frachtversionen, so dass die umgerüsteten Flugzeuge den serienmäßig hergestellten Frachtflugzeugen sehr ähnlich sind.

Markt. Der Markt für die Umrüstung von Zivil- in Transportflugzeuge betrifft Frachtfluggesellschaften wie UPS und Federal Express, Luftfahrtgesellschaften mit kleinen Flugzeugflotten und Finanzgruppen. Für die Umrüstung existierender Passagier- in Frachtflugzeuge sind zwei Überlegungen ausschlaggebend: erstens ist die Umrüstung die günstigste Möglichkeit, ein relativ modernes Frachtflugzeug zu erhalten, und zweitens bleibt der Restwert des Flugzeugs relativ hoch, da die Gewinn bringende Nutzungszeit verlängert wird.

Airbus zufolge wird der Luftfrachtsektor in den nächsten 20 Jahren schneller wachsen, als die Personenbeförderung. Unter Berücksichtigung der Ausmusterung älterer Flugzeuge dürften ca. 1.900 Transportflugzeuge benötigt werden, von denen ca. 75 % umgerüstete Passagierflugzeuge wären. Als Folge der derzeitigen Verschlechterung der Wirtschaftslage und trotz großer Aufträge im Jahr 2002, besonders von FedEx für die neu entwickelte A300-600, lasten auf kurze Sicht Risiken auf der vollen Nutzung der Umrüstungs- und Flugzeugherstellungskapazität von EADS.

Der Hauptkonkurrent von EADS im Bereich der Umrüstung ist Boeing, die jetzt für ihre sämtlichen Flugzeuge mit Ausnahme der B777 und ehemaligen MD-Flugzeuge die Umrüstung von P- in F-Flugzeuge anbietet. Durch die Einstellung der A300 B4- und A300-600-Umrüstungsprogramme von BAE Services gibt es zurzeit kurzfristig gesehen für Airbus keinen Konkurrenten für P in F-Umrüstungen.

Produkte. Auf dem Gebiet der Umrüstung von Passagier- in Frachtflugzeuge hat sich EADS auf die Umrüstung von Airbus A300 und A310 für den Frachtverkehr spezialisiert. EADS erweitert diese Spezialisierung noch durch zusätzliche Versionen wie im Jahre 2001 die A310-300 und im Jahre 2002 die A300-600, um sich eine günstige Position für zukünftig anstehende Umrüstungsprogramme zu sichern. Zusätzlich zur Umrüstung von Frachtflugzeugen für Airbus fungiert EFW als Single-Source-Lieferant von Bodenplatten für Airbus-Passagierflugzeuge für alle Airbus-Typen.

Kommerzielle Technische Serviceleistungen — EADS SOGERMA SERVICES

EADS Sogerma Services konzentriert sich hauptsächlich auf zwei Sektoren: (1) Flugzeug- und Ausrüstungswartung, Reparatur und Überholung (*maintenance, repair and overhaul*, „**MRO**“) sowie (2) Fertigung von Flugzeugkomponenten, hauptsächlich für Airbus. Die Umsatzerlöse von EADS Sogerma Services betragen im Jahr 2002 insgesamt 12 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs Luftfahrt.

MRO. Die von Sogerma bereitgestellten Wartungsleistungen umfassen regelmäßige Flugwerkwartungsservices, Systemmodifikationen und Nachrüstung von Kabinen sowie, je nach Bedarf, strukturelle Reparaturen für große Passagierflugzeuge. Diese Arbeiten werden in Werken in Bordeaux, Frankreich, Lake Charles, Vereinigte Staaten und Monastir, Tunesien durchgeführt. Sogerma bietet im Werk Maroc Aviation in Casablanca außerdem Serviceleistungen für militärische Kampf- und Transportflugzeuge an, einschließlich Checks der C-130 für afrikanische und lateinamerikanische Kunden. Für Thales wurde eine DC9 in einen Technologie-Vorfürher umgerüstet. Auch wurden 40 Kampfflugzeuge vom Typ Mirage modernisiert und aufgerüstet. Des Weiteren ist Sogerma ein

zugelassener Ausstatter für Airbus-Firmenjets, wobei die entsprechenden Serviceleistungen in Toulouse, Frankreich ausgeführt werden.

Darüber hinaus ist Sogerma Spezialist für Kleinmotoren (SECA in Le Bourget, Frankreich), Fahrwerke, APU (Revima in Rouen, Frankreich) und Avionik MRO (Bordeaux, Frankreich) und verfügt über zusätzliche Anlagen in den Vereinigten Staaten (Barfield, Miami) und dem Fernen Osten (Sogerma Asia in Hongkong). Und schließlich konstruiert und fertigt Sogerma erstklassige Kabinenkomponenten und Passagiersitze für die First und Business Class.

Flugzeugkomponenten. Im Sektor Flugzeugkomponenten befasst sich Sogerma mit der Konstruktion und Fertigung von Rumpflplatten und -abschnitten für Airbus-Flugzeuge sowie Verbundstoffbauteile für Luftfahrt- und allgemeine Industrieapplikationen. Die Metallarbeiten werden in Rochefort, Frankreich, die Verbundstoffarbeiten dagegen bei Composites Aquitaine in Frankreich und Composites Atlantic in Kanada durchgeführt.

4.1.5 VERTEIDIGUNG UND ZIVILE SYSTEME

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Der Geschäftsbereich Verteidigung und zivile Systeme (der „**Geschäftsbereich DCS**“) ist auf den Gebieten Lenkflugkörpersysteme, Systeme und Verteidigungselektronik, Dienstleistungen und Telekommunikation aktiv. Auf konsolidierter Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DCS im Jahr 2002 Umsatzerlöse in Höhe von EUR 3,3 Mrd., was einem Anteil von 11 % an den gesamten Umsatzerlösen von EADS im Jahr 2002 entspricht.

Seit der Gründung von EADS wurde der Geschäftsbereich DCS umorganisiert und seine Aktiva umgeschichtet, um (i) eine zu starke Abhängigkeit von stagnierenden (und in einigen Fällen rückläufigen) Verteidigungsausgaben auf Segmenten des wichtigen deutschen und französischen Marktes zu vermeiden und um (ii) den Zugriff auf den britischen Markt zu verbessern.

Im Jahr 2002 führte der Geschäftsbereich DCS die im Jahr 2001 begonnenen Integrations- und Umstrukturierungstätigkeiten fort, einschließlich der Anpassung der Arbeitsplätze und Optimierung von Standorten sowie durch die Schaffung der vier Geschäftseinheiten dieses Geschäftsbereichs — Lenkflugkörpersysteme (MBDA und EADS/LFK), Systeme und Verteidigungselektronik, Dienstleistungen und Telekommunikation. Diese Anstrengungen waren dahingehend erfolgreich, den Geschäftsbereich DCS im Jahr 2002 in die Rentabilität zurückzuführen.

Das kurzfristige Wachstum des Geschäftsbereichs DCS hängt in erster Linie von bereits vorhandenen Programmen, die vertraglich vereinbart wurden, und neuen Programmen ab, die durch langfristige Finanzierungspläne von Regierungen abgesichert sind. Diese Programme umfassen die MBDA- und LFK-Lenkflugkörpersysteme (z. B. Meteor, Taurus, Aster, Scalp EG/Storm Shadow), luftgestützte Systeme für Eurofighter, Tiger, NH90 und sonstige EADS-Plattformen, Command/Control/Communication/Intelligence- („**C3I**“) Systeme (SCCOA, SIR für Frankreich, ACCS für Deutschland), Marinegefechtssysteme und Untersysteme für Deutschland und ausgelagerte Verteidigungsdienstleistungen wie etwa Flugbetriebsdienstleistungen, die von Niederlassungen in Frankreich (AVDEF) und Deutschland (GFD) bereitgestellt werden.

In Frankreich bietet die Billigung des *Loi de Programmation Militaire* (mehrjähriges Verteidigungsfinanzierungsprogramm) durch die neue Regierung Absatzchancen für den Geschäftsbereich DCS auf den Gebieten neue und hochgerüstete Lenkflugkörper (Exocet, Aster, Scalp Naval) und unbemannte Flugkörper (*unmanned aerial vehicles*, „**UAVs**“). In Deutschland können neue Verteidigungshaushaltsbeschränkungen zu weiteren Verzögerungen bei erwarteten Auftragseingängen führen, weil Verteidigungsprogramme überprüft werden und der Billigung des deutschen Parlaments bedürfen. In Großbritannien ist der Geschäftsbereich DCS an wichtigen Ausschreibungen für Programme wie Future Strategic Tanker Aircraft („**FSTA**“), Ground Based Air Defence („**GBAD**“) und Combined Aerial Target Services („**CATS**“) beteiligt.

Außerdem lassen verschiedene französisch-deutsche und NATO-Verteidigungsinitiativen erwarten, dass sich voraussichtlich neue Chancen für verteidigungsbezogene Produkte und Dienstleistungen von EADS bieten.

STRATEGIE

Durch stetiges organisches Wachstum bestehender Geschäftsfelder und die Entwicklung neuer Märkte und Produkte zielt der Geschäftsbereich DCS darauf ab, einen Beitrag zur weiteren Entwicklung der Verteidigungsaktivitäten von EADS insgesamt zu leisten. Die strategischen Prioritäten des Geschäftsbereichs DCS können wie folgt zusammengefasst werden:

- **Verbesserung des Zugangs zu Wachstumsmärkten**

Über die Fokussierung auf die Steigerung des Umsatzes vorhandener Produkte in traditionellen Exportmärkten, strebt EADS danach, ihre lokale Präsenz im lokalen britischen Verteidigungsmarkt auszubauen und in den US-Verteidigungsmarkt einzudringen.

Unter den europäischen Ländern verfügt Großbritannien über das größte und am schnellsten wachsende Beschaffungsbudget für die Landesverteidigung. Um diese Chancen am britischen Markt zu nutzen, strebt der Geschäftsbereich DCS den Übergang vom Anbieter von Subsystemen zum Hauptlieferanten für Projekte wie das GBAD-Programm an. Zur weiteren Verbesserung des Zugriffs auf diesen wichtigen Markt wird EADS ihre starke industrielle Präsenz in Großbritannien und Partnerschaften mit lokalen Verteidigungsunternehmen nutzbringend einsetzen.

Die Vereinigten Staaten repräsentieren weltweit den größten Verteidigungsmarkt, der jedoch im Allgemeinen für nicht-amerikanische Anbieter nicht zugänglich ist. Der Geschäftsbereich DCS verfolgt eine dreigeteilte Strategie, um in den US-Markt einzudringen: (i) Konzentration auf Nischenmärkte für

Produkte wie das Hellas Hindernis-Vermeidungssystem für Hubschrauber und der TRS 3D-Radar für die US-Küstenwache; (ii) aktive Teilnahme an transatlantischen Kooperationsprogrammen wie das Boden-Luft-Lenkflugkörperabwehr-Projekt („MEADS“) mit Lockheed Martin und NATO AGS (Luft-Boden-Überwachung) mit Northrop Grumman; und (iii) die Untersuchung der Möglichkeiten für potenzielle Akquisitionen und Partnerschaften.

- **Nutzung vorhandener Kompetenzen, um führender Anbieter von integrierten Verteidigungs- und Sicherheitssystemen zu werden**

Der Geschäftsbereich DCS ist ideal positioniert, um die Nachfrage europäischer Regierungen nach integrierten, netzwerkfähigen Systemen für Verteidigung und innere Sicherheit zu erfüllen. Die einzigartigen Fähigkeiten in den Sektoren Telekommunikation, C3I und ISR, versetzen den Geschäftsbereich DCS in das Zentrum der Bemühungen, einen europäischen Ansatz für netzwerkzentrierte Kriegsführung zu entwickeln, und nutzen dabei Technologien aus dem gesamten Produktportfolio von EADS. Investitionen in neue Systeme wie UAVs für strategische und Gefechtsfeldaufklärung, C3I für Gefechtsführung und geschützte Telekommunikationsnetze zielen auf eine Verbesserung der Effizienz von Gefechtsstreitkräften und der Kräfte für die innere Sicherheit ab. Innerhalb EADS strebt der Geschäftsbereich DCS die Rolle als Hauptlieferant für integrierte Verteidigungssysteme an. Er erhielt den Zuschlag für einen wichtigen Vertrag für die EuroMALE UAV und führt zurzeit Tests des EuroHawk Langstrecken-UAV für große Höhen durch, das an von EADS konstruierte europäische Missionssysteme angepasst wird. In Zusammenarbeit mit anderen Geschäftsbereichen innerhalb EADS ist DCS außerdem an der Konzipierung einer europäischen Programmstudie bezüglich der Abwehr ballistischer Flugkörper für die NATO beteiligt.

LENKFLUGKÖRPERSYSTEME

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Die Konsolidierung der Luft- und Raumfahrt- bzw. Verteidigungsindustrie in den USA und Europa fördert eine stärkere Integration der europäischen Hersteller von Lenkflugkörpersystemen. Am 18. Dezember 2001 gründeten EADS, BAE SYSTEMS und Finmeccanica MBDA, die die Geschäftsaktivitäten von Matra BAe Dynamics („MBD“), Aerospaziale Matra Missiles („AMM“) und die Lenkflugkörperaktivitäten von Alenia Marconi Systems („AMS“) vereinigt. EADS und BAE SYSTEMS halten jeweils eine Beteiligung von 37,5 % und Finmeccanica von 25 % an MBDA. Im Rahmen eines Aktionärsvertrags üben EADS und BAE SYSTEMS gemeinsam bestimmte Kontrollrechte über MBDA Holdings aus. Diese Holding-Gesellschaft hat das zeitlich unbegrenzte Recht, den Vorstandsvorsitzenden (CEO), einen der beiden Finanzdirektoren (COOs) und den leitenden Geschäftsführer (CFO) von MBDA zu ernennen. Ein Jahr nach der Gründung ist MBDA jetzt eine vollständig integrierte Gesellschaft, die ein umfassendes Portfolio an optimierten Lenkflugkörperlösungen für alle Missionen bietet und neue Lenkflugkörpersysteme mit Schwerpunkt auf den Sektoren für luft/land- und seegestützte Flugabwehr entwickelt. MBDA gründete im Jahr 2002 ein Joint Venture für seine Lenkflugkörperaktivitäten in Spanien und steht kurz vor dem Abschluss eines Joint Venture mit Celerg (MBDA-SNPE) und Royal Ordnance Rocket Motors. MBDA zieht auch ein weiteres Joint Venture bezüglich seines in Deutschland ansässigen Lenkflugkörpergeschäfts in Erwägung.

Das Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme von EADS (das aus MBDA und EADS/LFK besteht) bietet durch das innovative Angebot an taktischen Lenkflugkörpern Lösungen für Luftüberlegenheit, Landkontrolle und Seemacht an. MBDA produziert bzw. betreibt derzeit insgesamt 45 Lenkflugkörper-, Lenkflugkörpersystem- und Gegenmaßnahmen-Programme. Weitere 30 befinden sich in der Entwicklung oder stellen fortgeschrittene Studien dar. Die Kompetenzen von MBDA umfassen alle wichtigen Untersysteme wie Gefechtsköpfe, Suchköpfe, Antriebseinrichtungen, Annäherungszünder und Steuerungssysteme. MBDA vereint die Lenkflugkörper-Aktivitäten von EADS in sich und liefert die industrielle Basis für die dringend benötigte Standardisierung der Waffen der wichtigsten europäischen Länder. Durch EADS verfügt das Unternehmen über ein geografisch diversifiziertes Kundenportfolio. EADS hat über ein multinationales Netz aus Tochtergesellschaften direkten Zugang zu den wichtigsten europäischen Märkten für Lenkflugkörpersysteme in Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien. Das Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme hat auch eine feste Stütze in Exportmärkten einschließlich durch EADS/LFK enge Verbindungen zum transatlantischen Geschäft über Kooperationen bei MEADS, Stinger, PAC3 und RAM.

Die Umsatzerlöse aus dem Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme beliefen sich im Jahr 2002 auf 40 % des Gesamtumsatzes des Geschäftsbereichs DCS.

MÄRKTE

Für den Lenkflugkörperbereich stehen Marktdaten nur in begrenztem Umfang zur Verfügung, da diese Daten gewöhnlich der Geheimhaltung unterliegen und es sich sowohl für Käufer als auch Verkäufer von Lenkflugkörpersystemen um geheim zu haltende Informationen handelt. Die in diesem Abschnitt angegebenen Zahlen beruhen deshalb lediglich auf Schätzungen von EADS und nicht auf offiziellen, öffentlich zugänglichen Informationen.

Der weltweite Markt für Lenkflugkörpersysteme wird gegenwärtig auf über EUR 10 Mrd. geschätzt. Man geht davon aus, dass diese Zahl durch (i) die Entwicklung neuer Produkte (wie der taktischen Systeme zur Abwehr ballistischer Flugkörper und gelenkter Abstandswaffen), (ii) neue Trägersysteme für Flugkörper, die in die Produktionsphase kommen (Mirage 2000-5/9, Rafale, Eurofighter, Gripen, Tiger-Hubschrauber, neue Fregatten und Flugzeugträger) und (iii) neue Anforderungen, die sich aus veränderten operativen Richtlinien, Änderungen des geopolitischen Umfelds und den Erfahrungen aus den jüngsten Konflikten ergeben, steigen wird.

Die Konflikte im Kosovo und in Afghanistan bestätigten die Bedeutung von präzise gesteuerten Luft-Boden-Waffen, die aus größerer Entfernung abgefeuert werden. Die zunehmende Bedeutung der Beherrschung des Luftraums und die aktuelle Fokussierung auf die innere Sicherheit lässt voraussichtlich den Boden-Luft- und Luft-Luft-Lenkflugkörpern der nächsten Generation in den europäischen Verteidigungshaushalten ein größeres Gewicht zukommen (was durch den vor kurzem abgeschlossenen Meteor-Vertrag bestätigt wird). EADS ist durch seine erneuerte Produktpalette besonders gut positioniert in diesem Segment.

Gegenwärtig ist es für europäische Unternehmen nicht leicht, auf dem US-amerikanischen Markt Fuß zu fassen, da er auf Grund politischer Unterstützung von nationalen Unternehmen wie Raytheon, Lockheed Martin und Boeing beherrscht wird. Andere Länder wie Russland und China sind aus politischen Gründen ebenfalls nicht zugänglich. Gewisse transatlantische Programme im Zusammenhang mit der Defence Capability-Initiative der NATO können allerdings Grundlagen für eine zukünftig engere Zusammenarbeit schaffen.

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im Wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen tätig. Am Umsatz gemessen rangiert MBDA auf dem zweiten Platz hinter Raytheon (USA), auf dem gleichen Rang wie Lockheed Martin (USA) und vor Boeing (USA). Abgesehen von politischen Überlegungen und Budgeterwägungen spielen bei der Kaufentscheidung der Kunden vor allem der Preis, die Leistungsfähigkeit einzelner Produkte, die Einhaltung von Spezifikationen, Trägerplattformen und Systemunterstützung eine maßgebliche Rolle.

PRODUKTE

Nach den strategischen Hauptzielen Luftüberlegenheit und territorialer Kontrolle bzw. Seemacht können die Lenkflugkörpersysteme je nach Trägerplattform und Ziel in sieben Hauptkategorien unterteilt werden: (1) Luft-Luft, (2) Luft-Boden, (3) Boden-Luft/ATBM, (4) Boden-Luft, seegestützt, (5) Schiffsabwehr-Lenkflugkörper, (6) Panzerabwehr und (7) Boden-Boden Deep Attack. EADS ist in sämtlichen Kategorien vertreten.

In der nachstehenden Tabelle sind die Programme aufgeführt, an denen EADS entweder selbst oder durch Joint Ventures als Hauptunternehmer oder Unterauftragnehmer beteiligt ist. In Klammern stehen die Produkte, für die das Ausschreibungsverfahren noch läuft.

<u>Lenkflugkörpertyp</u>	<u>Spezifikationen</u>	<u>Schlüsselprodukte oder -projekte</u>
Luft-Luft	Kurze Reichweite	ASRAAM
	Mittlere Reichweite	MICA
	Große Reichweite	Meteor
Luft-Boden.....	Kurze Reichweite	Brimstone — AFDS-Diamond Back — Bang
	Abstandswaffe mit Submunitionen	Apache — DWS39/AFDS
	Abstandswaffe mit Punktzielgefechtsskopf	Scalp EG/Storm Shadow — Taurus
	Prästrategische Abstandswaffe	ASMP — ASMP A/VESTA
	Anti-Radar	ALARM
Boden-Luft/ATBM	Sehr kurze Reichweite	Mistral — Stinger (unter Lizenz)
	Kurze Reichweite	VL Mica — Roland — Rapier — Spada — LF K NG
Boden-Luft, seegestützt.....	Mittlere Reichweite	Aster SAMP/T — MEADS — Patriot/PAC 3
	Sehr kurze Reichweite	Mistral
	Kurze Reichweite	VL Mica — VL Seawolf — Albatros — RAM
Schiffsabwehr	Mittlere Reichweite	Aster/PAAMS — Aster/SAAM — ESSM
	Leicht	Sea Skua — AS 15 TT — NSM — Marte — (Polyphem S)
	Schwer	Exocet — Kormoran 2 — Otomat
Panzerabwehr.....	Anti-U-Boot	Milas
	Kurze Reichweite	Eryx
	Mittlere Reichweite	Milan — (Trigan)
Boden-Boden, Deep	Große Reichweite	HOT — LR Trigat
	Attack	G-MLRS — (Polyphem)
	See-Boden	Scalp Naval

Zu den wichtigsten Programmen, die sich derzeit in der Produktionsphase befinden, gehören Mica, Aster, Scalp EG/Storm Shadow, Taurus und Meteor, wobei ein Großteil der Lieferungen zwischen 2003 und 2007 geplant ist.

Im April 2002 gab Malaysia (im Anschluss an einen Auftrag über den Sea Skua im Jahr 2001) eine Bestellung für das Luftverteidigungs-Lenkflugkörpersystem (SHORAD) Jernas mit kurzer Reichweite in Höhe von EUR 175 Mio. ab. Die französische Marine bestätigte die Einführung einer Marineversion der Storm Shadow-Familie, dem Scalp Naval, mit der Unterzeichnung eines Vertrags zur Reduzierung des Risikos bei der Produktentwicklung. Im Jahr 2002 bestätigte das französische Verteidigungsministerium die Einführung der nächsten Generation der Schiffsabwehr-Lenkflugkörperfamilie MM40, die Exocet Bloc 3. Insgesamt gesehen war der Schiffsabwehr-Lenkflugkörper Exocet im Jahr 2002 beim Export sehr erfolgreich.

Im August 2002 unterzeichneten das deutsche Verteidigungsministerium und die TAURUS Systems GmbH („TSG“), eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von LFK, einen Vertrag über EUR 485 Mio. für das stand-off guided Lenkflugkörpersystem TAURUS. Dieser Vertrag, der die Vorbereitung sowie die Produktion der Serie und die Einrichtung von logistischer Unterstützbarkeit umfasste, ist für EADS/LFK von finanzieller und strategischer Bedeutung. Der Vertrag über die TAURUS-Serie stellt für EADS/LFK den größten Vertrag (in Euro) in den vergangenen vierzehn Jahren dar und wird die Position von EADS/LFK im deutschen Verteidigungsmarkt voraussichtlich stärken.

Die Unterzeichnung des METEOR-Hauptvertrags über einen Festpreis von EUR 1,82 Mrd. durch die Regierungen von Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien, Schweden und Großbritannien am 23. Dezember 2002 war für MBDA ein Schlüsselereignis. Die METEOR-Lenkflugkörperfamilie stellt die zukünftige Luft-Luft-Bewaffnung aller europäischen Kampfflugzeugplattformen der nächsten Generation dar (Eurofighter, Typhoon, Rafale und Gripen).

Das Jahr 2002 brachte für eine Reihe von Lenkflugkörperprogrammen wichtige Meilensteine in der Entwicklung mit sich — der erste vertikale Start des VL Mica, operative Qualifizierung des Aster 15 durch Live-Firing -Tests

vom französischen Flugzeugträger Charles de Gaulle, ein Qualifikations-Abschusstest von SAAM/Italien vom italienischen Testschiff Carabinere und Tests des Aster SAMP/T, der Bodenversion des Aster/PAAMS-Lenkflugkörper.

Der Luft-Luft-Lenkflugkörper ASRAAM mit kurzer Reichweite wurde im Jahr 2002 von der britischen Royal Air Force in Betrieb genommen und durchläuft zurzeit Vorabtests vor dem operativen Einsatz. Der Lenkflugkörper wird jetzt von der britischen und der australischen Luftwaffe eingesetzt. Außerdem wurden die ersten Apache- und Scalp EG/Storm Shadow-Lenkflugkörper an die französische und britische Luftwaffe ausgeliefert; derzeit wird eine Reihe von Qualifikationstests bei beiden Kunden durchgeführt.

Transatlantische Kooperationsprogramme konzentrieren sich auf Luftabwehrsysteme. Neben der Teilnahme am Patriot-Programm machte das deutsch-italienisch-amerikanische MEADS durch die Unterzeichnung eines Memorandum of Understanding zwischen den drei Parteien über die Vorentwicklung von phasengesteuerter Risikoreduzierung bedeutende Fortschritte. EADS wurde im Jahr 2001 zu einem Hauptmitglied der beiden miteinander konkurrierenden Konsortien gewählt, die für die NATO eine Machbarkeitsstudie für ein Lenkflugkörper-Abwehrsystem, die für im Operationsgebiet eingesetzte Luftstreitkräfte gedacht sind, erstellen sollen. LFK ist ein Hauptlieferant für das Eurostinger-Projekt und Partner von Raytheon für schiffsgestützte Luftverteidigungssysteme wie RAM.

EADS und MBDA betreiben ihre Aktivitäten oftmals im Rahmen von gemeinsamen Programmgesellschaften, Joint Ventures und Konsortien wie EUROMEADS, Euromissiles und EMDG. Im Februar 2002 gründete MBDA in Spanien das Inmize Joint Venture mit Indra, Izar und EADS-CASA. MBDA hält eine 40 %ige Beteiligung an Inmize; EADS-CASA hält eine weitere Beteiligung von 10 %. Im Juni 2002 vereinbarten MBDA und Thales eine offizielle Kooperation für Suchsysteme, insbesondere für das Meteor-Programm, und MBDA, LFK sowie Rheinmetall Detec schlossen einen Vertrag, um eine kombinierte Lösung aus 35 mm-Marinegeschütz und Mistral-Lenkflugkörper anbieten zu können.

Zusätzlich zu den Schlüsselaktivitäten in den Bereichen Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme befasst sich EADS selbst und durch Beteiligungen an Unternehmen auch mit der Entwicklung und Produktion von wichtigen Untersystemen für Lenkflugkörper wie Gefechtsköpfen, Antriebseinrichtungen, Annäherungszündern und Steuerungssystemen. Mehr als die Hälfte der Kosten für einen Lenkflugkörper entfallen auf diese Untersysteme. Über drei Viertel der von EADS produzierten Untersysteme sind für Lenkflugkörper von EADS selbst bestimmt. Des Weiteren befasst sich EADS mit anderen Lenkflugkörper-Untersystemen wie Startvorrichtungen, elektronische und mechanische Schnittstellen für Lenkflugkörper-Plattformen und Thermobatterien für Flugkörper. Im Jahr 2002 unterzeichneten EADS, MBDA, Finmeccanica, BAE SYSTEMS und SNPE einen Gesellschaftervertrag zur Gründung von ROXEL (Rocket Motors JV, das zu gleichen Teilen von MBDA und SNPE gehalten wird). Der Abschluss der Transaktion wird für Anfang 2003 erwartet. Dieses Joint Venture spiegelt die laufende Konsolidierung der europäischen Industrie für Lenkflugkörper-Untersysteme wider.

MBDA ist auch ein wichtiger Lieferant luftgestützter Selbstschutz-Gegenmaßnahmensysteme für Kampfflugzeuge, Transportflugzeuge und Hubschrauber.

KUNDEN UND MARKETING

Aufträge für Lenkflugkörpersysteme werden von Verteidigungsministerien erteilt. Kürzungen der Verteidigungsbudgets haben dazu geführt, dass sich die europäischen Verteidigungsministerien zunehmend auf standardisierte Produkte konzentrieren, und dass die europäischen Regierungen ihre Beschaffung harmonisiert haben. Das Management geht davon aus, dass sowohl EADS als auch ihre Kunden von diesem Trend profitieren können, da er die Interoperabilität, eine bessere Verteilung der Forschungs- und Entwicklungshaushalte, größere Produktionsmengen und Standardisierung der Produktlinie fördert.

SYSTEME UND VERTEIDIGUNGSELEKTRONIK

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Die Überlegenheit auf dem Gefechtsfeld und die netzzentrische Kriegsführung erfordern zunehmend robuste Lösungen für das Sammeln, die Verwaltung und Verteilung von Informationen und eine nahtlose Integration von der Quelle bis zum Endbenutzer, sowohl für luft-, als auch land- und seegestützte Systeme. Das Geschäftsfeld Systeme und Verteidigungselektronik trägt zu sicherer Information von Sensor-Daten und deren Verarbeitung in Entscheidungshilfe- und Verwaltungssystemen bei.

Die Systeme werden sowohl als einzelne Geräte und Untersysteme oder auch als integrierte Gesamtsysteme vermarktet, die dem Kunden als schlüsselfertige Lösung zur Verfügung gestellt werden. EADS beherrscht fast alle

Teilbereiche und Komponenten dieser Systeme. So bietet EADS beispielsweise komplette Aufklärungssysteme einschließlich Plattformen, Sensoren, Bodenstationen und damit verbundene Führungs- und Kontrollsysteme oder vollständige Aufklärungssysteme mit kombinierter Bild- und Signalaufklärung an.

Im Jahr 2002 wurden 30 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs DCS durch den Unterbereich Systeme und Verteidigungselektronik erzielt.

MARKT

EADS geht davon aus, dass das Segment Verteidigungssysteme und Verteidigungselektronik mittel- bis langfristig wachsen wird, auch wenn die europäischen Verteidigungshaushalte insgesamt rückläufig sein sollten. Jüngste Konflikte zeigten den zunehmenden Bedarf an Interoperabilität von Verteidigungselektronikausrüstungen der Streitkräfte wie C3I-Systemen.

Zu den wichtigsten Konkurrenten im Bereich der Verteidigungselektronik gehören große US-amerikanische und europäische Unternehmen (Raytheon, Lockheed Martin, Thales und BAE SYSTEMS) sowie Konkurrenten aus Israel.

PRODUKTE

C3I-Systeme

Command, Control, Communication und Intelligence („**C3I**“) -Systeme bilden einen wesentlichen Teil des heutigen und zukünftigen Gefechtsfeld-Managements. Diese computergestützten Systeme erfassen das Gesamtbild des Kampfgeschehens und unterstützen Führungsvorgänge auf allen Führungsebenen, von der taktischen Gefechtssebene bis zur übergeordneten strategischen Befehlsebene. Sie können ferner im Simulations- und Testmodus verwendet werden.

Die Hauptziele von C3I-Systemen sind die rechtzeitige Bereitstellung von Informationen sowie der zuverlässige und schnelle Datenaustausch zwischen Streitkräften, einschließlich koalierender Streitkräfte. Als Antwort auf die zunehmende Nachfrage nach Interoperabilität und verbessertem Datenaustausch integriert EADS standardisierte Protokolle und elektronische Dokumente. EADS ist einer der wichtigsten Entwickler und Hersteller von C3I-Systemen für die drei Teilstreitkräfte in Frankreich und Deutschland und die militärischen Führungsstäbe in Deutschland, Frankreich und der NATO.

Informationsgewinnungs-, Überwachungs- und Aufklärungssysteme („ISR“)

Die Systeme von EADS verfügen über beträchtliche Fähigkeiten im Bereich der strategischen und taktischen luft- und satellitengestützten Aufklärung und Überwachung. Die Aktivitäten von EADS umfassen die Entwicklung und Herstellung von Systemen und Sensoren, Nutzlastintegration auf Plattformen, Bodenstationen sowie Bildauswertung und Datenverarbeitung. EADS bietet Einsatzgeräte und Sensoren, insbesondere Radare mit synthetischer Apertur für unbemannte und bemannte Plattformen an.

Im Anschluss an die erste Generation der Drohnenaufklärung (CL289), die von EADS an die französische und deutsche Armee ausgeliefert und bei Operationen im ehemaligen Jugoslawien eingesetzt wurde, entwickelt EADS derzeit ein neues Langstrecken-UAV-System für mittlere Höhen (*Medium Altitude Long Endurance*, „**MALE**“), das das volle Spektrum der Informationsgewinnungs-, Überwachungs- und Aufklärungsmissionen abdeckt. Die erste Evaluierung des MALE UAV wurde im Rahmen eines Vertrags mit dem französischen Verteidigungsministerium vorgenommen, wobei im Jahr 2002 ein erfolgreicher Testflug durchgeführt wurde. Das MALE UAV wird global vermarktet, der Schwerpunkt richtet sich dabei besonders auf europäische Kunden.

Auf Initiative der amerikanischen und deutschen Verteidigungsministerien wirken Northrop Grumman und EADS am ersten europäischen Demonstrationsflug der EuroHawk-Drohne mit, einer Kombination aus einem vorhandenen US-System (GlobalHawk) mit europäischen Elektronik- und Sensorsystemen. EADS ist für das Konzept, das Sensorsystem und die Integration der Sensoren in die EuroHawk-Plattform verantwortlich. Durch die Zusammenarbeit von EADS und Northrop Grumman an diesem Langstrecken-UAV-System für große Höhen soll dem dringenden Bedarf an luftgestützten ISR in Europa entsprochen werden.

Da EADS ein europäischer Marktführer im Bereich Satellitenbildverarbeitung und Bodenstationen ist, wurde sie von der US-Luftwaffe als Lieferant für die Eagle Vision-Bodenstation, die an mehrere Beobachtungssatelliten angeschlossen ist, ausgewählt. EADS hat einen erheblichen Anteil am Bodensegment für das deutsche SAR-Lupe-Radar-Satellitenprogramm und ist darüber hinaus ein Hauptlieferant für Bildverarbeitungsstationen der militärischen Beobachtungssatelliten Helios und der zivilen Beobachtungssatelliten SPOT in Frankreich.

EADS wird eine Schlüsselrolle im Bereich der zukünftigen integrierten ISR-Systeme spielen, zu denen bemannte Flugkörper, unbemannte Flugkörper und satellitengestützte Ressourcen einschließlich des luftgestützten Bodenüberwachungsprogramms der NATO gehören. EADS ist die führende Gesellschaft in der von fünf Nationen gemeinsam getragenen Entwicklung eines Synthetic-Aperture-Radars für die luftgestützte Bodenaufklärung der NATO und des Demonstrationsprojekts SOSTAR-X sowie die gemeinsame Bodenstation. Im Rahmen der integrierten ISR-Systeme hat EADS bereits einen Vertrag über die Lieferung eines Bodensystems zur Integration heutiger und zukünftiger Aufklärungs- und Überwachungssysteme auf der Basis von Internet-Technologien abgeschlossen.

Luftgestützte Systeme

EADS ist der deutsche Partner für eine Reihe von luftgestützten Multifunktions-Radargeräten wie dem Captor (dem früheren ECR 90) des Eurofighters und ist auch wesentlich in den Sparten Systemdienste, -wartung und Nachrüstung engagiert. Jedes Kampfflugzeugsystem wird normalerweise im Laufe der Lebensdauer des Flugzeugs mehrfach nachgerüstet. Zu den Projektbeispielen jüngerer Datums gehören die Verbesserungen am Radar des Kampfflugzeugs Phantom-4 und das Geländefolge-Radar-Programm für den Tornado.

Als Teilnehmer des deutsch-französisch-britischen Konsortium AMSAR befasst sich EADS mit der Entwicklung eines Technologieprogramms für die nächste Generation von Bordradaren für Kampfflugzeuge.

EADS hält eine 50 %ige Beteiligung an United Monolithic Semiconductors („UMS“), einem Joint Venture mit Thales. Das UMS Joint Venture verschafft EADS Zugang zur Gallium-Arsenid-Technologie für Radargeräte der nächsten Generation mit Active Phased Array- und Synthetic Apertur-Radar.

EADS liefert darüber hinaus passive Einheiten für die elektronische Kampfführung, wie den Radar-Warnempfänger für Tornado- und Transall-Flugzeuge und aktive Einheiten für elektronische Gegenmaßnahmen, wie das Selbstschutz-Störsystem am Tornado und geschleppte Tauschkörper. EADS wird dem deutschen Verteidigungsministerium eine spezielle elektronische Kriegsführungssuite für die erste Gruppe der Tiger Kampfhubschrauber liefern. Des Weiteren wurde EADS mit der Integration des elektronischen Selbstverteidigungssystems EuroDASS (*Defensive Aids Subsystem*) der 180 Eurofighter der deutschen Luftwaffe beauftragt.

Das EADS-Portfolio umfasst ferner digitale Kartengeräte für fliegende Plattformen und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber. Des Weiteren ist EADS nach ihrer Entwicklung des Freund-Feind-Erkennungsuntersystems (*Identification Friend Foe*, „IFF“) für den Eurofighter über ein mit Thales Communications betriebenes 50/50 Joint Venture ein Produktionsauftrag für ein IFF-System der nächsten Generation von Seiten des deutschen Amtes für Wehrtechnik und Beschaffung erteilt worden. EADS entwickelt auch Multisensor-Integrations- und Datenfusionstechnologie, die in diesem Bereich im Hinblick auf die Zukunft von entscheidender Bedeutung sind. Zusätzlich bietet EADS Produkte im Bereich Kommunikation und Identifikation an, zu denen Datenverbindungen und Multifunktions-Informationsverteilungssysteme (*Multi-Function Information Distribution System*, „MIDS“) zählen.

Als wichtiger deutscher Arbeitspartner auf dem Gebiet der Militärmissionsavionik für den A400M hat EADS die Subsystem-Verantwortung für das Missionsmanagementsystem und für das Selbstverteidigungsuntersystem übernommen.

Integrierte Sensorsysteme

Die Geschäftseinheit Systeme und Verteidigungselektronik ist auf dem Gebiet der Luftverteidigung sowohl auf Marineplattformen — z. B. Fregatten oder Korvetten — als auch bei bodengestützten Systemen — auf Armee- oder Luftwaffenbattalions/Batterieebene — tätig. Eine der Stärken der Geschäftseinheit ist die Erzeugung von Interoperabilität zwischen Waffensystemen (von MBDA und anderen) und C3I-Systemen höherer Ebenen durch den Einsatz von Führungs- und Kontrollsysteme, die dem Stand der Technik entsprechen.

Über die Geschäftseinheit Systeme und Verteidigungselektronik liefert EADS elektronische Ausrüstungen für Marineschiffe. Dazu gehören Radarsysteme, Ausrüstungen zur elektronischen Kampfführung, Kampfführungssysteme und Marinekommunikationsanlagen, die in vollständige „Gefechtssysteme“ integriert sind. Das Kampfführungssystem für die neue deutsch-niederländische Fregatte LFC wird von ET Marinesystem GmbH, einer gemeinsamen Tochtergesellschaft mit Thales Netherlands, entwickelt.

Als Zulieferer für den Bau von fünf K130-Korvetten für Deutschland ist EADS für die Einsatzsoftware der Gefechtssysteme, für Teile der an Bord befindlichen Sensorsysteme (einschließlich des Multimode-Radars) und der Kommunikation verantwortlich. Im Jahr 2001 entschied sich Finnland für EADS als Hauptlieferanten und Systemintegrator des Squadron 2000-Programms. Das Programm umfasst die Ausstattung zweier schneller Pa-

trouillenboote und von vier Luftkissenfahrzeugen mit dem EADS-Gefechtsmanagement-System und dem TRS-3D-Radar. Diese Systeme ermöglichen die präzise Zusammenführung, Analyse und Übertragung großer Mengen von Sensordaten mit hoher Geschwindigkeit während gemeinsamer Marineoperationen. EADS exportiert außerdem optische (im infraroten und sichtbaren Bereich arbeitende) Feuerleitgeräte für Lenkflugkörpersysteme und Bordgeschütze.

Zur Produktpalette von EADS gehören Systeme für stationäre und mobile bodengestützte Luftabwehrradaranlagen, elektronische Kampfführungs- und Identifikationssysteme für Bodentruppen sowie Radarsysteme für die militärische Flugüberwachung. Hierzu gehören Sensoren für Panzer-Selbstschutzeinrichtungen und Steuerungssysteme für Waffen und Panzertürme. EADS liefert ferner sowohl Küsten- als auch Gefechtsfeldüberwachungssysteme.

Die Signalaufklärungsprodukte von EADS überwachen das elektromagnetische Spektrum, um Informationen über die Streitkräfte von Feinden sowohl vom Boden als auch aus der Luft sammeln zu können. Diese Produkte spielen eine Schlüsselrolle, wenn es darum geht, Informationsüberlegenheit zu gewinnen. EADS produziert ferner Systeme für Gegenmaßnahmen (Störsender), um die feindliche Kommunikation zu stören.

KUNDEN UND MARKETING

Die wichtigsten Kunden der EADS auf dem Gebiet der Verteidigungselektronik sind die Verteidigungs- oder Innenministerien, vor allem in Frankreich und Deutschland. Über verschiedene Joint Ventures und Kooperationen hat EADS Zugang zu den Verteidigungsministerien anderer Kunden innerhalb der NATO, insbesondere in Großbritannien, Spanien und Italien. Auch Exportmärkte bieten Wachstumschancen. Joint Ventures mit anderen Hauptlieferanten helfen, den Marktzugang in Europa und weltweit zu sichern.

DIENSTLEISTUNGEN

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Bis Ende 2002 unterteilte EADS ihre Dienstleistungsaktivitäten im Sektor Verteidigung und zivile Systeme in vier Hauptbereiche: (1) an Dritte vergebene Dienstleistungen, (2) Tests und damit verbundene Dienstleistungen, (3) technische Dienstleistungen und (4) Dienstleistungen für technische Lösungen. Zum Jahresende wurde der Bereich Dienstleistungen für technische Lösungen von MDTV an IBM verkauft, wodurch sich EADS aus diesem Geschäftsbereich zurückzog. Die Internet- und Betreiber-Dienstleistungen wurden im Jahr 2001 abgestoßen.

Die zunehmende Komplexität moderner Systeme und technischer Hilfsmittel sowie die Forderung nach Kosteneffizienz führen dazu, dass Kunden zunehmend schlüsselfertige Lösungen und nicht nur den Kauf einzelner Geräte anstreben. Auf Grund ihrer technischen und organisatorischen Fähigkeiten kann EADS die technischen Ressourcen und Produkte ihrer verschiedenen Einheiten und externen Lieferanten zusammenlegen, um entsprechende schlüsselfertige Lösungen anzubieten.

Für Streitkräfte bietet Outsourcing eine wirksame Lösung des Problems knapper Staatshaushalte und der Reduzierung des militärischen Personals. Um ihre Stellung als Hauptauftragnehmer für militärische Kunden zu behaupten und um ein profitables Wachstum in stabilen Verteidigungsmärkten zu erwirtschaften, strebt EADS eine Schlüsselrolle beim Outsourcing von Dienstleistungen im Verteidigungsbereich an.

Die Geschäftseinheit Dienstleistungen machte im Jahr 2002 8 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs DCS aus.

PRODUKTE

An Dritte vergebene Dienstleistungen

EADS Services bildet einen Teil eines Konsortiums (ISIC 21) mit CSC Ploenzke und Mobilcom, das vom deutschen Verteidigungsministerium als „bevorzugter Bieter“ für das Herkules-Projekt im Wert von EUR 6,5 Mrd. eingestuft wurde (Outsourcing der Kommunikations- und IT-Dienstleistungen des deutschen Verteidigungsministeriums). Der EADS-Anteil an diesem Projekt beläuft sich, wenn ein Vergabe erfolgt, voraussichtlich auf EUR 1,5 Mrd. über die nächsten zehn Jahre verteilt. Die Projektvergabe wird für das Jahr 2003 erwartet.

EADS Services nimmt zusammen mit anderen Geschäftseinheiten von EADS sowie Partnern in Großbritannien am Air Tanker-Konsortium teil, als eine der zwei Gruppen, die sich um das FSTA-Projekt des britischen Verteidigungsministeriums bewerben. FSTA stellt das größte Finanzierungsprojekt auf privater Initiative in Europa der letzten 27 Jahren dar. Die Projektvergabe wird für das Jahr 2003 erwartet.

EADS nimmt außerdem an verschiedenen Outsourcing-Projekten für französische, deutsche, spanische und britische Militärfunktionen auf dem Gebiet Logistik, Schulung, Telekommunikation und Flugbetrieb teil.

Im Jahr 2002 erwarb EADS zur weiteren Stärkung ihres Portfolios des Outsourcings von Militärdienstleistungen die *Gesellschaft für Flugzieldarstellung* („GFD“) und ergänzte somit ihre Akquisition einer Mehrheitsbeteiligung an AVDEF im Jahr 2001. GFD (in Deutschland) und AVDEF (in Frankreich) bieten Ausbildungsdienstleistungen für die deutsche und französische Marine und Luftwaffe für die Luftverteidigung an und stellen darüber hinaus weitere kommerzielle Dienstleistungen in Europa und Nordamerika bereit. GFD wurde vom deutschen Verteidigungsministerium offiziell als Vertragspartner für einen Flugbetriebs-Vertrag in den Jahren 2004 bis 2008 ausgewählt (Target-Towing, ELOKA-Ausbildung). Im Verlauf der letzten drei Jahre konnte AVDEF im Durchschnitt ein 20 %iges Umsatzwachstum pro Jahr verzeichnen.

Mit ihren Beteiligungen an AVDEF und GFD befindet sich EADS Services in einer guten Position, um im Rahmen eines Konsortiums mit Serco an der CATS-Ausschreibung des britischen Verteidigungsministeriums teilzunehmen.

Tests und damit verbundene Dienstleistungen

Die zunehmend komplexer werdende Elektronik, die in Flugzeugen und Waffensystemen eingesetzt wird, erfordert ständige Wartungstests der Ausrüstung.

EADS Services hat über ihre Geschäftseinheit Tests und Dienstleistungen weltweit eine führende Position in Bezug auf den Marktanteil für Mehrzweck-Testsysteme und -dienstleistungen für Zivillflugzeuge und ist in Europa der größte Anbieter für Mehrzweck-Testeinrichtungen im Verteidigungssektor. Zudem bietet EADS mobile Testeinrichtungen für luftgestützte Sensoren wie Radare an.

Im Jahr 2002 erhielt die Geschäftseinheit Tests und Dienstleistungen wichtige Aufträge von Dassault Aviation (für die Mirage 2000 und das Mermoz-Programm für die Rafale) und vom französischen Verteidigungsministerium (für elektro-optische Lichtersetzgeräte für den Leclerc-Panzer). Außerhalb Europas hat EADS Services über TYX und ARC, die EADS im Jahr 2001 erwarb, die Entwicklung von Testaktivitäten in den USA fortgesetzt. Trotz der abnehmenden Geschäftstätigkeit in Bezug auf Fluggesellschaften in den USA im Jahr 2002 konnte EADS in Zusammenarbeit mit Honeywell einen wichtigen Vertrag für Testsysteme der neuen Generation abschließen.

Technische Dienstleistungen

EADS stellt über APSYS technische Studien und Know-how in Bezug auf die Sicherheit und Sicherung komplexer Systeme zur Verfügung. Im Jahr 2002 wurden von Airbus und der Ölindustrie (BP, Shell, TotalFinaElf) bedeutende Verträge vergeben.

Technische Lösungsdienste

EADS Services bietet über MULTICOMS internationale Sprachkommunikationsdienste für schwierig zu bedienende Zielorte und für Mobilfunknetze an.

TELEKOMMUNIKATION

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

EADS Telecom vereint sämtliche Aktivitäten von EADS in Bezug auf Kommunikationsnetze in den Märkten für Verteidigung, öffentliche Sicherheit und Sicherheit im zivilen Bereich. Ihr Schwerpunkt liegt auf der Bereitstellung von vollständig integrierten Fest- und Drahtlosnetzen zur Ermöglichung der Konvergenz von Sprach- und Datenkommunikation mit Hilfe modernster Technologien wie beispielsweise dem Internet-Protokoll.

Die Umsatzerlöse aus der Geschäftseinheit Telekommunikation beliefen sich im Jahr 2002 auf 22 % des Gesamtumsatzes des Geschäftsbereichs DCS.

MÄRKTE

Verteidigung: EADS Telecom bietet sichere Netze und Anwendungen an, die der wachsenden Nachfrage ihrer Kunden (hauptsächlich NATO-Länder) nach Infrastruktur- oder Gefechtsfeldnetzen, die durch Joint Rapid Reaction Forces rasch eingesetzt werden können, entsprechen. Die treibende Kraft dieses Marktes ist die zunehmende Verwendung von „Commercial Off the Shelf“-Technologien („COTS“), die dem Kunden hochwertige Lösungen bei geringeren Kosten bieten. Der Verteidigungsmarkt ist durch eine starke Nachfrage nach Interoperabilität und Konvergenz verschiedener Kommunikationsunterssysteme (Infrastrukturnetze,

Gefechtsfeldnetze, taktische Netze, Satellitenverbindungen, mobile Netze, C3I) in eine einzige Plattform gekennzeichnet, die eine nahtlose Sprach-/Datenkommunikation zwischen „Hauptquartier und Soldat“ ermöglicht. Die wichtigsten Mitbewerber von EADS in diesem Markt sind Thales, BAE SYSTEMS und US-Systemintegratoren wie General Dynamics und Northrop Grumman.

Öffentliche Sicherheit: EADS Telecom stellt sichere mobile Netzsysteme für Polizei, Feuerwehren, die Gesundheitsversorgung und zivile Schutzorganisationen bereit. Diese Systeme bieten drahtlose Kommunikation mit Funktionen wie Verschlüsselung und Integration mit Anwendungen wie beispielsweise C3I, GPS-Positionierung, Datenbanken und Portale, Gruppenkommunikation, Kommunikation einzelner Personen mit unterschiedlicher Priorität und Walkie-Talkie-Modus. In diesem Markt ist Motorola der wichtigste Mitbewerber von EADS Telecom, zusammen mit Nokia und US-Systemintegratoren wie General Dynamics und Raytheon.

Kommerzielle Systeme: EADS Telecom bietet integrierte Kommunikationssysteme für Flughäfen, Transportunternehmen (zur Fuhrparkverwaltung) und schutzbedürftige Industriestandorte (z. B. Atomkraftwerke) an. Die schlüsselfertigen Lösungen von EADS Telecom basieren hauptsächlich auf Funkkommunikationssystemen sowie auf privaten automatischen Nebenstellenanlagen (PABXs). Außerdem entwickelt EADS Telecom Call-Center-Systeme für große Gesellschaften und entfernt gelegene Standorte. Ihre Hauptmitbewerber im Bereich kommerzielle Systeme sind Alcatel, Cisco, Nortel und Avaya.

Kommerzielle Produkte: EADS Telecom bietet basierend auf ihrer PBX IP-Produktpalette Kommunikationsnetze für Unternehmen an. In diesem Segment setzt EADS Telecom ein indirektes Verkaufsmodell ein und stützt sich dabei auf Partner wie Vertragshändler und Betreiber zur Optimierung ihrer Marktabdeckung. Die Kommunikationsnetzwerke großer Unternehmen organisieren und übertragen Daten und Sprache über ihre internen Computer- und Telefonsysteme. Das Lösungskonzept für Unternehmensnetze besteht aus Vermittlungsanlagen und Verbindungsleitungen, die den zentral gesteuerten Sprach- und Datenverkehr zwischen den lokalen Netzen und Anwender-Endgeräten privater Firmennetze abwickeln. Aktuelle Markttrends konzentrieren sich auf die Integration von Sprach- und Datennetzen durch die zunehmende Nutzung von Internet-Protokollen.

Über ihre Tochtergesellschaften in Frankreich, Deutschland, Spanien, Großbritannien und Mexiko profitiert EADS Telecom von einer multinationalen Präsenz, die durch lokale Markenwiedererkennung und den direkten Zugriff auf ihre Zielkunden bereitgestellt wird.

PRODUKTE

Militärische und sichere Telekommunikation

Das Management ist der Auffassung, dass die bei der zivilen Telekommunikation eingesetzten Technologien zunehmend eine wichtige Rolle im Bereich der sicheren Mobilfunknetze und der militärischen Telekommunikation spielen werden. EADS ist gut positioniert, um aus diesem Trend Vorteile zu ziehen, indem sie ihr Technologie-Portfolio und ihren sehr guten Zugang zu Kunden im öffentlich-rechtlichen Bereich nutzt. EADS Telecom bietet militärische Kommunikationsnetze, Festnetze, Netze für Gefechtsfelder und taktische Netze sowie Funkkommunikationszubehör für Streitkräfte und Regierungsbehörden, die sich mit der nationalen Sicherheit befassen. Diese Netze ermöglichen die sichere Übertragung von Informationen zwischen verschiedenen Posten auf allen Kommandoebenen.

Verteidigungsmarkt: Im Verteidigungssektor vermarktet EADS Telecom ihre drahtlosen und PBX-Produktlinien, wobei sie Vorteile aus ihrem Know-how bei der Integration der im Einsatz bewährten zivilen Telekommunikationstechnologien zieht, um Produkte mit einem hohen Kosten/Nutzen-Verhältnis anzubieten. EADS ist der Hauptlieferant für das Gefechtsfeld-Netz TWACN/Cormorant und ein wichtiger Subunternehmer für das Bowman Communication System für die britischen Streitkräfte. Insgesamt gesehen schloss EADS Telecom Verträge in Höhe von mehr als EUR 200 Mio. für die Bereitstellung von Kommunikationszubehör an das britische Verteidigungsministerium für die Jahre 2001 und 2002 ab.

EADS Telecom wurde außerdem als bevorzugter Bieter bei umfangreichen Programmen für sichere Kommunikation, wie z. B. Skynet 5 in Großbritannien und Herkules in Deutschland, ausgewählt. Für das deutsche Verteidigungsministerium hat EADS Telecom Kommunikationsnetze für Autoko 90, das halbmobile taktische Netz der deutschen Bundeswehr, geliefert. EADS Telecom wird außerdem die Krisenreaktionskräfte der deutschen Bundeswehr, die in Afghanistan stationiert werden sollen, mit vier Tetrapol-Kommunikationsschutz und 1.200 Endgeräten und Mobiltelefonen beliefern. Auf dem Gebiet der Infrastrukturnetze setzt sie für die französischen Streitkräfte MTGT ein, ein Festnetz zur verschlüsselten Sprachen- und Datenkommunikation, das auf der 6500 PABX basiert.

Das Angebot von EADS Telecom enthält außerdem Anwendungen zur sicheren Informationsübertragung von einkommenden Meldungen, wie etwa das französische Sicherheits-Nachrichtenübermittlungssystem MUSE für militärische Anwendungen.

Markt für öffentliche Sicherheit: Bei der von EADS entwickelten Tetrapol-Lösung handelt es sich um eine drahtlose professionelle Funktechnologie (*Wireless Professional Mobile Radio*, „PMR“), die als eine der zwei weltführenden Technologien für digitale PMR-Produkte gilt (*Quelle: IMS*). Derzeit sind 59 Netze im Einsatz, die in 28 Ländern betrieben werden. Die Hauptkunden von Tetrapol sind Polizei- und paramilitärische Kräfte. Nach dem erfolgreichen Abschluss der landesweiten Implementierung des Rubis-Netzes für die französische Gendarmerie im Jahr 2001 begann EADS Telecom mit der Endphase der Implementierung des Acropol-Systems für die Pariser Polizeikräfte. Acropol wird möglicherweise bis zum Jahr 2008 auch im restlichen Frankreich eingesetzt werden. In Deutschland hat EADS Telecom ein Angebot für die Implementierung des BOS-Netzes für öffentliche Sicherheit abgegeben, das auf der Tetrapol-Technologie basiert. In Spanien wird das Netz mit Telefonica implementiert und deckt bereits mehr als die Hälfte des Landes und der Polizeikräfte ab. Tetrapol wird außerdem mit Erfolg in der tschechischen Republik, in der Schweiz und in Singapur sowie in den USA auf einem Stützpunkt der US-Armee (Fort Irwin) eingesetzt.

In den USA ist EADS Telecom bei der Definition des P 25 Phase II-Standards der drahtlosen Kommunikation für Sicherheitsnetze führend und arbeitet an der Umsetzung dieses Vorsprungs in einen kommerziellen Erfolg durch die Anerkennung des Tetrapol 3G-Standards als US-APCO-Standard.

Kommerzielle Telekommunikation

Im kommerziellen Sektor behauptet EADS Telecom in einem konjunkturell gedrückten Umfeld ihre Marktposition gegen die Wettbewerber Alcatel, Avaya und Tenovis in Frankreich und Siemens, Ericsson und Nortel in Europa und in den USA. Unternehmenslösungen von EADS bieten daten- und sprachorientierte Kommunikationslösungen, Call-Center-Lösungen sowie IP-gestützte Lösungen in Europa und in den USA an. EADS entwickelt die Produktfamilie 6500 PABX für den zivilen Markt und die Märkte für öffentliche Sicherheit und Verteidigung. Die nächste Generation dieses PABX, das Succession 6500 System, ist eine vollständige IP-Lösung, die das Kernstück aller zukünftigen Netzwerklösungen von EADS Telecom sein wird. Im Jahr 2002 wählte die französische Eisenbahngesellschaft das Succession 6500-System als großes Call-Center mit neun Standorten und 1.000 Agenten.

Zusätzlich bietet EADS Dienstleistungen zur Gestaltung und Verwaltung von Systemen zum Vertrieb von Informationen an, die sich auf die IP-Technologie für den zivilen Markt stützen.

4.1.6 RAUMFAHRT

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Hersteller von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen. Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Raumfahrt beliefen sich im Jahr 2002 auf EUR 2,2 Mrd. oder 7 % der gesamten Umsatzerlöse von EADS.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen durch seine Tochtergesellschaften Astrium und EADS Launch Vehicles („EADS LV“) sowie durch die Aktivitäten von CASA Espacio.

Über ihre Beteiligungen an Ariespace, Starsem und Eurockot bietet EADS zudem Dienstleistungen im Zusammenhang mit Starts von Trägersystemen an und über ihre Beteiligung an entsprechenden Joint Ventures offeriert EADS Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten. Des Weiteren ist EADS im Verteidigungsmarkt über ihre Tochtergesellschaft SODERN in den Bereichen Optronik und Raumfahrtgeräten (d. h. Erd- und Sternsensoren) sowie durch ihre Tochtergesellschaft CILAS im Bereich der Lasertechnologie aktiv.

Astrium ist die in der Raumfahrt führende Gesellschaft Europas und deckt alle wichtigen Marktsegmente für Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägerraketenkomponenten ab. Im Satellitengeschäft stellt Astrium (1) Telekommunikationssatelliten für führende Telekommunikationsdienstleister sowie (2) Erdbeobachtungs- und Forschungssatelliten für große nationale und internationale Behörden und (3) Militärapplikationssatelliten für europäische Verteidigungsministerien bereit. EADS beherrscht derzeit 75 % der Stimmrechte bei Astrium über einen direkten Anteil am Eigenkapital von 66 % an Astrium in Form einer Direktbeteiligung und über eine indirekte Beteiligung über DADC und Dornier GmbH — bei beiden ist EADS Mehrheitsaktionär — die gemeinsam 9 % halten, während BAE SYSTEMS die verbleibenden 25 % hält. Im Januar 2003 gab EADS die Vereinbarung zum Erwerb der 25 %igen Beteiligung an Astrium N.V. von BAE SYSTEMS bekannt. Siehe „7.1 Jüngster Geschäftsgang und Ausblick — Jüngster Geschäftsgang“.

EADS LV ist auf den Gebieten kommerzielle Trägerraketen und ballistische Raketen tätig. Als industrieller Konstrukteur der Familie der Ariane-Trägerraketen ist dieser Geschäftsbereich für die Gesamtkonzeption der Trägerraketen sowie für die Organisation und Überwachung der industriellen Teams zuständig und ist für die kompletten Trägerstufen der Ariane 4 und Ariane 5 verantwortlich. Außerdem liefert EADS LV die Ausrüstung für Satelliten und Trägerraketen und ist der Exklusivlieferant von ballistischen Raketensystemen an den französischen Staat.

Während im Geschäftsbereich Raumfahrt im Jahr 2002 Umstrukturierungsmaßnahmen durchgeführt wurden, in deren Rahmen die Mitarbeiterzahl von EADS LV und Astrium reduziert wurde, wurden auch neue Initiativen eingeleitet, um die Effizienz zu steigern und die Rentabilität trotz einer herausfordernden Wettbewerbssituation zu erhöhen. Im Mittelpunkt steht hier verstärkt die Zufriedenheit der Kunden, aggressivere Kostensenkung durch Integration und die Rationalisierung von Management und Funktionen. EADS begann im Jahr 2002 mit der Implementierung eines durchgreifenden Verbesserungsplans für den Tätigkeitsbereich Satelliten und ist derzeit mit der Gründung von LiCo befasst, einer Gesellschaft, in der die Trägerraketen- und Raumfahrt-Infrastrukturaktivitäten von Astrium mit denjenigen von EADS LV kombiniert werden. Es wird erwartet, dass die im Verlauf des Jahres 2003 zu implementierenden Umstrukturierungsaktivitäten im Jahr 2004 zur Rückkehr in die Rentabilität führen werden.

STRATEGIE

Das Management ist der Auffassung, dass der Geschäftsbereich Raumfahrt das zukünftige Wachstum von EADS durch die Bereitstellung von umfassenden militärischen und zivilen Systemen entscheidend beeinflussen wird. Im militärischen Sektor ergänzen sich die Kompetenzen des Geschäftsbereichs Raumfahrt mit den Anstrengungen innerhalb von EADS im Hinblick auf die Entwicklung der Befähigung zur netzzentrierten Kriegsführung, von Abwehrsystemen für ballistische Flugkörper und sicheren Telekommunikationsnetzen. Im zivilen Sektor ist der Geschäftsbereich Raumfahrt so positioniert, dass neue Wachstumschancen in Bereichen wie Flugüberwachungsmanagement und Navigation realisiert werden können.

Nach Auffassung von EADS ist eine florierende kommerzielle Raumfahrtindustrie notwendig, um eine kritische Masse für den Unterhalt des gesamten Raumfahrtgeschäfts — einschließlich der Militärprogramme, die für die Gesamtstrategie von EADS wichtig sind — zur Verfügung zu stellen. EADS vertritt die Auffassung, dass die Konsolidierung und Neukonzipierung der europäischen Raumfahrtindustrie die unausweichliche Reaktion auf den

derzeitigen kommerziellen Raumfahrtmarkt darstellt. Über den Geschäftsbereich Raumfahrt beabsichtigt EADS, eine Vorreiterstellung bei dieser Konsolidierungspolitik einzunehmen, um ihre zukünftige Rolle in der Raumfahrtindustrie zu sichern. Zur Erreichung dieser Zielsetzung stützt sich der Geschäftsbereich Raumfahrt auf folgende Aktivitäten:

- **Neukonzipierung der Geschäftseinheiten Satelliten und Trägerraketen.**

Die Akquisition des 25 %igen Anteils an Astrium von BAE SYSTEMS (Ankündigung der Vereinbarung im Januar 2003) ermöglicht es dem Geschäftsbereich Raumfahrt, die Geschäftsfelder Satelliten und Trägerraketen durch die Schaffung von Kernkompetenz-Zentren in beiden Geschäftsfeldern umzustrukturieren. Die Umstrukturierung wird voraussichtlich Kosteneinsparungen mit sich bringen, da die Überlappung zwischen Astrium und EADS LV verringert wird und den Geschäftsbereich Raumfahrt besser für die Teilnahme an einer weiteren Konsolidierung der europäischen Raumfahrtindustrie positioniert.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt wird zusätzlich zur Umsetzung der bereits angekündigten Mitarbeiterreduzierungsmaßnahmen (1.600 Stellen) weitere 1.700 Stellen kürzen. Der Geschäftsbereich Raumfahrt plant über das Programm Space Ambitious Recovery Actions („SARA“) weitere Kosteneinsparungen zu erzielen, indem das Konzept der integrierten länderübergreifenden Kompetenzzentren implementiert wird und, unter Anpassungen an die Marktnachfrage, indem Finanzierungs-Aktivitäten mit dem Ziel einer erheblichen Reduzierung von Beschaffungskosten umorganisiert und indem die verschiedenen Ressourcen für technische Programme, Systemkonstruktion und -integration und Tests integriert werden.

- **Beibehaltung der Marktposition von Ariane im Markt für kommerzielle Trägerdienste.**

Als größter industrieller Anteilseigner und Lieferant von Arianespace beabsichtigt EADS mit Unterstützung europäischer Staaten die Umstrukturierungsbemühungen der europäischen Raumfahrttransportindustrie als Reaktion auf den schwachen kommerziellen Telekommunikationssatellitenabschuss-Markt anzuführen. Zur Gewährleistung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Ariane-Programms hat EADS sich als industrieller Konstrukteur für die Entwicklung und Produktion der Ariane-Trägerrakete positioniert und ebnet den Weg zu einer Überholung der derzeitigen Fertigungs- und Marketingorganisation, wobei eine Kostenreduzierung und eine gesteigerte Leistung und Zuverlässigkeit der Trägerrakete angestrebt wird.

- **Ausweitung der Führungsrolle von EADS in europäischen militärischen Raumfahrtprogrammen.**

Das Management ist der Auffassung, dass nationale und europäische Raumfahrtprogramme wie das Paradigm Skynet 5-Programm für das zukünftige Wachstum der Gesellschaft von großer Bedeutung sind. Die komplette Übernahme von Paradigm (in Zusammenhang mit der angekündigten Akquisition der 25 %igen Beteiligung von BAE SYSTEMS an Astrium) wird EADS die Expandierung ihres Dienstleistungsangebots über militärische Telekommunikationssatelliten ermöglichen. EADS ist ebenfalls gut bei militärischen Aufklärungssystemen wie Helios 2, Pleiades oder Essaim positioniert sowie auf dem sich entwickelnden Markt für zivile und militärische Erdobservationssatellitensysteme (z. B. Spot, Helios, ERS). Das Management ist der Ansicht, dass europäische Regierungen durch den Afghanistan-Konflikt und den Kosovo-Konflikt die zunehmende Bedeutung von Raumfahrtssystemen erkennen und dass sie dem unabhängigen Zugang zum Weltraum vermehrt Ressourcen widmen sollten — einen entscheidenden strategischen Faktor im Zusammenhang mit den zunehmenden asymmetrischen Bedrohungen. Des Weiteren ist EADS ein wichtiger europäischer Teilnehmer bei der Entwicklung eines Programms zur Abwehr ballistischer Flugkörper.

SATELLITEN

ÜBERBLICK

Satellitensysteme können in vier Gruppen eingeteilt werden: Telekommunikation, Erdbeobachtung, Wissenschaft und Navigation. Dabei finden die Telekommunikationssatelliten in mehreren Bereichen Anwendung; so z.B. als Verbindung für Ferngespräche und Mobiltelefonie, bei Fernseh- und Radioübertragungen sowie bei Datenübertragungen, Multimedia und Internet-Anwendungen. Sie können für zivile und für militärische Anwendungen eingesetzt werden. Beobachtungssatelliten erlauben die Sammlung von Informationen in verschiedenen Gebieten wie etwa Kartographie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcenmanagement sowie militärische Aufklärung. Forschungssatelliten sind maßgeschneiderte Produkte, die den speziellen Erfordernissen ihrer Mission angepasst sind, wie z. B. zur astronomischen Beobachtung der Strahlungsquellen des Universums, zur Erforschung von Planeten oder für Geowissen-

schaften. Navigationssatelliten senden Signale, mit deren Hilfe die Benutzer ihre geografische Position mit hoher Präzision bestimmen können.

MARKT

EADS ist einer der größten Satellitenhersteller Europas und profitiert von langfristigen, engen Beziehungen zu institutionellen Kunden in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, die Zugang zu den jeweiligen Haushaltsmitteln besitzen. Der Markt für die Herstellung kommerzieller Telekommunikationssatelliten ist von starkem Wettbewerb geprägt. Die Entscheidung zum Kauf richtet sich hauptsächlich nach dem Preis, technologischer Expertise und dem Nachweis von Referenzprojekten. Die Hauptkonkurrenten von EADS sind weltweit Boeing, Loral und Lockheed Martin in den USA und Alcatel Space in Frankreich.

Im Segment Telekommunikationssatelliten, das derzeit auf Grund der Wirtschaftsrezession und der Schwierigkeiten der Satellitenbetreiber in einer ungünstigen Lage ist, erwartet das Management eine Erholung auf Grund folgender Faktoren: (1) eine verstärkte Nachfrage nach Telekommunikation, einschließlich Internet, Multimedia und militärischem Bedarf, und (2) eine erhöhte Nachfrage nach Ersetzung vorhandener Satelliten. EADS plant, seinen Marktanteil in diesem Wachstumssegment wesentlich zu vergrößern.

In Europa ist der Markt für Beobachtungs- und Forschungssatelliten entweder auf nationaler oder auf multilateraler Basis und nach dem Prinzip des geografischen Rückflusses organisiert, wonach Aufträge im Verhältnis der entsprechenden Beteiligungen des Herkunftslandes der Lieferanten an inländische Firmen vergeben werden.

Bei Beobachtungs- und Forschungssatelliten schätzt das Management, dass der Marktanteil von EADS etwa 50 % beträgt. EADS ist der Ansicht, dass sich neben dem europäischen institutionellen Markt ein Exportmarkt für Erdbeobachtungssysteme entwickelt.

Weiterhin wird sich im Rahmen der europäischen Umweltprogramme der Bedarf ziviler staatlicher Organisationen wie der Europäischen Raumfahrtbehörde (*European Space Agency*, „**ESA**“) an Erdbeobachtungssatelliten erhöhen. EADS geht davon aus, dass der Markt für Forschungssatelliten mittelfristig stabil bleiben wird.

Auf dem institutionellen Markt für Beobachtungs- und Forschungssatelliten steht EADS mehreren Konkurrenten gegenüber, von denen zahlreiche als Hauptauftragnehmer in Frage kommen. Es kann auch vorkommen, dass eine Raumfahrtorganisation oder andere wissenschaftliche institutionelle Kunden als alleinige oder gemeinsame Hauptauftragnehmer die Kontrolle über die Konzeption eines Projekts leiten.

Auf dem Markt für militärische Satelliten erwartet EADS eine erhöhte Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungssatelliten. Während der jüngsten Konflikte wurde die Unzulänglichkeit der europäischen Militärkapazitäten vor Ort immer stärker deutlich, während die Notwendigkeit, auf schwer fassbare Bedrohungen vorbereitet zu sein, derartige Ausrüstungen zu einer wichtigeren Priorität macht. Ein nennenswertes Merkmal dieser Militärmärkte ist die langfristige Vorhersehbarkeit der Volumina.

Das Segment Navigationssatelliten befindet sich in Europa noch im frühen Entwicklungsstadium. Die ESA-Ministerkonferenz im November 2001 in Edinburgh beschloss die Entwicklung des europäischen Navigationssystems Galileo. Die zuständige EU-Verkehrsbehörde hat im März 2002 der ersten Phase im Wert von EUR 500 Mio. zugestimmt. Die GalileoSat-Konstellation wird voraussichtlich zwischen 2006 und 2008 in Betrieb genommen und sendet dann Navigationsdaten an Benutzer wie Autofahrer, Mobilfunk-Betreiber, Flottenbetreiber oder Notdienste. Das Budget für die Entwicklung, Validierung, die Startphase und die operative Phase wird auf EUR 3,5 Mrd. geschätzt.

PRODUKTE

EADS fertigt Satellitenplattformen sowie Nutzlast- und andere wichtige Teilsysteme und ist somit in der Lage, ihren Kunden schüsselfertige Satellitensysteme anzubieten.

Telekommunikationssatelliten

EADS stellt Telekommunikationssatelliten für Festleitungs- und mobile Anwendungen sowie Satellitenradio- und -fernsehdienste her. Die geostationären Telekommunikationssatelliten von EADS beruhen auf der Plattformfamilie EUROSTAR, von denen der EUROSTAR 3000 das neueste Modell ist.

Im Jahr 2002 erhielt EADS den Zuschlag für einen Vertrag mit Hispasat, einer spanischen Telekommunikationsgesellschaft, über den Bau des Amazonas Telekommunikationssatelliten, der auf der EUROSTAR 3000-Plattform beruht. Außerdem erhielt EADS den Zuschlag für einen Vertrag mit Hellas-Sat über die Lieferung eines

EUROSTAR 2000+ Satelliten zur Bereitstellung der Telekommunikation für die Olympischen Spiele in Griechenland im Jahr 2004.

Im Bereich militärischer Telekommunikationssatelliten wurde Paradigm Secure Communications Limited („**Paradigm**“) vom britischen Verteidigungsministerium für das Skynet 5-Programm als bevorzugter Lieferant ausgewählt; das umfangreiche Angebot umfasst den Einsatz der Raumfahrt- und Bodeninfrastruktur (von Astrium zur Verfügung gestellt) sowie die Bereitstellung der erforderlichen Kommunikationsdienstleistungen über die nächsten 20 Jahre. Im Zusammenhang mit der angekündigten Akquisition der 25 %igen Beteiligung an Astrium von BAE SYSTEMS durch EADS wird die vollständige Kontrolle über Paradigm vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Regulierungsbehörde im Januar 2003 an EADS übertragen werden. Siehe „7.1.4 Jüngster Geschäftsgang und Ausblick — Jüngster Geschäftsgang“.

Beobachtungs- und Forschungssatelliten

EADS ist der in Europa führende Hersteller von Erdbeobachtungssatelliten für militärische und zivile Anwendungen. Auf diesem Gebiet zieht EADS bedeutende Vorteile aus den gemeinsamen Elementen ihrer zivilen und militärischen Projekte.

EADS ist der Hauptauftragnehmer für die folgenden zivilen Erdbeobachtungsprojekte: Envisat, ein europäischer Umweltbeobachtungssatellit, der im März 2002 abgeschossen wurde; Metop, ein polar-orbitales Wettersatellitensystem, und Spot 5, ein Beobachtungssatellit mit hoher Auflösung und größerer Abdeckung, die im Mai 2002 abgeschossen wurden. EADS liefert auch hochleistungsfähige Instrumente für das MSG, ein Wettersatellitensystem der zweiten Generation. Im Januar 2003 unterzeichnete Astrium einen Vertrag mit der ESA über den Bau des Cryosat-Klimaerforschungssatelliten.

EADS ist der Hauptauftragnehmer für die französische Raumfahrtbehörde („**CNES**“) für Pleiades, eine Serie von zwei kleinen, sehr beweglichen Erdbeobachtungssatelliten für zivile und militärische Anwendungen. Die erste Phase des Programms wurde Anfang 2001 abgeschlossen. Die Präzisionsphase wurde Ende 2002 beendet. Die formelle Unterzeichnung der Implementierungsphase des Programms wird für Anfang 2003 erwartet. Im April 2002 schloss EADS einen Vertrag mit der deutschen Raumfahrtbehörde über den Bau des TerraSar X-Band-Radar-Erdbeobachtungssatelliten ab.

EADS ist der Hauptauftragnehmer von Helios, dem bisher einzigen optischen militärischen Beobachtungssatelliten Europas. Gegenwärtig arbeitet EADS an der zweiten Generation, den Helios 2-Satelliten und Bodensegmentssystemen. Daneben ist EADS auch Hauptauftragnehmer für die experimentellen Essaim-Microsatelliten für die militärische Beobachtung elektromagnetischer Aktivität und deren Träger- und Bodensegment.

Bei der Herstellung von Forschungssatelliten, wie zum Beispiel dem Röntgensatelliten („**XMM**“), konnte EADS einen ausgezeichneten Leistungsnachweis erbringen. Außerdem ist EADS der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung der interplanetaren Sonden Mars Express und Rosetta.

Navigationssatelliten

EADS hat zusammen mit Alcatel Space und Alenia Spazio eine Gesellschaft gegründet, die speziell dem Bau und der Inbetriebnahme des europäischen Navigationssystems Galileo dienen wird. Astrium ist zu 45 % an Galileo Industries S.A. beteiligt und wird daher eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Galileo-Systems spielen, das bis 2008 einsatzbereit sein soll. Galileo würde aus einer Konstellation von 30 Satelliten, einschließlich dreier Ersatzsatelliten auf der Umlaufbahn, bestehen.

RAUMFAHRT-INFRASTRUKTUR

ÜBERBLICK

Das Segment Raumfahrt-Infrastruktur umfasst bemannte und unbemannte Raumfahrtsysteme. Die International Space Station („**ISS**“) bildet zusammen mit den Entwicklungsprogrammen und -dienstleistungen für entsprechende Raumfahrzeuge und Ausrüstungen den wichtigsten Teil der Aktivitäten dieses Segments.

MARKT

Die Nachfrage nach Raumfahrt-Infrastruktur-Systemen stammt ausschließlich von öffentlich finanzierten Raumfahrtorganisationen, insbesondere der ESA, der NASA, der RKA (Russland) und der NASDA (Japan). Solche Systeme werden normalerweise in Kooperation mit internationalen Partnern gebaut. Der europäische Beitrag zur ISS besteht aus (1) der Columbus Orbital Facility, einem an die ISS angeschlossenen Raumlabor-Modul, (2) Fahr-

zeugen für den Transport von Fracht und Besatzung und (3) der Bereitstellung von Logistik und sonstigen Dienstleistungen für die ISS.

Sobald die ISS voll betriebsbereit ist, wird für eine Reihe von Raumfahrt-Infrastrukturprodukten ein allgemeiner Wettbewerb beginnen, so z. B. für die Beschaffung der Ausrüstung für wissenschaftliche Experimente zusammen mit der Nutzung und Wartung der Raumstation. EADS bewirbt sich zurzeit um einen Zwölfjahresvertrag als Dienstleister für die ISS.

PRODUKTE

Bemannte Laboratorien oder Habitate

EADS ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Integration der Columbus Orbital Facility und ist für die bordseitige Datenverarbeitungseinrichtung verantwortlich. EADS ist am Bau des European Robotic Arm beteiligt und liefert Konstruktionsteile für die ISS.

Raumfahrzeuge

EADS ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV (*Automatisiertes Transfervehikel*), das Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Die geplanten acht ATVs werden von der Ariane 5 in die Umlaufbahn gebracht. Auf Grund der Erfahrung der Gesellschaft mit dem atmosphärischen Wiedereintrittsdemonstrator, dem ARD (*Atmospheric Re-entry Demonstrator*), ist EADS auch an der technologischen Entwicklung des US-amerikanischen bemannten Wiedereintrittsfahrzeugs für die ISS, des CRV (*Crew Return Vehicle*) beteiligt gewesen. Da die NASA im Jahr 2002 das CRV-Programm zu Gunsten der Entwicklung eines Fahrzeugs mit besserer Leistung aufgab, ist EADS darum bemüht, ihre Ressourcen für das Nachfolgeprogramm einzusetzen.

TRÄGERRAKETEN UND TRÄGERDIENSTE

ÜBERBLICK

Für Raumfahrtsysteme (Satelliten und Raumfahrt-Infrastrukturelemente) sind Trägerraketen mit mehreren Stufen erforderlich, um sie in die Umlaufbahn zu bringen. Während des Startverlaufs wird die Trägerrakete zerstört. EADS ist hier in zwei getrennten Geschäftsbereichen aktiv: (i) der Herstellung von Trägerraketen für zivile und für militärische Zwecke und (ii) der Bereitstellung von Trägerdiensten durch ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot.

MARKT

Die Entwicklung des Trägerraketenmarktes hängt von der Nachfrage nach Satelliten und Raumfahrt-Infrastruktur ab. Der durchschnittliche offene Markt für Trägerdienste bleibt laut Schätzung des Management mit ca. 20 bis 25 Nutzlasten pro Jahr, von denen es sich bei den meisten um geostationäre Telekommunikationssatelliten handelt, weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Dieser Wert kann allerdings den Wirtschaftszyklen entsprechend schwanken. Dieser Markt umfasst nicht die Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russland und China.

Der Markt für Trägerraketen weist hohe Zugangsbarrieren auf, da er technologisch komplex ist und die nationalen Behörden die Entwicklungsfinanzierung auf wenige Unternehmen konzentrieren. Im Jahr 2002 stellten Boeing und Lockheed Martin die Trägerraketen Delta 4 (Boeing) und Atlas 5 (Lockheed Martin) vor, bei denen es sich um neue Produkte im Trägerraketenmarkt handelt.

Die wachsende, gewinnorientierte Privatkundenbasis für Satelliten hat die Entwicklung von Anbietergesellschaften von Trägerdiensten gefördert, welche über Preis und Qualität ihres Services konkurrieren. Unter ihnen sind Organisationen entstanden, die den Zugriff auf billige, verlässliche Militärraketen von Gesellschaften in der ehemaligen Sowjetunion mit den Marketing-Kenntnissen und dem Zugang zum offenen Satellitenmarkt der westlichen Firmen verbinden. Diese Situation führt zu einem starken Wettbewerb auf dem Markt für kommerzielle Trägerraketen.

Bei der Verteidigung verfolgt Frankreich eine unabhängige strategische Politik, die sich gegenwärtig auf von U-Booten startenden ballistische Raketensysteme stützt. Im Jahr 1998 beschloss die französische Regierung, eine neue Generation ballistischer Raketen zu entwickeln. Zusätzlich zu neuen Verkäufen und staatlich finanzierten Entwicklungsarbeiten bringen ballistische Raketensysteme einen beträchtlichen Wartungsaufwand mit sich, um sicherzustellen, dass sie über die Lebensdauer des Gerätes, die mehrere Jahrzehnte betragen kann, einsatzbereit bleiben. Die Aktivitäten von EADS im Segment Ballistische Raketen werden über EADS LV abgewickelt, dem

alleinigen Lieferanten ballistischer Raketen an den französischen Staat, welcher gleichzeitig alleiniger Kunde auf diesem Gebiet ist.

PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

Trägerdienste

EADS ist auf dem Gebiet der Trägerdienste aktiv durch Beteiligungen an Ariespace mit Trägerraketen für hohe Nutzlasten, an Starsem mit Trägerraketen für mittelschwere Nutzlasten und an Eurockot mit Trägerraketen für geringe Nutzlasten.

Ariespace. Durch die Kontrolle einer 27,13 %igen Beteiligung an Ariespace (direkt und indirekt) ist EADS nach CNES der zweitgrößte Gesellschafter und der größte industrielle Gesellschafter. Entsprechend dem Gesamtumsatz des Jahres 2002 ist Ariespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten mit 147 kommerziellen Satellitenabschüssen seit dem Jahr 1984. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Ariespace europäische Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch Guyana Raketenstarts durch. Ihr Marktanteil am zugänglichen Markt liegt bei über 50 %. Im Jahr 2002 wurden acht Ariane 4-Starts (von denen sieben kommerzielle Starts waren) und vier Ariane 5-Starts (von denen drei kommerzielle Starts waren) durchgeführt. Die derzeitig verwendete Version der Ariane 5 hat die Kapazität, eine oder mehrere Nutzlasten mit einer Gesamtmasse von bis zu 6 t in eine geostationäre Erdumlaufbahn zu bringen. Der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte im Jahr 1999, vier Ariane 5-Raketen sind im Jahr 2000 erfolgreich auf eine Erdumlaufbahn geschossen worden und eine im Jahr 2001. Der erste Start einer Ariane 5-Version mit einer höheren Schubleistung (der vierte Ariane 5-Start im Jahr 2002), die über eine Nutzlastkapazität von bis zu 10 t verfügte, musste abgebrochen werden, was zu der Zerstörung der Nutzlast führte. Es wird zurzeit an der Trägerrakete gearbeitet, damit diese in der nahen Zukunft wieder eingesetzt werden kann.

Starsem. EADS besitzt eine direkte Beteiligung von 35 % an Starsem, einem französischen Unternehmen gemeinsam mit Ariespace (15 %), der russischen Raumfahrtbehörde (25 %) und dem im Besitz des russischen Staats befindlichen Zentralen Spezialisierten Konstruktionsbüro „Progress“ (25 %). Starsem vermarktet Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für auf niedrigen und mittleren Erdumlaufbahnen eingesetzte Satelliten.

Eurockot. Eurockot wird gemeinsam von EADS (51 %) und Khrunichev (49 %) beherrscht und bietet preiswerte Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rockot-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19. Im Jahr 2002 führte Eurockot zwei erfolgreiche Start aus und erhielt den Zuschlag für vier neue Startverträge.

Kommerzielle Trägerraketen

EADS stellt Trägerraketen her und führt für das Ariane-Programm Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch. Die ESA finanziert die Entwicklungskosten und die dazugehörige Technologie für die Ariane-Trägerraketen. Sobald eine Trägerrakete von ESA zertifiziert wird, vermarktet und verkauft Ariespace die entsprechenden Trägerdienste weltweit.

EADS ist der industrielle Konstrukteur für die Trägerraketen Ariane 4 und Ariane 5. Die Gesellschaft ist für die Gesamtkonzeption der Trägerraketen sowie für die Organisation und Überwachung der industriellen Teams zuständig. Als Reaktion auf die Initiative von EADS, den Herstellungsprozess des Ariane-Programms zu optimieren, weitete die Ministerkonferenz der ESA im November 2001 in Edinburgh die Zuständigkeit von EADS auf die Hauptproduktion aus und legte somit den Grundstein für eine Überholung der Herstellungsorganisation, geringere Kosten und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit von Ariane.

Der letzte Ariane 4-Flug fand im Februar 2003 statt. Gegenwärtig konzentriert sich EADS auf die Herstellung der Ariane 5 und die Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft der Ariane 5-Version mit höherer Schubleistung. Zusätzlich zu ihrer Rolle als industrieller Konstrukteur liefert EADS Raketenstufen für die Ariane 5, produziert Ausrüstungsgestelle, stellt die Flugsoftware bereit und liefert Inter-Stufen-Strukturen für Ariespace. Diese Aktivitäten im Ariane-Programm unterstreichen die Schlüsselrolle, die EADS im europäischen Trägerraketengeschäft spielt. Weiterhin liefert EADS Trägerraketenausrüstung an nicht-europäische Kunden, insbesondere in den USA.

Das Management bemüht sich weiterhin um die Senkung der Produktionskosten und die Umstrukturierung der Trägerraketen-Aktivität von EADS zu einer einzigen Gesellschaft, die Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Herstellung von Ariane werden soll.

Ballistische Raketen

EADS entwickelt, fertigt, testet und wartet ballistische Raketen, darunter die M4/M45, eine seegestützte, ballistische Interkontinentalrakete. Gemäß ihrem Vertrag mit dem französischen Staat wird EADS die industrielle Wartung des M4/M45-Systems bis zum Ende seiner Betriebszeit wahrnehmen. EADS erhielt den Auftrag, das neue von U-Booten getragene strategische Raketensystem M51 mit verbesserten technischen und operationellen Eigenschaften zu entwickeln. Die erste Entwicklungsphase soll im Jahre 2008 beendet sein. Nach Meinung des Managements wird die Entwicklung und Produktion der M51 durch die damit verbundene, nachfolgende Produktions- und Entwicklungsarbeit EADS langfristig eine technologisch anspruchsvolle Tätigkeit verschaffen.

Da die Entwicklung ballistischer Raketen relativ gut vorhersehbar ist und die gegenwärtigen Aufträge mit dem Einstieg in die Produktionsphase von Ariane 5 zusammenfallen, können die Entwicklungskapazitäten optimal genutzt werden.

Im Rahmen der Bemühungen der USA um die Entwicklung eines Verteidigungssystems gegen Raketenangriffe wurden Astrium und EADS LV von der NATO zu Mitgliedern des transatlantischen Konsortiums ausgewählt, das eine Machbarkeitsstudie für das Projekt Theatre Missile Defense vorlegen soll. Im Juli 2002 schloss EADS ein Memorandum of Understanding mit Boeing im Hinblick auf das Missile Defence System-Projekt ab, was die entscheidende Rolle von EADS in der europäischen Entwicklung und Implementierung eines Abwehrsystems für ballistische Flugkörper hervorhebt.

BETRIEB UND DIENSTE

EADS hat den Dienstleistungssektor für militärische Telekommunikationssatelliten als wichtigen Bereich für zukünftiges Wachstum identifiziert. Im Juli 2002 gründeten EADS und BAE SYSTEMS gemeinsam das Unternehmen Paradigm, um den Dienstleistungsanforderungen des Skynet 5-Programms des britischen Verteidigungsministeriums, dem zukünftigen militärischen Telekommunikationssatellitensystem Großbritanniens, Rechnung zu tragen. Paradigm wurde für die Bereitstellung dieser Dienstleistungen als bevorzugter Bieter ausgewählt und wird mit Astrium einen Vertrag über die Fertigung und Bereitstellung von Satelliten und Bodensystemen abschließen. Im Zusammenhang mit der angekündigten Akquisition der 25 %igen Beteiligung an Astrium von BAE SYSTEMS durch EADS wird, die Erteilung der aufsichtsrechtlichen Zustimmung vorausgesetzt, die Gesellschaft im Jahr 2003 alleiniger Eigentümer von Paradigm werden. Siehe „7.1 — Jüngster Geschäftsgang und Ausblick — Jüngster Geschäftsgang“.

EADS hat außerdem Beteiligungen an bestimmten Gesellschaften, die kommerzielle Telekommunikations- und Erdbeobachtungsdienste anbieten (z. B. Spotimage/Infoterra).

PRODUKTION UND ZULIEFERER

Der Geschäftsbereich Raumfahrt unterhält zurzeit Produktionsstätten in Frankreich (Vélizy, Les Mureaux, Bordeaux, Toulouse), Deutschland (Backnang, Bremen, Friedrichshafen, Lampoldshausen, Ottobrunn, Rostock, Trauen), Spanien (Madrid), Großbritannien (Portsmouth, Stevenage) und Französisch Guayana (Kourou).

4.1.7 BETEILIGUNGEN

DASSAULT AVIATION

EADS hält einen Anteil von 45,94 % an Dassault Aviation — eine an dem *Premier Marché* der Pariser Börse (Euronext Paris) notierte Gesellschaft — zusammen mit der Groupe Industriel Marcel Dassault („GIMD“) (50,02 %) und dem freien Handel (4,04 %).

Dassault Aviation ist ein wichtiger Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Das im Jahr 1945 gegründete Unternehmen hat bisher über 7.500 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 73 Länder ausgeliefert.

Auf Grundlage der im Unternehmen vorhandenen Erfahrungen als Konstrukteur und industrieller Konstrukteur von komplexen Systemen befasst sich Dassault Aviation mit Konstruktion, Entwicklung und Produktion einer breiten Palette von militärischen Flugzeugen und Firmenjets.

Um möglichen Interessenkonflikten bei den militärischen Produkten von Dassault und EADS (Rafale und Eurofighter) vorzubeugen und die Bereiche voneinander abzuschirmen („Chinese Wall“), untersteht die Beteiligung von EADS an Dassault Aviation dem Bereich Strategische Koordination, während das Eurofighter-Programm dem Geschäftsbereich Luftfahrt zugeordnet ist.

Militärflugzeuge

Dassault Aviation bietet zwei Mehrzweck-Kampfflugzeuge an, die Rafale und die Mirage 2000-Familie.

- *Rafale*. Zum Rafale-Projekt gehören drei Versionen eines zweimotorigen Mehrzweck-Kampfflugzeuges, das sowohl für Anwendungen der Luftstreitkräfte als auch der Marine konstruiert wurde. Entsprechend den Haushaltsplänen der Regierung erwägt Frankreich den Kauf von 294 Rafale-Maschinen, 234 für die Luftstreitkräfte und 60 für die Marine. Die Gesamtkosten des Programms belaufen sich auf EUR 32,3 Mrd., davon entfallen EUR 9,5 Mrd. auf Entwicklungskosten. 61 Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben. 36 von ihnen sind für die Luftwaffe bestimmt und 25 für die Marine. Im Jahr 2001 wurde die erste einsatzbereite Gruppe von Marine-Rafale auf dem Flugzeugträger Charles de Gaulle in Betrieb genommen. Zwölf Rafale wurden bis Ende 2002 ausgeliefert.
- *Mirage 2000*. Flugzeuge der Mirage 2000-Familie werden in zwei Versionen angeboten.
 - (1) Die Mirage 2000-5, die neueste Version, ist ein Mehrkampf-Kampfflugzeug, das für den Luftkampf gegen Mehrfach-Ziele und auch für Luft-Boden-Missionen konstruiert wurde. Die Mirage 2000-5 kann mit MBD MICA Luft-Luft-Abfang- und Gefechtsflugkörpern ausgerüstet werden.
 - (2) Die Mirage 2000-D, ein Allwetter-Offensiv-Flugzeug, das gegenwärtig von den französischen Luftstreitkräften eingesetzt wird, soll für den Abschluss der neuen Luft-Bodenabstandswaffe MBD SCALP EG umgerüstet werden. Das letzte von der französischen Luftwaffe im Jahr 1996 in Auftrag gegebene Flugzeug wurde 2001 geliefert.

Bisher wurden über 600 Flugzeuge vom Typ Mirage 2000 bestellt, fast die Hälfte davon von fremden Staaten.

Firmenjets

Dassault Aviation bietet eine breite Palette von Produkten in der oberen Leistungs- und Preisklasse des Firmenjet-Sektors. Mehr als 1.400 Falcon-Firmenjets sind seit der ersten Falcon 20-Lieferung im Jahr 1965 ausgeliefert worden. Falcon-Jets stehen zur Zeit in 60 Ländern in aller Welt im Dienst und transportierten Unternehmensangehörige, VIPs und Regierungsvertreter. Zur Zeit gehören vier Tri-Jets zur Falcon-Familie: Die Jets Falcon 50EX, 900C, 900EX und 7X; ferner der zweimotorige Falcon 2000-Jet und der Falcon 2000EX, der seit Oktober 2000 ausgeliefert wird. Zum Jahrtausendwechsel hat sich der Dassault Falcon klar als Branchenführer in seinem Marktsegment etabliert. Im Jahr 2002 gingen 72 Festbestellungen ein gegenüber 73 Festbestellungen im Jahr 2001. Trotz des geringeren Volumens von Firmenbestellungen, das die allgemeine Konjunkturabschwächung widerspiegelt, wurden im Jahr 2002 66 Falcon ausgeliefert. Im Jahr 2001 wurde das neueste Projekt der Falcon-Familie, der Langstrecken-Tri-Jet Falcon 7X, im Werk Teterboro, New Jersey, der Öffentlichkeit vorgestellt. Es befindet sich derzeit in der Entwicklung.

DASA-DORNIER LUFTFAHRT

DADC, an der EADS zu 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 75,9 % an der Dornier GmbH, die wiederum eine 1,58 %-ige Kapitalbeteiligung an der Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH hält, die alleinige Gesellschafterin der Dornier Luftfahrt GmbH ist. Durch diese Minderheitsbeteiligung ist EADS nicht an operativen Entscheidungen betreffend der Dornier Luftfahrt GmbH beteiligt.

4.2. Geistiges Eigentum

Geistiges Eigentum („IP“), einschließlich der Patente, Marken und des Know-hows, spielt eine wichtige Rolle in der Produktion und bei dem Schutz der Produkte und Technologien von EADS. Durch die Nutzung der Rechte an geistigem Eigentum ist EADS in der Lage, ihre Wettbewerbsposition im Markt aufrechtzuerhalten und ihre Produkte ungehindert herzustellen und zu verkaufen.

Jede der Tochtergesellschaften der EADS-Gruppe besitzt geistiges Eigentum, das sich auf die jeweiligen Geschäftsbereiche bezieht. Das in der EADS-Gruppe eingesetzte geistige Eigentum kann sich entweder direkt im Besitz der Tochtergesellschaft befinden, die es erworben hat, oder von EADS lizenziert werden, wenn dieses geistige Eigentum für die EADS-Gruppe von gemeinsamem Interesse ist. EADS selbst verfügt ebenfalls über geistiges Eigentum oder hat entsprechende Lizenzverträge mit ihren Tochtergesellschaften abgeschlossen.

EADS zentralisiert und koordiniert das IP-Portfolio der EADS-Gruppe, verwaltet das IP zusammen mit ihren Tochtergesellschaften und fördert die Lizenzvergabe von gemeinsamem IP unter den Tochtergesellschaften. Des Weiteren stellt EADS sicher, dass die zum Schutz der Vertraulichkeit des geistigen Eigentums der EADS-Gruppe erforderlichen Verfahren angewendet werden, die auch gewährleisten, dass die Rechte Dritter geschützt werden (im Fall von Joint Ventures).

4.3 Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2002 umfasste die Belegschaft von EADS 103.967 Mitarbeiter. Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Anzahl der Mitarbeiter von EADS, aufgeschlüsselt nach Geschäftsbereichen und geografischen Regionen. Mitarbeiter von Gesellschaften, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z. B. ATR, MBDA und Astrium), sind auf derselben proportionalen Grundlage in den Tabellen enthalten.

EADS-Mitarbeiter nach Geschäftsbereichen

	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001	31. Dezember 2000
Airbus.....	46.409	45.543	33.927(*)
Militärische Transportflugzeuge.....	3.593	3.573	3.548
Luftfahrt	25.547	24.230	23.091
Verteidigung und Zivile Systeme.....	16.782	17.650	17.485
Raumfahrt.....	10.366	10.414	9.400
Zentrale Verwaltung und Forschungszentrum	1.270	1.557	1.428

(*) Auf der Basis einer 80%-igen Konsolidierung

EADS-Mitarbeiter nach geografischen Regionen

	31. Dezember 2002		31. Dezember 2001		31. Dezember 2000	
	Betrag	in Prozent	Betrag	in Prozent	Betrag	in Prozent
Frankreich.....	41.744	40,2	41.550	40,4	40.123	45,1
Deutschland.....	38.733	37,3	38.445	37,3	36.065	40,6
Spanien.....	7.759	7,5	7.893	7,7	7.454	8,4
Großbritannien.....	11.893	11,4	11.754	11,4	2.806	3,2
Italien	765	0,7	767	0,7	33	0,0
USA.....	2.653	2,5	2.175	2,1	2.106	2,4
Übrige Welt.....	420	0,4	383	0,4	292	0,3
Summe EADS.....	103.967	100,0	102.967	100,0	88.879	100,0

4.4 Forschung und Entwicklung

Die Forschungs- und Entwicklungsprogramme von EADS werden derzeit integriert, um ihre Effizienz in den Bereichen Luft- und Raumfahrt, Lenkflugkörper und Telekommunikation zu steigern.

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden in Übereinstimmung mit den folgenden Grundsätzen durchgeführt:

- Jeder Geschäftseinheit wird die volle Verantwortung für die Produktentwicklung gewährt, um die optimale Markt- und Kundennähe sicherzustellen und ein hohes Maß an Autonomie für die Einrichtung von Forschungsprogrammen einzuräumen,
- die Forschungs- und Technologieaktivitäten in den verschiedenen Geschäftseinheiten werden durch ein Forschungs- und Technologienetzwerk („R&T-Netzwerk“) koordiniert, das den Austausch von Informationen und Forschungsergebnissen innerhalb der EADS-Gruppe erleichtert, und
- Ressourcen, Kompetenzen und Forschungsmittel werden durch ein gemeinsames Forschungszentrum auf europäischer Ebene („Corporate Research Center“ oder „CRC“) genutzt, das sich auf drei Standorte (Suresnes, Ottobrunn und Getafe) verteilt.

Gruppenübergreifende Projekte werden auf den folgenden zwei Gebieten durchgeführt:

- Die Standardisierung des Forschungs- und Technologie- (R&T)-Netzwerks und seine Erweiterung auf alle Geschäftseinheiten der Gruppe anhand der Verbreitung der besten bestehenden Verfahren und Unterstützung durch das CRC und gemeinsame Arbeitsgruppen aus den Geschäftseinheiten zur optimalen Nutzung der Potenziale in Arbeitsgebieten wie Materialien, Verbundstoffe, Elektronik, Antriebe, Energie, Aerodynamik, Flugkontrolle, Bildverarbeitung oder Informationstechnologie.
- Neuverteilung und Integration der Kompetenzen und Aktivitäten vorhandener Labors.

Siehe auch „5.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — Geprüfte Konzernabschlüsse 2002 und 2001“.

4.5 Risikofaktoren

4.5.1. Marktrisiken

Auf Grund ihrer Aktivitäten ist EADS einer Reihe finanzieller Risiken ausgesetzt, insbesondere Wechselkurs- und Zinsrisiken, wie nachstehend näher erläutert wird. Das Management und die Begrenzung solcher finanziellen Risiken bei EADS wird von einer zentralen Treasury Abteilung am EADS-Hauptsitz entsprechend der vom Board of Directors beschlossenen Grundsätze ausgeführt. Die Identifizierung, Bewertung und Sicherung der finanziellen Risiken liegt in der Verantwortung der bestehenden Treasury Committees sowie der Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten der EADS-Gruppe.

LIQUIDITÄTSRISIKEN

Die Geschäftspolitik der EADS-Gruppe ist es, einen ausreichenden Bestand an Zahlungsmitteln zu halten, um dem gegenwärtigen und zukünftigen Zahlungsmittelbedarf nachkommen zu können. Das Ziel dieser Geschäftspolitik wird durch den bilanzierten Gesamtbetrag der Zahlungsmittel der EADS-Gruppe erfüllt. Es wird weiterhin durch eine syndizierte Stützungsfazilität in Höhe von EUR 2,85 Mrd. und einer Kreditlinie über EUR 700 Mio. von der Europäischen Investmentbank („EIB“) gestützt. EUR 0,85 Mrd. der Stützungsfazilität in Höhe von EUR 2,85 Mrd. sind im Juli 2003 (sofern nicht verlängert) fällig, der Restbetrag wird im Juli 2007 fällig. Die Kreditlinie bei der EIB wird in 10 Jahren zur Rückzahlung fällig. Die Zahlungsmittel und das Wertpapierportfolio der Gruppe sind in nicht-spekulativen, hauptsächlich äußerst liquiden Finanzinstrumenten investiert, z. B. Einlagezertifikate, Tagesgelder, Commercial Papers und sonstige Geldmarktinstrumente, die im Allgemeinen eine Laufzeit von weniger als 3 Monaten haben, sowie in einigen börsennotierten festverzinslichen Wertpapieren mit einer typischen Laufzeit von unter einem Jahr. Daher bewertet die EADS-Gruppe ihr Preisrisiko auf Grund von Änderungen der Zinsen und Spreads als minimal. Siehe „5.1.3.4 Grundsätze — Cash-Pooling und Cash-Management — Finanzierung“.

Kreditrisiken — EADS ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch die Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen im Hinblick auf Finanzinstrumente und seitens der Geschäftspartner bei Kundenfinanzierungen besteht. Die EADS-Gruppe verfolgt jedoch eine Geschäftspolitik, die es zum Ziel hat, eine Konzentration von Kreditrisiken zu vermeiden und sicherzustellen, dass eingegangene Kreditrisiken auf ein Mindestmaß beschränkt sind. Die Verkaufsfinanzierung wird Kunden mit entsprechender Kreditwürdigkeit und durch bestimmte Struktu-

ren zur Verfügung gestellt. Barabschlüsse und Derivate-Geschäftspartner sind auf Finanzinstitute mit hoher Bonität beschränkt. EADS hat ein System für Kreditobergrenzen eingerichtet, um ihr Kreditrisiko aktiv zu verwalten und zu begrenzen. Dieses System weist den Geschäftspartnern bei Finanztransaktionen maximale Kreditlinien zu, und zwar basierend auf den Mindest-Ratings, die von Standard & Poor's, Moody's und Fitch IBCA veröffentlicht werden. Diese Obergrenzen werden regelmäßig überwacht und aktualisiert.

In der nachstehenden Tabelle sind die Verbindlichkeiten der Gesellschaft aufgeführt:

	31. Dezember 2002			Gesamt
	Bis zu 1 Jahr	Mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	Mehr als 5 Jahre	
	(In Mio. EUR)			
Anleihen.....	209	44		253
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten.....	256	503	810	1.569
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.....	166	0	0	166
Darlehen.....	80	301	667	1.048
Verbindlichkeiten aus „Finance Lease“.....	100	778	688	1.566
Sonstige.....	374			374
Gesamt.....	1.185	1.626	2 165	4.976

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

ZINSRISIKEN

Die EADS-Gruppe strebt bei der Verwaltung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten eine weitest mögliche Begrenzung der Zinsrisiken an. EADS versucht, das Risikoprofil ihrer Vermögenswerte nach Möglichkeit an ihre Verbindlichkeiten anzupassen. Siehe „5.1.3.2 Grundsätze — Zinssatzmanagement“ Das Nettozinsrisiko wird mit Hilfe verschiedener Arten von Instrumenten wie etwa Zinsderivaten verwaltet, um die Risiken und finanziellen Auswirkungen auf Grund der Änderungen der Zinssätze möglichst gering zu halten.

Sicherungsinstrumente, die eigens anknüpfen an Schuldtitel, haben Nominalwerte und Fälligkeiten, die die gesicherten Grundgeschäfte nicht übersteigen. Davon ausgenommen sind zum Stand 31. Dezember 2002 einige wenige Positionen mit positiven Marktwertänderungen von geringem Umfang.

Die nachfolgend aufgeführten Kontraktvolumina bzw. die Nominalwerte von derivativen Zinssatzfinanzinstrumenten von EADS stellen nicht immer Beträge dar, die von den Parteien ausgetauscht werden und spiegeln daher nicht zwingend das Risiko wider, dem die EADS-Gruppe durch ihre Verwendung ausgesetzt ist.

Die Nominalwerte von solchen derivativen Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach der erwarteten Fälligkeit, belaufen sich auf:

Zinnsicherungskontrakte	Restlaufzeit			Gesamt
	Bis zu 1 Jahr	Mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	Mehr als 5 Jahre	
	(in Mio. EUR)			
Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002				
Zins-Swaps.....	562	409	0	971
Zinsobergrenze („Caps“) — gekauft.....	45	0	0	45
Zinsuntergrenze („Floors“) — verkauft.....	45	0	0	45

Seit ihrer Gründung befand sich EADS in einer positiven Netto-Liquiditätsposition. Da die Zinssensitivitäts-Analyse hauptsächlich für große Darlehensnehmer relevant ist, ist aus Sicht von EADS der zusätzliche Wert einer solchen Analyse zum Verständnis des Zinsrisikos, dem die Gesellschaft ausgesetzt ist, minimal. Daher wurde eine solche Analyse hier nicht mit einbezogen, und die vorstehende Tabelle über Zinsderivate wurde nicht mit der vorhergehenden Tabelle über finanzielle Verbindlichkeiten korreliert. Wenn es die Umstände rechtfertigen, wird EADS in Betracht ziehen, eine solche Analyse in zukünftige Referenzdokumente aufzunehmen.

In Bezug auf Zahlungsmittel investiert EADS zur weiteren Minimierung von Zinsrisiken aus ihrem Zahlungsmittel- und Wertpapierportfolio nur in kurzfristige und/oder solche Instrumente, die an einen floatenden Zinsindex gebunden sind.

WECHSELKURSRISIKEN

EADS verwaltet ein langfristiges Kurssicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, damit das Nettorisiko künftiger US-Dollar-Umsätze, die hauptsächlich aus dem Airbus-Geschäft stammen, abgedeckt wird. Dieses Sicherungsportfolio deckt den überwiegenden Teil der Sicherungsgeschäfte der EADS-Gruppe ab. Die Umsatzerlöse von EADS werden in erster Linie in US-Dollar erzielt, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro anfällt. Folglich sind die Gewinne in dem Ausmaß, in dem EADS es unterlässt, ihr derzeitiges und zukünftiges Nettowechselkursrisiko durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Schwankungen des Wechselkurses zwischen Euro und US-Dollar abhängig. Da die EADS-Gruppe beabsichtigt, Gewinne nur aus dem operativen Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Wechselkursänderungen zu erzielen, setzt EADS Kurssicherungsstrategien ein, um den Einfluss von Wechselkursschwankungen auf diese Gewinne zu steuern und zu minimieren. Siehe „5.1.3.1 Grundsätze — Zinssatzmanagement“.

Das Netto-Risiko ist definiert als das gesamte Währungsrisiko (US-Dollar denominierte Umsatzerlöse), abzüglich des Teils, der durch US-Dollar denominierte Kosten „natürlich gesichert“ ist. Als Sicherungsinstrumente werden in erster Linie Devisentermin- und Optionsgeschäfte eingesetzt. EADS verfolgt die Absicht, den größten Teil ihrer Risikoposition auf Basis von bindenden Zusagen und prognostizierten Transaktionen zu sichern.

Risiko bei Flugzeugverkäufen — Bei Produkten wie Flugzeugen sichert EADS in der Regel prognostizierte Nettozuflüsse in US-Dollar, die mit bindenden Verträgen in Beziehung stehen, für das folgende Jahr bis zum Jahr 2010. Die gesicherten Posten werden als erste prognostizierte, zukünftige, sehr wahrscheinliche Zahlungseingänge, die jeweils für den gegebenen Monat auf der Restzahlung bei Lieferung basieren, definiert. Die Höhe der ersten Zahlungsströme wird von einem Treasury Committee festgelegt. Sie decken in der Regel bis zu 100 % des Gegenwertes des Nettorisikos in US-Dollar von solchen Umsätzen ab. EADS betrachtet eine prognostizierte Transaktion dann als sehr wahrscheinlich, wenn die zukünftige Lieferung im festen Auftragsbestandsbuch eingetragen ist oder wenn sie auf Grund von vertraglichen Belegen (z. B. einen letter of intent) sehr wahrscheinlich zu Stande kommen wird. Die Deckungsquote kann gegebenenfalls zur Berücksichtigung makroökonomischer Einflüsse auf die Devisenkassakurse und Zinssätze angepasst werden.

Risiko bei projektbezogenen Geschäften — Bei projektbezogenen Geschäften sichert EADS in der Regel 100 %, und zwar basierend auf spezifischen Strömen aus festen und individuellen Verträgen. Absicherungsmaßnahmen werden jeweils auf einer individuellen Projektbasis implementiert.

Die nachfolgend aufgeführten Kontraktvolumina bzw. die Nominalwerte von derivativen Wechselkursfinanzinstrumenten von EADS stellen nicht immer Beträge dar, die von den Parteien ausgetauscht werden und spiegeln daher nicht zwingend das Risiko wider, dem die EADS-Gruppe durch ihre Verwendung ausgesetzt ist.

Das durchschnittliche Netto-Exposure, das dem Wechselkursrisiko ausgesetzt ist (hauptsächlich US-Dollar), stellt ungefähr ein Drittel der jährlichen Konzernumsatzerlöse von EADS dar.

Die Nominalwerte von solchen derivativen Fremdwährungs-Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach der erwarteten Fälligkeit, belaufen sich auf:

Währungssicherungskontrakte	Restlaufzeit			Gesamt
	Bis zu 1 Jahr	Mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	Mehr als 5 Jahre	
(in Mio. EUR)				
Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002				
Devisentermingeschäfte, netto	10.852	23.408	6.122	40.382
Kauf von Put Optionen, netto	1.094	343	0	1.437
Verkauf von Call Optionen, netto	1.094	343	0	1.437

Risiken bei Kapitalbeteiligungen

EADS hält aus industriellen Gründen mehrere Kapitalbeteiligungen. Keine der Kapitalbeteiligungen wird für spekulative oder Handelszwecke gehalten. 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 hauptsächlich von ihrer Performance ab. Die Hauptbeteiligung von EADS an Beteiligungsunternehmen ist Dassault Aviation. Der Nettovermögenswert dieser Beteiligung belief sich auf EUR 1.333 Mio. zum 31. Dezember 2002. EADS schätzt das Risiko unerwarteter Änderungen des Wertes von Dassault Aviation sowie aller Beteiligungen als gering ein.

Bei Kapitalbeteiligungen außer Beteiligungsunternehmen, die nur einen Bruchteil der Vermögenswerte von EADS ausmachen, schätzt EADS das Risiko negativer Veränderungen des marktgerechten Wertes oder Wertminderungen dieser Beteiligungen als gering ein.

Von EADS gehaltene eigene Aktien werden nicht als Kapitalbeteiligungen eingestuft. Des Weiteren werden eigene Aktien nicht als risikobehaftet angesehen, da Änderungen des Wertes eigener Aktien nur dann direkt im Eigenkapital gebucht werden, wenn sie im Markt verkauft werden, und sich auf keinen Fall auf das Konzernergebnis auswirken.

4.5.2 Rechtliche Risiken

AUßERGEWÖHNLICHES UND RECHTSSTREITIGKEITEN

EADS (genauer gesagt Euromissile GIE) war kürzlich bei einem von Thalès eingeleiteten schiedsgerichtlichen Verfahren erfolgreich, und der Gesellschaft wurde auf ihre Gegenklage hin Schadensersatz in Höhe von EUR 107,6 Mio. zugesprochen. Diese Entscheidung ist sofort vollstreckbar und der Betrag wurde am 17. Februar 2003 an Euromissile ausgezahlt. Thalès hat jedoch einen Antrag auf Annullierung der schiedsgerichtlichen Entscheidung gestellt.

EADS ist in eine Reihe von Klagen und Schiedsverfahren involviert, die sich aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ergeben. EADS ist der Auffassung, dass ausreichende Rückstellungen gebildet wurden, um derzeitige und vorhersehbare allgemeine und spezielle Prozessrisiken abdecken zu können.

EADS sind mit Ausnahme des im Folgenden Dargelegten keine anderen außergewöhnlichen Elemente bzw. anhängigen oder drohenden gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren bekannt, die sich wesentlich nachteilig auf die Finanzlage, die Aktivitäten, die Ergebnisse oder die Gruppe auswirken könnten oder in jüngster Zeit ausgewirkt haben könnten.

EADS (genauer gesagt DADC und Dornier GmbH) war und ist in mehrere Gerichts- und Schiedsverfahren mit Anteilseignern der Dornier-Familie, die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH sind, involviert. Diese Streitigkeiten betrafen in erster Linie die Gültigkeit verschiedener Beschlüsse von Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH, vor allem in Bezug auf die Einbringung von Aktivitäten und Vermögenswerten von Dornier. Diese Einbringungen waren Gegenstand zweier Schiedsverfahren, die kürzlich erfolgreich abgeschlossen wurden, wobei die Entscheidungen zu Gunsten der EADS/Dornier GmbH ausfielen. Darüber hinaus bestätigte das Oberlandesgericht Stuttgart die Gültigkeit von einigen dieser Einbringungen. Es laufen allerdings noch andere Verfahren, besonders hinsichtlich der Einbringung der Geschäftsanteile der Dornier Luftfahrt GmbH durch Dornier in die Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs-GmbH.

EADS und Dornier GmbH erwarten, dass die verbleibenden Verfahren zu ihren Gunsten entschieden werden, wie das bei den kürzlich ergangenen Entscheidungen der Fall war.

Ende 2002 wurde gegen ein Tochterunternehmen von EADS, das im Rahmen eines kommerziellen Vertrages, der an der Bereitstellung von Ausrüstungen beteiligt war und vor mehreren Jahren abgeschlossen wurde, ein Antrag auf Schlichtung gestellt. EADS ist der Auffassung, dass die Gesellschaft sowohl in verfahrenstechnischer Hinsicht als auch in der Sache selbst eine ausreichend starke Verteidigung besitzt, um sich gegen die Klage zu wehren. Zu diesem frühen Zeitpunkt des Verfahrens kann das finanzielle Risiko noch nicht abgeschätzt werden.

EXPORTKONTROLLEN UND SONSTIGE REGULIERUNGSTRUMENTE

Der Exportmarkt ist für EADS von erheblicher Bedeutung. Darüber hinaus werden zahlreiche der von EADS für militärische Einsätze entwickelten und gefertigten Produkte als Gegenstand nationalen strategischen Interesses eingestuft. Infolgedessen ist der Export derartiger Produkte außerhalb der EADS-Stammmärkte eingeschränkt oder Lizenz- und Exportkontrollen unterworfen. Dies gilt insbesondere für Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Spanien, wo der Schwerpunkt der Aktivitäten von EADS im Verteidigungsbereich liegt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Exportkontrollen, denen EADS unterliegt, weiter verschärft werden, dass neue Generationen von EADS-Produkten ebenfalls ähnlichen oder noch strengeren Kontrollen unterworfen sein werden oder dass geopolitische Faktoren die Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen für einen oder mehrere Kunden verhindern werden. Der eingeschränkte Zugang zu den Exportmärkten für militärische Produkte kann sich in erheblicher Weise negativ auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken.

EADS unterliegt ferner einer Vielzahl anderer staatlicher Gesetze und Vorschriften, die sich nachteilig auf die Geschäftstätigkeit und Finanzlage auswirken können, unter anderem Gesetzen und Vorschriften im Hinblick auf den Umweltschutz, den Einsatz ihrer Produkte, Arbeitsmethoden und Verhandlungen mit ausländischen Behörden. Des Weiteren kann die Fähigkeit von EADS, neue Produkte zu vermarkten und neue Märkte zu erschließen, von der rechtzeitigen Erteilung behördlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abhängen.

PRODUKTHAFTUNG UND GEWÄHRLEISTUNGSANSPRÜCHE

EADS konzipiert, entwickelt und produziert eine Reihe höchst anspruchsvoller Produkte mit einem hohen Einzelwert, insbesondere zivile und militärische Flugzeuge und Ausrüstungen für die Raumfahrt. Sollte eines dieser Produkte nicht bestimmungsgemäß funktionieren, unterliegt EADS dem entsprechenden Produkthaftungs- und Gewährleistungsrisiko. Auch wenn EADS der Auffassung ist, dass ein ausreichender Versicherungsschutz für derartige Haftungsfälle besteht und dass bislang keine nennenswerten Ansprüche gegen EADS erhoben wurden, kann nicht gewährleistet werden, dass in Zukunft keine Ansprüche geltend gemacht werden oder dass der Versicherungsschutz in jedem Fall ausreichend sein wird.

ABHÄNGIGKEIT VON JOINT VENTURES UND KAPITALBETEILIGUNGEN

EADS erzielt einen wesentlichen Anteil ihrer Umsatzerlöse über verschiedene Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen und geht davon aus, dass diese Allianzen und Partnerschaften zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von EADS führen. Zu diesen Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen zählen in erster Linie: (i) das Eurofighter-Konsortium, an dem EADS mit 46 % beteiligt ist; (ii) drei wichtige Joint Ventures: Astrium, an dem EADS Stimmrechtsanteile (*) von insgesamt 75 % hält, MBDA, an dem EADS insgesamt 37,5 % hält, und ATR, an der die EADS-Beteiligung insgesamt 50 % beträgt; (iii) Mehrheitsbeteiligungen: (a) Airbus, an dem EADS mit 80 % beteiligt ist, (b) Dornier GmbH: DADC, an der EADS mit 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 75,9 % an der Dornier GmbH; (c) EDSN, an dem die Beteiligung von EADS 59,1 % beträgt und (d) LFK, an der EADS mit 81,3 % beteiligt ist; (iv) Beteiligung an Partnern: Dassault Aviation, an der EADS eine Beteiligung von 45,9 % hält; sowie (v) Minderheitsbeteiligungen: (a) Nortel Networks France, an der EADS mit 45 % beteiligt ist; (b) Nortel Networks Germany, an der EADS zusammen mit Dornier eine Beteiligung von 42 % besitzt, und (c) Embraer, an deren Stammaktien die Beteiligung von EADS 2,5 % beträgt. Die Schließung von Partnerschaften und Allianzen mit anderen Marktteilnehmern gehört zur Gesamtstrategie von EADS, wobei der Umsatzanteil, der aus Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen erzielt wird, in den kommenden Jahren steigen könnte. Diese Strategie kann zu gegebener Zeit zu Änderungen der Organisationsstruktur oder einer Neuordnung der Mehrheitsverhältnisse an den derzeitigen Joint Ventures von EADS führen.

In den Konsortien und Joint Ventures, an denen EADS beteiligt ist, oder Kapitalbeteiligungen, die sie hält, übt EADS unterschiedliche und sich ändernde Kontrollbefugnisse aus. Zwar strebt EADS ausschließlich Beteiligungen an Unternehmen an, bei denen ihre Interessen mit denen ihrer Partner im Einklang stehen, jedoch besteht bei gemeinsam geführten Unternehmen, vor allem bei solchen Unternehmen, bei denen wichtige Entscheidungen die einstimmige Zustimmung aller Mitglieder erfordern und bei denen der Ausstieg nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist, stets das Risiko von Meinungsverschiedenheiten oder einer Pattsituation. Die Partner von derartigen Unternehmen können gleichzeitig Wettbewerber von EADS sein, weshalb ihre Interessen von denen von EADS möglicherweise abweichen.

Des Weiteren verfügt EADS im Vergleich zu Unternehmen, in denen sie Mehrheitsgesellschafter ist oder an der Führung des Tagesgeschäfts beteiligt ist, bei solchen Gesellschaften, bei denen EADS nur ein Minderheitsaktionär ist, nur über einen eingeschränkten Zugang zu den Geschäftsbüchern und Aufzeichnungen dieser Gesellschaften und infolgedessen nur über eine begrenzte Kenntnis von ihrer Geschäftstätigkeit und Ertragslage.

4.5.3 Industrielle und Umweltrisiken

Ebenso wie andere Unternehmen aus den wichtigsten Branchen ihrer Geschäftstätigkeit unterliegt auch EADS zahlreichen Umweltschutzgesetzen und -vorschriften der Europäischen Union und der einzelnen Länder, Regionen und Gemeinden bezüglich der Emission von Schadstoffen in die Atmosphäre, der Ableitung von Flüssigkeiten in den Boden und in das Grundwasser und der Entsorgung und Wiederaufbereitung von Abfällen. EADS ist der Auffassung, dass im Rahmen der Geschäftstätigkeit grundsätzlich alle geltenden Umweltschutzbestimmungen eingehalten werden.

(*) Am 31. Januar 2003 kündigte EADS die Akquisition der 25 %igen Beteiligung an Astrium von BAE SYSTEMS an. Die Vollendung des Geschäfts hängt noch von der aufsichtsrechtlichen Zustimmung ab. Siehe „4.1.6 Raumfahrt — Einführung und Überblick“ und „7.1.4 Jüngster Geschäftsgang und Ausblick — Astrium“.

EADS hat auf Konzernebene eine Umweltpolitik implementiert, um zu gewährleisten, dass die Gesellschaft die Gesetze und Vorschriften jedes Landes, in dem sie tätig ist, einhält. Außerdem investiert EADS in Forschungs- und Entwicklungsprojekte, um diese behördlichen Auflagen besser einhalten bzw. übertreffen zu können. EADS fördert aktiv die Teilnahme von Mitarbeitern an Programmen zur Entwicklung neuer Produkte und Technologien, die die Konservierung von Ressourcen, die Verbesserung von Recycling und den bestmöglichen Schutz der natürlichen Umgebung zum Ziel haben.

EADS ist ferner der Ansicht, der aus geltenden Gesetzen oder Vorschriften resultierenden erwarteten Verschärfung der Umweltschutzaufgaben, die im Lauf der kommenden Jahre insbesondere eine Verschärfung der Qualitätsstandards von Produkten im Hinblick auf ihre Umweltverträglichkeit beinhalten werden, derzeit ohne wesentliche Investitionen gerecht werden zu können. Allerdings kann nicht gewährleistet werden, dass sich steigende Investitions- und betriebliche Aufwendungen, die sich aus künftigen Verschärfungen der Umweltschutzbestimmungen ergeben, nicht in negativer Weise auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken werden.

Die Geschäftseinheiten von EADS arbeiten derzeit an der Implementierung von Umweltmanagementsystemen, die auf ISO 14001 oder EMAS basieren, um zu gewährleisten, dass zur Verbesserung der Umweltleistung von EADS in allen Tätigkeitsbereichen systematisch abgestimmte Maßnahmen ergriffen werden.

4.5.4 Versicherungsrisiken

Das Insurance Risk Management („IRM“) von EADS wird auf Executive-Ebene vom EADS-Hauptsitz aus in zentralisierter Form verwaltet. Diese Abteilung ist für alle Versicherungsaktivitäten auf Konzernebene und für den damit zusammenhängenden Schutz für die EADS-Gruppe zuständig und stellt sicher, dass für alle Versicherungsrisiken, die von der Gruppe gezeichnet werden, harmonisierte Versicherungspolicen und -normen verwendet werden.

Es gibt ein umfassendes Informations- und Berichtswesen, das sicherstellt, dass IRM in enger Kooperation mit den Insurance Managers, die von den EADS-Geschäftsbereichen und Geschäftseinheiten bestellt werden, allen versicherungsbezogenen Risiken der EADS-Gruppe gerecht werden kann.

Die Versicherungsprogramme sind wie folgt in Bereiche mit hohen und strategischen Risiken (Core) und niedrigen Risiken (Non Core) unterteilt:

Core-Versicherungspolicen, die von IRM auf Ebene der EADS-Gruppe z.B. für folgende Risiken gezeichnet werden:

- Sachschäden und Betriebsunterbrechung
- Haftung Dritter einschließlich Produkthaftung im Bereich Luftfahrt
- Rumpferstellerversicherung (Luftfahrt), bis zum Neuwert für jedes Flugzeug
- Haftung Dritter einschließlich Produkthaftung im Bereich Raumfahrt
- allgemeine gewerbliche Haftung einschließlich Produkthaftung und Risiken in Bezug auf Umweltvorfälle, die nicht in den Bereichen Luftfahrt und Raumfahrt anfallen
- Haftung der Directors und Officers

Schadensforderungen hinsichtlich Sachschäden sind gedeckt bis zu einer Grenze in Höhe von EUR 2 Mrd. pro Schadensfall und innerhalb der Jahresgesamtsumme. Der Umfang der Haftung im Bereich Luftfahrt besteht bis zu einer Obergrenze in Höhe von EUR 2 Mrd. pro Schadensfall und innerhalb der Jahresgesamtsumme. Gewisse Untergrenzen sind, wie oben aufgezeigt, für die anderen Core-Versicherungen anwendbar.

Non Core-Versicherungspolicen, die von Geschäftsbereichen und Geschäftseinheiten nach Genehmigung von IRM gezeichnet werden und folgende Risiken abdecken:

- Unfälle mit Personenbeteiligung
- Firmenfahrzeuge
- Personen- und Sachschäden während Geschäftsreisen
- Lebensversicherungen

Versicherungsbeträge für Non-Core-Versicherungen sind bis zu entsprechenden Summen oder bis zum Neuwert gedeckt.

Die Normen des Versicherungsschutzes, die für alle Versicherungspolizen obligatorisch sind, sind an der strengen Geschäftspolitik von EADS ausgerichtet, um einen externen Versicherungsschutz für alle Unternehmens- und Personenrisiken zu bieten, die zu angemessenen Sätzen und ausreichenden Bedingungen und Deckungsgrenzen von den internationalen Versicherungsmärkten versichert werden können.

Der Versicherungsschutz von EADS wird durch ein konsequentes Risikomanagementprogramm ergänzt. Dieses Risikomanagement umfasst strikte Vorschriften für Fertigungsprozesse sowie Richtlinien für die Beschaffung und Verkaufsabkommen. An allen EADS-Standorten wird ein systematisches Verfahren zur Prüfung und Überwachung von Schutzsystemen eingesetzt, das eine umfassende Identifizierung von Risiken und nach Bedarf Anpassungen des Versicherungsschutzes ermöglicht.

4.5.5. Sonstige Risiken

KONJUNKTURABHÄNGIGKEIT DES FLUGZEUGMARKTES

Im Jahr 2002 entfielen mehr als zwei Drittel der Konzernumsatzerlöse von EADS auf die kombinierten Umsatzerlöse von Airbus und ATR. In der Vergangenheit war der Markt für Verkehrsflugzeuge stets zyklischen Schwankungen unterworfen, die zum Teil auf die Sensibilität der Passagiernachfrage im Flugreisenmarkt gegenüber dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) zurückzuführen sind. Infolgedessen war das Wachstum des Verkehrsflugzeugsektors von EADS mit dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts verbunden. Allerdings spielen andere Faktoren ebenfalls eine wesentliche Rolle, wie zum Beispiel das Durchschnittsalter und die technische Veralterung der Flugzeugflotten im Verhältnis zu neuen Flugzeugen, die Anzahl und Charakteristika von Flugzeugen, die aus dem Verkehr gezogen wurden und eventuell später wieder eingesetzt werden, Passagierlastfaktoren, die Preispolitik der Fluggesellschaften, das finanzielle Wohl der Fluggesellschaften, Liberalisierungsmaßnahmen und die Wahrnehmung von Sicherheit und Komfort im Luftverkehr durch die Öffentlichkeit. EADS geht davon aus, dass der Markt für Verkehrsflugzeuge auch in Zukunft zyklischen Schwankungen und rückläufigen Konjunktorentwicklungen unterworfen sein wird wie es z. B. derzeit der Fall ist, die sich negativ auf ihre künftige Finanz- und Ertragslage auswirken können.

EADS und der Geschäftsbereich Airbus haben eine flexible Fertigungsorganisation eingerichtet, die sich an die Nachfrageänderungen bei solchen zyklischen Schwankungen im Markt anpassen kann (siehe Abschnitt „4.1.2 Airbus — Markt“).

ABHÄNGIGKEIT VON VERTEIDIGUNGS-AUSGABEN

Im Jahr 2002 wurden 20 % der Konzernumsatzerlöse von EADS im Verteidigungsbereich erzielt. Auf jedem einzelnen Markt hängen die Verteidigungsausgaben von einer komplexen Mischung aus geopolitischen Erwägungen, Haushaltsvorgaben und der Fähigkeit der Streitkräfte ab, spezifischen Bedrohungen zu begegnen und bestimmte Aufgaben erfüllen zu können. Die Verteidigungsausgaben können daher von Jahr zu Jahr und von Land zu Land erheblichen Schwankungen unterliegen. Infolgedessen können ungünstige wirtschaftliche und politische Bedingungen oder rückläufige Konjunkturentwicklungen auf dem Gebiet der Verteidigung, in dem EADS tätig ist, einen negativen Einfluss auf die künftige Finanz- und Ertragslage von EADS ausüben.

In den Fällen, in denen mehrere Länder gemeinsam Verteidigungsbeschaffungsverträge abschließen, können sich wirtschaftliche, politische und/oder Haushaltsbeschränkungen in jedem einzelnen dieser Länder negativ auf die Fähigkeit von EADS auswirken, Verträge abzuschließen oder zu erfüllen.

WETTBEWERB UND ZUGANG ZUM MARKT

In den meisten ihrer Geschäftsbereiche ist EADS einem intensiven Wettbewerb ausgesetzt, insbesondere auf dem Markt für Verkehrsflugzeuge, wo Airbus in der Vergangenheit infolge dieses Wettbewerbs unter einem starken Preisdruck stand. EADS ist der Auffassung, dass die Ursache dieses Preiswettbewerbs durch die derzeitigen Umstrukturierungen in der Industrie entschärft wurde. Die derzeitige Abschwächung der Nachfrage hat dazu geführt, dass bestimmte Kunden im Hinblick auf verschiedene Faktoren, wie etwa Preis und Zahlungsbedingungen, ein größeres Druckmittel zur Intensivierung des Wettbewerbs besitzen. Es können keine Zusicherungen gegeben werden, dass der Wettbewerb sich nicht verschärfen wird, besonders wenn es zu einem nachhaltigen Abschwung kommen sollte.

Des Weiteren werden bei der Auftragsvergabe für zahlreiche Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsprodukte implizit oder explizit Unternehmen aus dem eigenen Land bevorzugt. Obwohl der EADS-Zusammenschluss einen erweiterten Stammmarkt schafft, kann EADS in bestimmten Ländern, vor allem außerhalb Europas, gegenüber örtlichen Anbietern bei bestimmten Produkten Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt sein. Bedingt durch die strategische Bedeutung und die politische Sensibilität der Luft- und Raumfahrt- sowie der Verteidigungsindustrien

werden politische Erwägungen in absehbarer Zukunft bei zahlreichen Produkten auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

GEWÄHRUNG STAATLICHER ZUSCHÜSSE

In der Vergangenheit kamen EADS und ihre Hauptwettbewerber in den Genuss staatlicher Zuschüsse für die Produktforschung und -entwicklung. Obwohl die Höhe der staatlichen Zuschüsse in den Märkten von EADS seit Beginn der neunziger Jahre zurückgegangen ist, erhielt EADS in jüngster Zeit Zusagen und Finanzierungen bestimmter Regierungen in Bezug auf das A380-Programm. Es kann jedoch nicht garantiert werden, dass derartige Finanzierungshilfen auch für zukünftige Projekte weiterhin zur Verfügung stehen. Die Europäische Union und die Vereinigten Staaten haben im Jahr 1992 ein Abkommen geschlossen, das die Bedingungen für Finanzierungshilfen der Regierungen an die Hersteller von Verkehrsflugzeugen festlegt. Es kann keine Zusicherung gegeben werden, dass diese Bedingungen in der Zukunft nicht abgeändert werden.

TECHNOLOGISCH FORTSCHRITTLICHE PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

Die meisten der von EADS entwickelten und gefertigten Produkte sind technologisch fortschrittliche und in manchen Fällen neuartige Systeme, die unter anspruchsvollen Betriebsbedingungen einwandfrei funktionieren müssen. Obwohl EADS der Ansicht ist, dass die von ihr eingesetzten Entwicklungs-, Fertigungs- und Testmethoden zuverlässig sind, kann nicht gewährleistet werden, dass die Produkte von EADS erfolgreich entwickelt und vertrieben werden oder dass sie wie geplant entwickelt oder vertrieben werden. Bestimmte von EADS abgeschlossene Verträge sehen vor, dass EADS auf einen Teil des erwarteten Gewinns verzichtet, dass Minderungen akzeptiert werden müssen, dass ein weiterer Start durchgeführt oder ein anderes Produkt geliefert bzw. eine andere Dienstleistung erbracht wird oder dass die Preise für eventuelle künftige Lieferungen an denselben Kunden gemindert werden, wenn die Produkte mangelhaft sind. Auch können in Fällen, in denen EADS Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält, Vertragsstrafen fällig oder Vertragskündigungen ausgesprochen werden. Wie bei anderen Unternehmen haben sich auch bei EADS gelegentlich Produkte als mangelhaft erwiesen und es sind sonstige Probleme aufgetreten, darunter bei einigen Satelliten und Trägerraketen. Es kann nicht gewährleistet werden, dass derartige Probleme in Zukunft nicht auftreten werden. Neben den Kosten für Gewährleistung, Vertragserfüllung und erforderliche Abhilfemaßnahmen können derartige Probleme zu erhöhten Kosten oder zu einer Verringerung der Umsatzerlöse führen und sich in schwerwiegender Form nachteilig auf die Reputation der EADS-Produkte auswirken.

WICHTIGE FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSPROGRAMME

Das geschäftliche Umfeld, in dem zahlreiche der Hauptgeschäftsbereiche von EADS tätig sind, ist durch einen hohen Forschungs- und Entwicklungsaufwand gekennzeichnet, der bedeutende Investitionen erfordert. Die dieser Investitionstätigkeit zu Grunde liegenden Geschäftspläne sehen lange Zeiträume für die Amortisierung dieser Aufwendungen vor. Es kann keine Zusicherung gegeben werden, dass die diesen Geschäftsplänen zu Grunde liegenden kommerziellen, technischen und marktbezogenen Annahmen erfüllt werden und die angestrebte Amortisierung oder die angestrebten Renditen tatsächlich erzielt werden.

PENSIONSVERPFLICHTUNGEN IN GROßBRITANNIEN

EADS ist verschiedene Joint Ventures mit BAE SYSTEMS eingegangen, von denen die wichtigsten im Hinblick auf die Mitarbeiterzahl Airbus und MBDA sind. Solange BAES ein Partner ist, können im Hinblick auf jedes dieser Joint Ventures die Mitarbeiter in Großbritannien im Pensionsversicherungssystem von BAE SYSTEMS, das derzeit ein Pensionskassensystem mit Rechtsanspruch ist, bleiben. BAE SYSTEMS hat kürzlich ein Defizit bei den Ruhestandsgeld-Aktiva im Vergleich zu den entsprechenden Passiva bekannt gegeben, die sich auf GBP 2.164 Mio. belaufen (nach angenommenen latenten Steuern), was aus der Bilanz von BAE SYSTEMS ersichtlich wäre, wenn die neuen britischen Bilanzierungsstandards FRS 17 bereits eingeführt worden wären. Als Teilnehmer am BAE SYSTEMS Pensionssystem sind die EADS Joint Ventures von diesem Defizit potentiell betroffen. Jedoch haben die Joint Venture Verträge zwischen EADS und BAE SYSTEMS den Effekt, dass die Beiträge für einen bestimmten Zeitraum (z.B. bis zum Jahr 2011 für Airbus) begrenzt sind, die das Joint Venture an das Pensionssystem zu erbringen hat. Jeder zusätzliche Beitrag würde von BAE SYSTEMS bezahlt. Somit ist EADS nicht erhöhten Beitragsleistungen ausgesetzt, die aus der Unterfinanzierung des Pensionssystems während des Zeitraums der Begrenzung der Beitragsleistung resultieren. Derzeit hat EADS nur begrenzte Informationen über die Auswirkung der Unterfinanzierung auf das Joint Venture nach Ablauf des Zeitraums der Begrenzung der Beitragsleistungen.

Im Fall von Astrium gibt es seit der Vertragsunterzeichnung vom 30. Januar 2003 kein Joint Venture zwischen BAE SYSTEMS und EADS mehr. EADS wird ein Pensionsystem für die Mitarbeiter in Großbritannien einrichten, das auf einer Transferzahlung vom bestehenden System beruht. Je nach der Art des Pensionsystems, für das sich EADS entscheidet, würde sich eine Schätzung der maximalen Risiken zum 31. Dezember 2002 im Bereich von GBP 30 Mio. befinden und würde als Übernahmekosten gebucht werden und somit nicht den Nettoerlös betreffen.

KAPITEL 5 — NETTOVERMÖGEN — VERMÖGENSLAGE — ERTRAGSLAGE

KAPITEL 5 Inhaltsverzeichnis

5.1	ERLÄUTERUNGEN UND ANALYSE DER VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE — GEPRÜFTE KONZERNABSCHLÜSSE 2002 UND 2001	103
5.1.1	Einführung und Überblick	103
5.1.2	Erläuterung zur Bilanzierung	103
5.1.2.1.	<i>Änderungen im Konsolidierungskreis</i>	103
5.1.2.2.	<i>Einmalige buchtechnische Gewinne</i>	104
5.1.2.3.	<i>Marktwertanpassungen</i>	104
5.1.2.4.	<i>Wertminderung von Vermögenswerten</i>	104
5.1.2.5.	<i>Forschung- und Entwicklungskosten</i>	104
5.1.2.6.	<i>IAS 39 — Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging)</i>	105
5.1.3	Grundsätze	106
5.1.3.1.	<i>Währungsmanagement</i>	106
5.1.3.2.	<i>Zinssatzmanagement</i>	107
5.1.3.3.	<i>Absatzfinanzierungspolitik</i>	107
5.1.3.4.	<i>Cash-Management</i>	111
5.1.4	Betriebsergebnis	111
5.1.4.1.	<i>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</i>	111
5.1.4.2.	<i>Segmentinformationen</i>	112
5.1.4.3.	<i>Ertragslage von EADS — Vergleich zwischen 2002 und 2001</i>	113
5.1.5	Entwicklung des Konzern -Eigenkapitals	116
5.1.6	Veränderung der Netto-Cash-Position	117
5.1.7	Konsolidierte Finanzverbindlichkeiten	120
5.1.8	Liquide Mittel	121
5.2	JAHRESABSCHLUSS	122
5.2.1	Konzernabschluss	122
5.2.2	Einzelabschluss	166
5.3	PRÜFUNGSHONORARE	172

5.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — Geprüfte Konzernabschlüsse 2002 und 2001(*)

5.1.1 Einführung und Überblick

Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem geprüften Konzernabschluss von EADS für die Jahre 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. Im Gegensatz zu dem International Accounting Standard (IAS) 38 „Immaterielle Vermögensgegenstände“, wonach Entwicklungskosten aktiviert werden müssen, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind, erfasst die Gruppe alle intern finanzierten Entwicklungskosten zum Zeitpunkt des Anfalls als Aufwand.

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von EUR 29,9 Mrd. im Jahr 2002 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, zivilen Hubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2002 entfielen rund 80 % der Gesamtumsätze auf den zivilen und 20 % auf den militärischen Bereich. Zum 31. Dezember 2002 beschäftigte EADS 103.967 Mitarbeiter.

EADS hat ihre Tätigkeit in die folgenden fünf Geschäftsbereiche unterteilt:

- **Airbus:** Verkehrsflugzeuge mit einer Kapazität von über 100 Sitzen;
- **Militärische Transportflugzeuge:** militärische Transportflugzeuge und Missionsflugzeuge;
- **Luftfahrt:** Hubschrauber für zivile und militärische Nutzung, militärische Kampf- und Trainingsflugzeuge, regionale Turboprop-Flugzeuge und leichte Verkehrsflugzeuge sowie Dienstleistungen für die Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen;
- **Verteidigung und Zivile Systeme:** Lenkflugkörpersysteme, Systeme und Verteidigungselektronik, Logistik, Schulung, Tests, technische und andere, damit zusammenhängende Dienstleistungen sowie militärische und kommerzielle Telekommunikationslösungen und
- **Raumfahrt:** Satelliten, orbitale Infrastrukturen, Trägerraketen sowie die Bereitstellung von Trägerdiensten.

Im Allgemeinen sind diese Fertigungstätigkeiten von langen Produktionszyklen geprägt und unterliegen den mittel- und langfristigen Trends in der zivilen Luftfahrt-, Raumfahrt-, Verteidigung- und Telekommunikationsindustrie. Ein weiteres bedeutendes Merkmal vieler dieser Geschäfte ist die starke Abhängigkeit von Regierungshaushalten.

EADS wird von Moody's derzeit mit A3 mit unverändertem Ausblick und von Standard and Poor's mit A/negativem Ausblick/A-1 geratet.

5.1.2 Erläuterung zur Bilanzierung

5.1.2.1 Änderungen im Konsolidierungskreis

Gründung von 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. Siehe „4.1.5 Verteidigung und Zivile Systeme — Lenkflugkörpersysteme — Einführung und Überblick“.

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 Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme, in Übereinstimmung mit ihrer Befähigung, die Geschäftstätigkeit zu beeinflussen. Der Anteil von

(*) Dieser Abschnitt stellt vergleichende Erläuterungen zur Vermögens- und Ertragslage von EADS für die Geschäftsjahre 2002 und 2001 dar. Hierin sind keine Erläuterungen zur Vermögens- und Ertragslage von EADS für das Geschäftsjahr 2000 enthalten, um jede Verwirrung zu vermeiden, die aus einem Vergleich des ungeprüften Proforma-Konzernabschlusses 2000 mit den geprüften Konzernabschlüssen 2002 und 2001 entstehen könnte.

Finmeccanica wurde als ein Anteil in Fremdbesitz von 12,5 % dargestellt. Das Jahr 2002 ist das erste volle Jahr, in dem EADS die Gewinn- und Verlustrechnung von MBDA im Konzernabschluss ausweist.

Übernahme von Tesat Spacecom und Cogent: 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 Veräußerungsgewinn in Höhe von EUR 63 Mio. ihre Beteiligung an dem Aircelle Joint Venture an Snecma. Am 20. November 2002 kaufte IBM (mit Ausnahme von zwei Tochtergesellschaften von MDTV, die separat behandelt wurden) MDTV von EADS für EUR 12 Mio. Vom Datum der jeweiligen Veräußerung an sind diese Geschäfte nicht mehr im Jahresabschluss enthalten.

5.1.2.2. 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 vereinbarte EADS einmalige buchtechnische Gewinne in Höhe von EUR 2.537 Mio. für die 20 %ige verwässerte Beteiligung an Airbus und in Höhe von EUR 257 Mio. 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 unter „Sonstige Erträge“ ausgewiesen und von EADS als Einmalposten betrachtet. Siehe „— Betriebsergebnis — Konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung — Verwendung des EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten“.

5.1.2.3. Marktwertanpassungen

Die Zusammenführung der Aktivitäten von ASM, Dasa und CASA, die 2000 zur Gründung von EADS führten, wurde unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, wobei ASM als Erwerber auftritt. Dementsprechend wurde der Buchwert bestimmter Aktiva und Passiva, vor allem von Sachanlagen und Vorräten, um einen Betrag in Höhe von insgesamt EUR 1.755 Mio. nach Abzug von Körperschaftssteuern angepasst, um 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 weniger als 24 Monate für Vorräte abgeschrieben. Außerdem passte EADS im Jahr 2001 im 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 EUR 319 Mio. nach Abzug von Körperschaftssteuern an, um den marktgerechten Wert widerzuspiegeln. Die Marktwertanpassungen werden als Abschreibung in der konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen, eingeordnet in die Umsatzkosten. Zum Zwecke der Berichterstattung des Managements über Finanzdaten behandelt EADS diese Abschreibung als Einmalposten. Siehe „— Betriebsergebnis — Konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung — Verwendung des EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten“.

5.1.2.4. Wertminderung von Vermögenswerten

Wenn nach Ansicht des Managements ein auslösendes Ereignis wie z. B. ein nachteiliges wichtiges Marktereignis oder eine wesentliche Änderung der Planung bzw. Voraussetzungen eintritt, führt EADS einen Wertminderungstest für das Nettovermögen der voraussichtlich betroffenen Geschäftsaktivität(en) durch. Wertminderungstests werden üblicherweise nach der Discounted Cashflow-Methode durchgeführt.

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 EUR 350 Mio. im Hinblick auf das kommerzielle Raumfahrtgeschäft führte. Siehe „— Betriebsergebnis — Ertragslage von EADS — Vergleich zwischen 2002 und 2001 — Konsolidierte Abschreibung von Goodwill und Verlusten aus Wertminderungen“ und „Konzernanhang — Note 10: Immaterielle Vermögensgegenstände“.

5.1.2.5. Forschungs- und Entwicklungskosten

EADS weist intern finanzierte Forschungs- und Entwicklungskosten in dem Jahr als Aufwand aus, in dem sie entstanden sind. Wenn Forschungs- und Entwicklungskosten vollständig oder teilweise vertraglich vom Kunden finanziert werden, wird der extern finanzierte Teil als Ertrag ausgewiesen. Während die Kosten der intern finanzierten Forschung und Entwicklung von EADS in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter

„Forschungs- und Entwicklungskosten“ ausgewiesen werden, sind die Kosten der extern finanzierten Forschung und Entwicklung als „Umsatzkosten“ ausgewiesen.

Die von EADS angewandte Bilanzierungsmethode für Forschungs- und Entwicklungskosten entspricht nicht den IFRS, denen die Gesellschaft ansonsten bei der Erstellung ihrer Konzernabschlüsse folgt. Laut IFRS müssen Entwicklungskosten in dem Zeitraum, in dem sie entstanden sind, als immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert werden, wenn bestimmte Kriterien für den Ansatz als Vermögensgegenstände erfüllt sind. Durch diese Abweichung von den IFRS ist EADS direkter mit US-Firmen in derselben Branche vergleichbar und vertritt die Präferenz des Managements für eine konservative Behandlung der Forschungs- und Entwicklungskosten.

Im Jahr 2002 wurde die Abschreibung auf Sonderfertigungsmittel gemäß den IFRS unter den „Umsatzkosten“ ausgewiesen. In den Vorjahren wurde sie unter den „Forschungs- und Entwicklungskosten“ ausgewiesen. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2001 so angepasst, dass die Abschreibung auf Sonderfertigungsmittel (EUR 205 Mio.) unter den Umsatzkosten dargestellt ist. Siehe „Konzernanhang — Note 6: „Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen“.

5.1.2.6. IAS 39 — Bilanzierung von Währungskursicherungsgeschäften (Currency Hedging)

Traditionell bestand das Währungssicherungsportfolio von EADS bisher aus „*micro-hedges*“ und „*macro-hedges*“. Als Ergebnis der strikten Anwendung von IAS 39 gewährleistet EADS, dass die starken Schwankungen der Finanzerträge, die im Jahr 2000 aufgetreten sind, wesentlich reduziert werden und dass die Veränderungen im Hinblick auf den Nettogewinn stärker mit den Schwankungen der bisherigen Betriebsergebnisse übereinstimmen. In Übereinstimmung mit IAS 39 müssen ab dem 1. Januar 2001 sämtliche Derivate in der Bilanz zu ihrem Marktwert ausgewiesen werden.

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 das Betriebsergebnis 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. *Micro-hedges* mit einem positiven aktuellen Marktwert vor Steuerabzug werden unter sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen, während *micro-hedges* mit einem negativen aktuellen Marktwert vor Steuerabzug unter Rückstellungen für Finanzinstrumente ausgewiesen werden. Veränderungen des aktuellen Marktwertes von *micro-hedges* vor Abzug der Steuern gegenüber dem Vorjahr werden als Anpassung zum „Accumulated Other Comprehensive Income“ („**AOCI**“), eine Position im konsolidierten Eigenkapital, ausgewiesen. Diese Bilanzierung versteht 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) Fremdanteilen (wenn ein Unternehmen Partei des Hedging-Geschäfts ist, das keine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS ist, wie z. B. Airbus). Siehe „Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals — Accumulated Other Comprehensive Income“.

„*Micro-hedges*“, die ausdrücklich auf bestimmte stornierte Kundenaufträge bezogen sind, werden, soweit solche Stornierungen zu Überbesicherungen führen, für Zwecke der Rechnungslegung als beendet angesehen. Die Summe (i) der Änderungen des Marktwertes dieser Sicherungsgeschäfte seit dem 1. Januar 2002 und (ii) einer Aufhebung des AOCI im Zusammenhang mit diesen Sicherungsgeschäften vor dem 1. Januar 2002 würde in der Gewinn- und Verlustrechnung als Finanzertrag und Ertrag aus latenten Steuern ausgewiesen werden. Im Jahr 2002 wurden solche Buchungseingänge nicht verzeichnet.

Eine solche Behandlung im Rahmen der Rechnungslegung stimmt zwar mit IAS 39 überein, spiegelt jedoch nicht die tatsächliche Gelddisposition im Zusammenhang mit derartigen prolongierten Sicherungsgeschäften wider. Sicherungsgeschäfte, die prolongiert werden, werden Barmittelengängen von Kundenaufträgen zugeordnet, für die ein späterer Termin besteht, und als neue „*micro-hedges*“ ausgewiesen, wobei der Sicherungskurs dem zu diesem Zeitpunkt aktuellen Terminkurs entspricht. Siehe „Währungsmanagement — Prolongationen“.

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. Bei Fälligkeit werden sie im Finanzergebnis erfasst. Sie haben keine Auswirkungen auf das Bruttoergebnis und das Betriebsergebnis, obwohl sie ursprünglich der Sicherung von Cash Flow aus Lieferungen dienten. 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 als Finanzergebnis ausgewiesen. Siehe „Konzernanhang – Note 8: Finanzergebnis“.

Am 1. Januar 2001 wurden die meisten ausstehenden *macro-hedges* spezifischen Kundenaufträgen zugeordnet und konnten so als Sicherungsgeschäfte gemäß IAS 39 ausgewiesen werden. Diese Sicherungsgeschäfte haben einen impliziten, dem Terminkurs zwischen Euro und US-Dollar entsprechenden Wechselkurs, der dem Stand 31. Dezember 2000 entspricht.

Seit dem 31. Dezember 2002 gibt es keine 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.

5.1.3 Grundsätze

5.1.3.1 Währungsmanagement

Ein Großteil der Umsatzerlöse von EADS werden in US-Dollar erzielt (im Jahr 2002 ca. US\$ 20 Mrd.), wobei ca. die Hälfte dieses Währungsrisikos durch auf US-Dollar lautende Kosten „natürlich gesichert“ sind. 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 Währungsrisiko vom Zeitpunkt des Auftragseingangs bis zur Auslieferung durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Marktschwankungen des Dollarwechsellurses 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 Auswirkung der Volatilität des Dollarkurses auf diese Gewinne besser zu steuern.

Das Nettorisiko wird als gesamtes Währungsrisiko definiert (in US-Dollar denominierte Umsatzerlöse), abzüglich des Teils, der durch in US-Dollar denominierte Kosten „natürlich gesichert“ ist.

EADS verfolgt die Absicht, den größten Teil ihrer Risikoposition auf Basis von „firm commitments“ und „forecasted transactions“ zu sichern. Bei Produkten wie Flugzeugen sichert EADS in der Regel prognostizierte, auf verbindlichen Verträgen beruhende Netto-Zahlungseingänge in US-Dollar für das folgende Jahr bis zum Jahr 2010. Die gesicherten Grundgeschäfte werden als die ersten künftig geplanten und mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit versehenen monatlichen Cashflows definiert. Die Cashflows entsprechen der Abschlusszahlung bei Auslieferung. Die Höhe der ersten Zahlungsströme wird von einem Treasury Committee festgelegt. Sie decken in der Regel bis zu 100 % des Gegenwertes des Nettorisikos in US-Dollar ab. Im Hinblick auf A380 folgt EADS dem Grundsatz, 100% der Zahlungseingänge aus verbindlichen Aufträgen zu sichern.

Während des Jahres 2002 wurden Sicherungsgeschäfte fällig, die ca. US\$ 9,0 Mrd. der Umsatzerlöse von EADS in Dollar deckten. Im Jahr 2002 betrug der Wechselkurs für die Umsatzerlöse in Dollar 0,98 US-Dollar pro Euro. In den nachstehenden Tabellen sind die Nennbeträge der Sicherungsgeschäfte, die zum 31. Dezember 2002 stattfanden, sowie die auf die entsprechenden Umsätze anwendbaren US-Dollarkurse aufgeführt.

	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>Gesamt</u>
	(in Mrd. US-Dollar)								
Währungssicherungsgeschäfte insgesamt	10,9	8,3	6,3	5,7	4,6	4,2	1,7	0,6	42,2
Euro-US-Dollar	9,1	6,8	5,2	4,8	3,8	3,5	1,4	0,5	35,1
Sterling-US-Dollar	1,8	1,4	1,0	1,0	0,9	0,7	0,3	0,1	7,1
	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	
Terminkurse									
Euro-US-Dollar	0,98 ⁽¹⁾	0,94	0,94	0,95	0,95	0,95	0,95	0,98	
Sterling-US-Dollar	1,53	1,53	1,47	1,46	1,46	1,46	1,46	1,49	

(1) Unter Berücksichtigung der Freigabe der Marktwert-Rückstellung von früheren Macro Hedges beträgt der für den EBIT anwendbare Kurs von Euro zu US-Dollar 0,96.

Prolongationen nach dem 11. September 2001. Die Korrekturen für Lieferungen von Verkehrsflugzeugen nach unten auf Grund der Ereignisse des 11. September 2001 haben zu einer Inkongruenz zwischen gesicherten Positionen und dem erwarteten Cashflow geführt. Diese inkongruente Position wird auf die folgenden Jahre prolongiert. Die Prolongation erfolgt nicht sofort bei Auftreten einer Übersicherungssituation, sondern bei Fälligkeit der inkongruenten Sicherungsgeschäfte. Die Fälligkeiten der sich ergebenden Sicherungsgeschäfte entsprechen den erwarteten neuen Zahlungseingängen von Kundenaufträgen, denen sie zugeordnet werden.

5.1.3.2. Zinssatzmanagement

EADS wendet die Bilanzansatzmethode für eine weitest mögliche Begrenzung der Zinsrisiken an. Die Gesellschaft versucht, das Risikoprofil ihrer Vermögenswerte nach Möglichkeit an ihre Verbindlichkeiten anzupassen. Das Nettozinsrisiko wird mit Hilfe verschiedener Arten von Instrumenten verwaltet, um die Risiken und finanziellen Auswirkungen zu begrenzen. Daher verwendet EADS u. U. Zinsderivate für Sicherungszwecke.

Sicherungsinstrumente, die zur Sicherung von Verbindlichkeiten eingesetzt werden, haben maximal die gleichen Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das entsprechende gesicherte Grundgeschäft. Davon ausgenommen sind einige wenige Positionen mit positiven Marktwertänderungen von geringem Umfang. In Bezug auf Zahlungsmittel investiert EADS zur weiteren Minimierung von Zinsrisiken aus ihrem Zahlungsmittel- und Wertpapierportfolio nur in kurzfristige und/oder solche Instrumente, die an einen floatenden Zinsindex gebunden sind.

5.1.3.3. Absatzfinanzierungspolitik

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

Um den Verkauf von Produkten besonders durch 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. Ein spezielles Team überwacht 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 Finanzierungsoptionen entsprechend den Marktbedingungen für ähnlich bewertete Verbindlichkeiten an, um alle späteren Verkäufe oder die Reduzierung der entsprechenden Risiken 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 erwartenden zukünftigen Werts. Als Anhaltspunkt für die den Kunden angebotenen finanziellen Bedingungen, einschließlich des Preises, dienen auch die Markttrendite und die üblichen Praktiken der Banken.

Absatzfinanzierungstransaktionen werden im Allgemeinen durch das verkaufte Flugzeug gesichert. Darüber hinaus schützen sich Airbus und ATR durch entsprechende Sicherungsklauseln und Sicherungspakete, die vom eingegangenen Risiko und vom rechtlichen Umfeld abhängen. Siehe „Konzernanhang — Note 24: Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“ für eine nähere Erläuterung der Absatzfinanzierungspolitik und Rechnungslegungsverfahren von EADS.

Rechnungslegung der Absatzfinanzierungstransaktionen im Jahresabschluss

Bilanzwirksam. Wenn in Folge einer Finanztransaktion die Risiken und Chancen aus dem Besitz 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 ausgewiesen und die Finanziauzinsen im Laufe der Zeit als Finanzergebnis. Die Restschuld ist in der Bilanz abzüglich der kumulierten Abschreibungen unter sonstigen langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Siehe „Konzernanhang — Note 12: Finanzanlagen“.

Wenn dagegen Airbus bzw. ATR die mit dem Besitz verbundenen Risiken tragen und ihnen die Chancen zugute kommen, wird die Transaktion als „Operating-Lease“ bilanziert. Die Unternehmenspolitik von EADS sieht vor, dass für neue Flugzeuge, die an Kunden ausgeliefert werden sollen, keine „Operating Leases“ abgeschlossen werden. Im Zusammenhang mit der Neuvermarktung von zurückgekauften oder zurückgenommenen Flugzeugen können jedoch neue „Operating Leases“ auftreten. Die Mieterträge aus solchen „Operating Leases“ werden während der Leasingdauer als Umsatzerlöse ausgewiesen. Das geleaste Flugzeug wird in der Bilanz als Vermögensgegenstand zu Anschaffungskosten ausgewiesen, und die entsprechenden Abschreibungen werden unter den Umsatzkosten bilanziert. Siehe „Konzernanhang — Note 11: Sachanlagen“.

Bestimmte Kaufverträge können eine Wertgarantie (Asset Value Guarantee, „AVG“) enthalten, wobei Airbus oder ATR einen Teil des Wertes eines Flugzeuges zu einem bestimmten Datum nach Auslieferung garantiert. Sofern der Barwert der AVG 10 % des Verkaufspreises des Flugzeuges übersteigt, wird der Verkauf des betroffenen Flugzeuges im Jahresabschluss als „Operating-Lease“ bilanziert. Die vom Kunden bei Lieferung des Flugzeuges erhaltene Barzahlung wird in der Bilanz als passiver Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen und bis zum letzten Ausübungsdatum der AVG linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten des Flugzeuges werden als Vermögensge-

genstand bilanziert und die Differenz zwischen Herstellungskosten und dem AVG-Betrag wird bis zum Ausübungsdatum der AVG abgeschrieben. Siehe „Konzernanhang — Note 11: Sachanlagen“ und „Note 21: Passiver Rechnungsabgrenzungsposten“.

Nicht bilanzwirksam — Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Bestimmte Verkaufsfinanzierungen, wie z.B. Lease in-/Lease out-Strukturen und bestimmte AVG werden nicht in der Bilanz ausgewiesen. Siehe „Konzernanhang — Note 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

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 Besitz verbundenen Risiken üblicherweise von einem Dritten getragen bzw. die Chancen kommen einem solchen zugute. Er wird in der Regel als der Hauptleasinggeber bezeichnet. Der Hauptleasinggeber least das Flugzeug Airbus bzw. ATR, die es wiederum dem Kunden leasen. So weit dies möglich ist, stimmen die Zahlungsflüsse und anderen finanziellen Bedingungen der Haupt- und Unterleasingvereinbarung überein. Airbus bzw. ATR bieten bei derartigen Transaktionen effektiv ein erweitertes Darlehen, als würden sie dem Hauptleasinggeber eine Garantie für den Unterleasingnehmer liefern. Derartige Verpflichtungen von Airbus bzw. ATR werden als außerbilanzielle sonstige finanzielle Verpflichtungen ausgewiesen.

Sofern der tatsächliche Wert einer AVG unter der 10 %-Schwelle liegt, wird die betreffende Transaktion der AVG nicht in der Konzernbilanz ausgewiesen, sondern als Verkauf bilanziert. Von AVG wird im Allgemeinen nicht erwartet, dass ihre Inanspruchnahme zu zusätzlichen Kosten für Airbus oder ATR führt. Um das mit AVG verbundene Risiko so gering wie möglich zu halten und das Risiko von deren Auftauchen auf ein Mindestmass zu reduzieren, gewähren Airbus und ATR sie mit vorsichtigen garantierten Vermögenswerten und einschränkenden Ausübungsbedingungen, einschließlich begrenzter Ausübungszeiträume.

Risiko aus Absatzfinanzierungsaktivitäten

EADS klassifiziert die Risiken aus der Absatzfinanzierung in zwei Kategorien: (i) Finanzierungsrisiko, d. h., dass die Kreditwürdigkeit des Kunden, also seine Fähigkeit, seinen Verpflichtungen im Rahmen eines Finanzierungsabkommens nachzukommen, das Risiko bildet; und (ii) Vermögenswertrisiko, bei dem das Risiko im Wertverlust des finanzierten Flugzeugs besteht.

Bruttorisikoposition. Die Bruttorisikoposition aus der Finanzierung ist die Summe (i) des Nettobuchwertes von Flugzeugen unter „Operating-Leases“, (ii) des ausstehenden Kapitals im Rahmen von „Finance Lease“-Verträgen oder Darlehen, (iii) der maximalen Höhe der Verpflichtungen im Rahmen von Zahlungs Garantien und (iv) bis zum 31. Dezember 2002, vorgesehenen Wertverlusten im Zusammenhang mit lease in/lease out-Strukturen (vereinbarte Beträge, die bei vorzeitiger Beendigung von steuerbegünstigten Leasing-Geschäften zu zahlen sind).

Die Bruttorisikoposition aus „Operating Lease“- und „Finance Lease“-Verträgen und aus Darlehen unterscheidet sich aus folgenden Gründen vom Bilanzwert der entsprechenden Vermögensgegenstände und den damit verbundenen außerbilanziellen sonstigen finanziellen Verpflichtungen: (i) Vermögensgegenstände werden in Übereinstimmung mit IFRS bilanziert, können sich jedoch auf Transaktionen mit nur begrenztem Rückgriff für Airbus oder ATR beziehen; (ii) der Wert der Vermögensgegenstände in der Konzernbilanz wird wertberichtigt oder abgeschrieben, (iii) nicht-bilanzierte Bruttorisikopositionen werden berechnet als der Barwert zukünftiger Zahlungen, wohingegen die Konzernabschlüsse 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 ausgewiesen.

Die Bruttorisikoposition aus Vermögenswerten ist die Summe der maximalen Verpflichtungen aus AVG und den Rückkaufverpflichtungen.

Nettorisikoposition. Die Nettorisikoposition ist die Differenz zwischen der Bruttorisikoposition und dem geschätzten Wert der Sicherungsgüter.

Der Wert der Sicherheiten wird mit Hilfe eines dynamischen Modells auf der Grundlage des aktuellen Barwerts der zu erwartenden zukünftigen Erträge des Flugzeugs auf dem Leasing-Markt und der potenziellen Ausfallkosten 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.

Unter ihrer Rückstellungspolitik für das Risiko aus der Absatzfinanzierung bilanziert EADS Rückstellungen, um ihre Nettorisikoposition aus Finanzierungen und Vermögensgegenständen 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 Vermögensgegenstände ausgewiesen. Vorsorgen, die als Verbindlichkeiten innerhalb der Rückstellungen ausgewiesen werden, beziehen sich hauptsächlich auf nicht-bilanzwirksame Verpflichtungen und auf AVG-Risiken. Siehe „Konzernanhang — Note 18c): Sonstige Rückstellungen“. Vorsorgen werden als Abschreibungen auf die entsprechenden Vermögensgegenstände ausgewiesen, wenn sie den entsprechendem Vermögensgegenständen direkt zugewiesen werden können. Siehe „Konzernanhang — Note 11: Sachanlagen; und Note 12: Finanzanlagen“.

Airbus-Absatzfinanzierungsrisiko

Airbus-Finanzierungsrisiko. Bestimmte Unternehmen der Gruppen 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 Aktionär von Airbus S.A.S., an der sie 80% der Anteile hält, begrenzt.

Das Finanzierungsrisiko von Airbus war zum 31. Dezember 2002 auf ca. 150 Flugzeuge verteilt, die zu jedem Zeitpunkt von ca. 40 Fluggesellschaften betrieben wurden; es verteilt sich auf die verschiedenen Flugzeugtypen A300/310, A320-Familie und A330/340. Daneben können auch andere auf Flugzeug bezogene Vermögensgegenstände (z.B. Ersatzteile) als Sicherheit dienen. 75 % des Airbus-Finanzierungsrisikos verteilt sich auf 8 Fluggesellschaften in 7 Ländern.

Airbus konnte die Bruttonisikoposition aus der Finanzierung im Vergleich zum Spitzenwert von US\$ 6 Mrd. im Jahr 1998 um 32 % auf US\$ 4,1 Mrd. (EUR 3,9 Mrd.) zum 31. Dezember 2002 reduzieren, während sich die Flotte der in Betrieb befindlichen Airbus-Flugzeuge innerhalb des selben Zeitraums von 1.838 Flugzeugen um 64 % auf 3.010 erhöhte. Das Management ist der Ansicht, dass die derzeitige Bruttonisikoposition die Fähigkeit von Airbus verbessert, ihre Kunden auf dem angespannten Markt für Flugzeugfinanzierung zu unterstützen.

Zum 31. Dezember 2002 bzw. 2001 errechnet sich das Finanzierungsrisiko von Airbus, das keine AVG umfasst, wie folgt:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(in Mio. EUR)	
Bruttofinanzierungsrisiko.....	3.904	4.020
Anpassungen.....	(323)	(515)
Finanzierungsrisiko — bereinigt.....	3.581	3.505
Bilanzwirksam.....	2.690	2.269
Nicht bilanzwirksam.....	891	1.236
Geschätzter Sicherheitenwert.....	(2.061)	(1.988)
Nettorisikoposition vor Rückstellungen	1.520	1.517
Rückstellungen/Wertberichtigung für Kundenfinanzierung	(1.520)	(1.517)
Rest-Nettorisikoposition	0,0	0,0

Bei einer konstanten US-Dollar-Grundlage — die Währung, in der Airbus das gegenüber den Kunden bestehende Finanzierungsrisiko bilanziert — erhöhte sich das Bruttofinanzierungsrisiko von Airbus um ca. EUR 600 Mio.

Vor dem 1. Januar 2003 wurde das Bruttofinanzierungsrisiko im Hinblick auf lease in/lease out-Strukturen auf Basis der vereinbarten Wertverluste gemessen. Eliminierungen enthielten hauptsächlich eine Korrektur des Bruttofinanzierungsrisikos, um die Weiterführung der lease in/lease out-Strukturen bis zur Fälligkeit wiederzugeben (d. h. die Differenz zwischen den vereinbarten Wertverlusten und dem Netto-Barwert der zukünftigen Zahlungen, die dem Hauptleasinggeber geschuldet werden). Ab dem 1. Januar 2003 wird diese Korrektur nicht mehr vorgenommen, da das Bruttofinanzierungsrisiko dieser Strukturen als der Netto-Barwert der zukünftigen Zahlungen, die dem Hauptleasinggeber geschuldet werden, gemessen wird.

Der Betrag in Höhe von EUR 2,7 Mrd. des bilanzwirksamen Kundenfinanzierungsrisikos, der in der Tabelle weiter oben aufgeführt wird, weicht von dem Buchwert in Höhe von EUR 2,4 Mrd. der korrespondierenden Vermögensgegenstände in der Bilanz von EADS ab. Diese Differenz ist zurückzuführen (i) auf die Konsolidierung der Vermögensgegenstände gemäß IFRS ohne Rückgriff von Airbus (EUR 0,6 Mrd.) und (ii) die Abschreibung und Wertberichtigung der damit zusammenhängenden Vermögensgegenstände (EUR 0,9 Mrd.). Siehe „Konzernanhang — geprüft — Note 11: Sachanlagen“ und „Note 12: Finanzanlagen“ bezüglich einer Beschreibung des Buchwertes im Rahmen der Kundenfinanzierung, einschließlich Airbus (EUR 2,4 Mrd.) und 50 % von ATR (EUR 0,4 Mrd.).

Der Betrag für das außerbilanzielle Kundenfinanzierungsrisiko, der oben aufgeführt ist, spiegelt in der Hauptsache den Netto-Barwert von lease in/lease out-Strukturen abzüglich der verpfändeten Bankeinlagen wider. Der entsprechende gesamte Nominalwert der zukünftigen Zahlungen, der dem außerbilanziellen Risiko entspricht, beträgt EUR 1.452 Mio. Entsprechende Rückstellungen in Höhe von EUR 617 Mio. wurden in der Bilanz von EADS gebildet. Siehe „Konzernanhang — geprüft — Note 24: Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“. Der jährliche Rückgang des außerbilanziellen Risikos ist in erster Linie auf die Auswirkungen eines schwächeren US-Dollars auf das Risiko, das in Euro ausgedrückt wird, zurückzuführen.

Risikoposition aus Vermögensgegenständen von Airbus. Ein wesentlicher Teil der Risikoposition aus Vermögensgegenständen von Airbus entsteht aus ausstehenden AVG. Das Management von Airbus hält das finanzielle Risiko im Zusammenhang mit derartigen Garantien für verwaltbar, 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 vertretbar betrachtet; (ii) das Risiko im Zusammenhang mit AVG ist auf zahlreiche Flugzeuge und Kunden verteilt und (iii) die Ausübungszeitpunkte der ausstehenden AVG erstrecken sich bis 2017, so dass jedes Jahr nur ein geringer Teil der Risikoposition fällig wird. So beträgt die durchschnittliche jährliche Bruttorisikoposition aus Vermögenswerten aus AVG für die Jahre 2003 bis 2007 beispielsweise EUR 280 Mio., was den Spitzenwert zum Ausübungsdatum der AVG im Jahr 2007 widerspiegelt. Die in US-Dollar ausgewiesene Bruttorisikoposition aus Vermögensgegenständen blieb im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr fast unverändert. Das außenstehende Nettorisiko von AVGs zum Jahresende 2002 in Höhe von EUR 526 Mio. ist in der Bilanz vollständig durch Rückstellungen ausgewiesen, was zu einer Rest-Nettorisikoposition von Null führt. Siehe „Konzernanhang — Note 18c) Sonstige Rückstellungen“.

Da das Ausübungsdatum für AVGs durchschnittlich im 10. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeugs liegt, können die im Jahr 2003 gegebenen AVG im Allgemeinen nicht vor 2013 ausgeübt werden, so dass nicht mit einer Zunahme des kurzfristigen Risikos zu rechnen ist.

ATR-Absatzfinanzierungsrisiko

EADS konsolidiert ATR proportional nur zu 50 % und teilt sich das Risiko mit ihrem Partner Alenia. Das Kundenrisiko von ATR verteilte sich zum 31. Dezember 2002 auf 257 Flugzeuge, 60 Fluggesellschaften und 35 Länder.

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. 28 % auf weniger als US\$ 1,3 Mrd. zum 31. Dezember 2002 reduzieren.

In der folgenden Tabelle wird die Nettorisikoposition von ATR aus der Kundenfinanzierung zum 31. Dezember 2002 wie folgt berechnet:

	ATR 50 %	
	2002	2001
	(in Mio. EUR)	
Bruttorisikoposition aus der Finanzierung.....	610	828
Bilanzwirksam.....	454	654
Nicht bilanzwirksam.....	156	174
Geschätzter Sicherheitenwert.....	(538)	(710)
Nettorisikoposition vor Rückstellungen.....	72	118
Rückstellungen	(72)	(118)
Rest-Nettorisikoposition	0.0	0.0

Deckungsverpflichtungen. Es bestehen auch Verpflichtungen für die Finanzierung von Aufträgen aus dem Auftragsbestand von Airbus und ATR, die allerdings erst dann der Bruttorisikoposition hinzugerechnet werden, wenn die Finanzierung erfolgt, also bei Auslieferung des Flugzeugs. Dies ist darauf zurückzuführen, dass (i) es nach den in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen unwahrscheinlich ist, dass sämtliche dieser vorgeschlagenen Finanzierungen tatsächlich erfolgen, (ii) Airbus bzw. ATR den Vermögensgegenstand bis zur Auslieferung des Flugzeugs besitzen und somit kein ungewöhnliches Risiko eingehen, und (iii) sich Dritte an der Finanzierung beteiligen können. Um das Risiko von Airbus und ATR im Zusammenhang mit unannehmbaren Krediten zu mindern, enthalten derartige Verpflichtungen im Allgemeinen finanzielle Bedingungen, die von den Garantienehmern zu erfüllen sind, um einen Kredit zu erhalten. Siehe „Konzernanhang — Note 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

5.1.3.4. Cash-Management

Cash-Pooling und Cash-Management

Im Jahr 2002 wurden die Vorbereitungen für den technischen und rechtlichen Rahmen für ein voll automatisiertes, grenzübergreifendes Cash-Pooling-System (das Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien umfasst) abgeschlossen. Die konzernweite Implementierung des Systems wird bis zum Ende des Jahres 2003 erwartet. Das Cash-Pooling-System ermöglicht es dem Management, sich umgehend einen zuverlässigen Überblick über die Cash-Position aller Tochtergesellschaften zu verschaffen und versetzt es in die Lage, die Mittel innerhalb der Gruppe je nach dem sich kurzfristig ändernden Bedarf optimal zuzuweisen.

Das Cash-Management-Verfahren, das dem Management einen monatlichen aktualisierten Überblick über die Aufbringung und den Verbrauch von Barmitteln durch die einzelnen Tochtergesellschaften innerhalb des nächsten 12-Monats-Zeitraums geben soll und im Jahr 2001 versuchsweise implementiert wurde, ist jetzt voll funktionsfähig.

Finanzierung

EADS verfügt weiterhin über einen hohen Zahlungsmittelbestand. Im Jahr 2002 wurde eine syndizierte Garantiefazilität in Höhe von EUR 2,85 Mrd. eingerichtet, und es wurde eine Kreditlinie in Höhe von EUR 700 Mio. bei der European Investment Bank eingerichtet. Diese Fazilitäten sind zum 31. März 2003 ungenutzt. Im Februar 2003 legte EADS ein Euro-Medium-Term Note-Programm über EUR 3 Mrd. auf. Unmittelbar darauf wurde eine erste Eurobond-Anleihe in Höhe von EUR 1 Mrd. mit 4,625 % und einer siebenjährigen Laufzeit begeben. Die Zielsetzung dieser ersten Anleihe ist die Umschuldung vorhandener Verbindlichkeiten und die Streckung des Fälligkeitsprofils der Forderungen der Gesellschaft. Das Management ist der Auffassung, dass derartige Finanzierungsprogramme die Präsenz und Position von EADS insgesamt in den Kapitalmärkten stärken und die Flexibilität bei ihrer Reaktion auf fluktuierende Finanzierungsanforderungen verbessern können.

5.1.4 Betriebsergebnis

5.1.4.1. Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung von EADS für die jeweiligen 12-Monats-Zeiträume.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2002 und 2001

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2002	2001
	(in Mio. EUR, ausgenommen EPS)	
Umsatzerlöse	29.901	30.798
Umsatzkosten	(24.465)	(25.440)
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.436	5.358
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	(2.251)	(2.186)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.096)	(1.841)
Sonstige Erträge	248	3.024
Sonstige Aufwendungen	(241)	(375)
Abschreibungen Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	(936)	(1.466)
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	160	2.514
Beteiligungsergebnis	87	(342)
Zinsergebnis	(81)	63
Übriges Finanzergebnis	21	(234)
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	187	2.001
Ertragsteuern	(453)	(646)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	(33)	17
Konzernergebnis	(299)	1,372
Ergebnis je Aktie (in Euro)	(0,37)	1,70

Verwendung des EBIT vor Abschreibungen Goodwill und außerordentlichen Posten

EADS verwendet das EBIT vor Abschreibungen Goodwill und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für ihre wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „**außerordentliche Posten**“ bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen, wie z. B. die Abschreibungen von Marktwertanpassungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss zu EADS, der Gründung von Airbus S.A.S und der Gründung von MBDA sowie die Verluste aus Wertminderungen. Dieser Terminus entspricht nicht der Definition von außerordentlichen Posten gemäß IFRS.

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden von EADS zum EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2002	2001
(in Mio. EUR)		
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	160	2.514
Beteiligungsergebnis	87	(342)
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA	0	(2.794)
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	936	1.466
Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen).....	227	260
Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen)	0	315
Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte)	16	275
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten	<u>1.426</u>	<u>1.694</u>

5.1.4.2. Segmentinformationen

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Konzernumsatzerlöse von EADS und des EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten in den letzten zwei Jahren nach Geschäftsbereichen.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001	
	Umsatzerlöse	EBIT PGE ⁽¹⁾	Umsatzerlöse	EBIT PGE ⁽¹⁾
(in Mio. EUR)				
Airbus	19.512	1.361	20.549	1.655
Militärische Transportflugzeuge	524	(80)	547	1
Luftfahrt	5.304	261	5.065	308
Verteidigung und Zivile Systeme	3.306	40	3.345	(79)
Raumfahrt	<u>2.216</u>	<u>(268)</u>	<u>2.439</u>	<u>(222)</u>
Zwischensumme.....	30.862	1.314	31.945	1.663
Unternehmenszentrale /Konsolidierung ⁽²⁾	<u>(961)</u>	<u>112</u>	<u>(1147)</u>	<u>31</u>
EADS	<u>29.901</u>	<u>1.426</u>	<u>30.798</u>	<u>1.694</u>

(1) „**EBIT PGE**“ bezieht sich auf das EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten.

(2) In Bezug auf Umsatzerlöse gehören zu dem Posten Headquarters/Konsolidierung insbesondere Anpassungen und Eliminierungen von konzerninternen Transaktionen und Erträge aus der Vermietung von Büroräumen. In Bezug auf EBIT PGE enthält der Posten Unternehmenszentrale/Konsolidierung hauptsächlich die Ergebnisse der Zentrale, die in erster Linie die Einnahmen aus den Investitionen in Dassault Aviation umfassen.

Der konsolidierte Posten EBIT PGE für EADS belief sich im Jahr 2002 auf EUR 1.426 Mio. und stellte einen Rückgang von EUR 268 Mio. im Vergleich zum Vorjahr dar. Die Umstrukturierungsbemühungen im Verteidigungssektor trugen zu einem positiven Ergebnis von EUR 40 Mio. im Geschäftsbereich DCS bei, verglichen mit Verlusten in Höhe von EUR 79 Mio. im Jahr 2001. Zusätzlich zum Umschwung im Geschäftsbereich DCS konnten im EADS-Headquarter nach Abbau der Arbeitsplätze um ca. 50 % im Jahr 2002 erhebliche Kosteneinsparungen erzielt und somit das EBIT PGE für das Jahr 2002 von EADS gestärkt werden.

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

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

Airbus und der Geschäftsbereich Luftfahrt waren 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 haben sich negativ auf die Rentabilität von Airbus im Jahr 2002 ausgewirkt. Weitere Kostenreduzierungen und die eingeführte Flexibilität bei der Produktionsrate haben teilweise diese Faktoren ausgeglichen und dazu beigetragen, dass Airbus im Jahr 2002 ein EBIT PGE von EUR 1.361 Mio. erzielen konnte, was einem Rückgang von EUR 294 Mio. gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Margin-Rate für EBIT PGE bei Airbus vor F&E-Kosten wurde von 15 % im Jahr 2001 auf 15,6 % im Jahr 2002 gesteigert. Das EBIT PGE im Geschäftsbereich Luftfahrt nahm im Vergleich zum Ergebnis von EUR 308 Mio. im Jahr 2001 auf EUR 261 Mio. im Jahr 2002 leicht ab. Dieser Rückgang war hauptsächlich auf höhere F&E-Kosten, Vertriebs-, Marketing- und Funktionskosten im Militärluftfahrtsektor und auf eine reduzierte Geschäftstätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten/Wartung als Ergebnis des allgemeinen Konjunkturreinbruchs im zivilen Sektor zurückzuführen.

Umstrukturierung. Seit ihrer Gründung im Jahr 2000 hat EADS eine Reihe von Umstrukturierungsprogrammen implementiert und wird dies auch weiterhin tun, um ihre Wettbewerbsposition in den stark umkämpften Märkten, in denen die Gesellschaft tätig ist, weiter zu verbessern. Die Umstrukturierungskosten von insgesamt EUR 161 Mio. wurden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2002 ausgewiesen. Eingeschlossen sind hierin neue Rückstellungen und innerhalb des aktuellen Jahres entstandene Aufwendungen für (i) den Abbau von Mitarbeitern, Budgetkürzungen und Problemen bei Ariane V im Geschäftsbereich Raumfahrt (EUR 105 Mio.), (ii) den Abbau von Mitarbeitern und Vorruhestandsregelungen im Geschäftsbereich DCS (EUR 31 Mio.) und (iii) sonstige Umstrukturierungsrückstellungen, die auf das Headquarter und den Geschäftsbereich Luftfahrt bezogen sind.

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

Kosteneinsparungen aus Synergien. Das Management schätzt, dass zum Ende des Jahres 2002 ca. EUR 400 Mio. der angestrebten regelmäßigen Kosteneinsparungen aus Synergien im Zusammenhang mit Geschäftsaktivitäten wie Beschaffung, Flugzeugkomponenten und zentrale Verwaltung realisiert wurden. EADS implementiert derzeit weitere Maßnahmen zur Erzielung von zusätzlichen regelmäßigen Kosteneinsparungen in Höhe von EUR 200 Mio., die ab dem Jahr 2004 erfolgen sollen. Das Team zur Umsetzung des gruppenweiten Integrationsprojektes, das zum Zeitpunkt der Gründung von EADS mit dem Ziel der Implementierung und Überwachung derartiger Kosteneinsparungen eingerichtet wurde, wurde im Jahr 2002 aufgelöst, da die jeweiligen Verantwortungsbereiche direkt an die jeweiligen Geschäftseinheiten übertragen wurden; mit einer zentralisierten Rechnungslegung, die in der Unternehmenszentrale verbleibt.

5.1.4.3. Ertragslage von EADS — Vergleich zwischen 2002 und 2001

Der Jahresvergleich der Ertragslage basiert auf dem Jahresabschluss.

Konzernumsatzerlöse

Die Konzernumsatzerlöse für EADS beliefen sich im Jahr 2002 auf EUR 29.901 Mio., was eine leichte Reduzierung um 3 % von EUR 30.798 Mio. im Jahr 2001 bedeutet.

Airbus. Die konsolidierten Umsatzerlöse von Airbus beliefen sich im Jahr 2002 auf EUR 19,5 Mrd., was einen Rückgang in Höhe von EUR 1.037 Mio. im Vergleich zum Vorjahr darstellt. Dieser Abwärtstrend war in erster Linie dem Rückgang der Flugzeugauslieferungen von 325 im Jahr 2001 auf 303 im Jahr 2002 sowie dem schwächeren Dollarkurs zuzuschreiben. Wie im Jahr 2001 wurden zum größten Teil „Single-Aisle“-Flugzeuge A319/A320/A321 ausgeliefert. Airbus lieferte im Jahr 2002 236 Flugzeuge dieser Typen, gegenüber 257 im Jahr 2001. Der schwankende Wechselkurs zwischen Euro-US-Dollar wirkte sich im Vergleichszeitraum auch auf die Konzernumsatzerlöse von Airbus aus (Kassamittelkurs von Euro und US-Dollar 0,95 im Jahr 2002 im Vergleich zu Euro-US-Dollar 0,90 im Vorjahr). Bei einem zum Jahr 2001 konstanten Wechselkurs wären die Umsatzerlöse von Airbus lediglich um 2,5 % zurückgegangen. Eine Darstellung der Auswirkungen der Währungsschwankungen auf das Ergebnis von EADS und der Hedging-Grundsätze von EADS findet sich auch unter „Erläuterungen zur Bilanzierung — Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging) nach IAS 39“ und „Grundsätze — Währungsmanagement“.

Militärische Transportflugzeuge. Die Konzern-Umsatzerlöse aus dem Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge („**MTAD**“) beliefen sich im Jahr 2002 auf EUR 524 Mio., was im Vergleich zu den im Jahr 2001 erzielten Konzern-Umsatzerlösen in Höhe von EUR 547 Mio. einen Rückgang in Höhe von EUR 23 Mio. bedeutet.

Während sich die Lieferungen der CN-235 im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr von 4 auf 8 erhöhten (zuzüglich 2 C-212-Flugzeuge), wurden diese Gewinne durch Verzögerungen beim A210 VIP-Programm und niedrigere Absatzzahlen für das C-295 SAF-Flugzeug im Jahr 2002 vermindert.

Luftfabrt. Die konsolidierten Umsätze des Geschäftsbereichs Luftfahrt wuchsen im Jahr 2002 um 5 % auf EUR 5,3 Mrd., im Vergleich zu EUR 5,1 Mrd. im Jahr 2001. Dieser Zuwachs ist hauptsächlich auf Steigerungen der Hubschrauber-Lieferungen im Jahr 2002 durch Eurocopter (397 im Vergleich zu 335 im Vorjahr) und der Kundendienstleistungen zurückzuführen. Diese Steigerung wurde teilweise durch die Auswirkungen der Probleme der kommerziellen Luftfahrtindustrie im Flugzeugkomponentengeschäft des Geschäftsbereichs vermindert.

Verteidigung und Zivile Systeme. Im Jahr 2002 erzielte der Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme Konzern-Umsatzerlöse in Höhe von EUR 3,3 Mrd., so dass die Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr relativ unverändert blieben. Der leichte Rückgang ist in erster Linie auf den Rückgang der Beteiligung an AMM im Anschluss an die MBDA-Transaktion Ende des Jahres 2001 zurückzuführen, gegen die (i) die volle Konsolidierung von Cogent im Jahr 2002 und (ii) eine Umsatzsteigerung von ca. 10 % in allen Geschäftsbereichen mit Ausnahme von MBDA wirkt. Siehe „Erläuterungen zur Bilanzierung — Änderungen im Konsolidierungskreis“.

Raumfabrt. Die konsolidierten Umsatzerlöse im Geschäftsbereich Raumfahrt hatten im Jahr 2002 einen Rückgang von 9 % auf EUR 2,2 Mrd. zu verzeichnen, im Vergleich zu EUR 2,4 Mrd. im Jahr 2001. Dieser Rückgang ergibt sich hauptsächlich durch (i) Probleme bei zivilen Telekommunikationsprogrammen von Astrium und (ii) die langsamere Implementierung des Ariane V-Programms bei EADS Launch Vehicles.

Konzernumsatzkosten

Die Konzernumsatzkosten verringerten sich von EUR 25.440 Mio. im Jahr 2001 um 4 % auf EUR 24.465 Mio. im Jahr 2002. Diese Änderung spiegelt im Wesentlichen den Rückgang der Lieferungen bei Airbus sowie die erhebliche Verringerung bei der Abschreibung der Marktwertanpassungen an die Bestände wider, die sich aus der Gründung von EADS ergaben (EUR 275 Mio. im Jahr 2001 verglichen mit EUR 16 Mio. im Jahr 2002). Siehe „Erläuterungen zur Bilanzierung — Marktwertanpassungen“.

Konzernbruttoergebnis vom Umsatz

Im Jahr 2002 erhöhte sich das Konzernbruttoergebnis vom Umsatz von EUR 5.358 Mio. im Jahr 2001 um EUR 78 Mio. auf EUR 5.436 Mio. Ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Abschreibung des außerordentlichen Verkehrswertes für Vorräte und Sachanlagevermögen im Jahr 2001 wäre das Konzernbruttoergebnis vom Umsatz im Vergleich zum Vorjahr entsprechend dem Rückgang der Umsatzerlöse im Jahr 2002 um EUR 214 Mio. gesunken. Auf prozentualer Basis bleibt der Prozentsatz des Konzernbruttoergebnisses vor Abschreibung des Verkehrswertes im Vergleich zum Vorjahr mit 19 % unverändert. Dies steht im Einklang mit den fortlaufenden Bemühungen, die Kosten zu reduzieren und den Auswirkungen von Nachfrageschwankungen mit der eingeführten Flexibilität im Fertigungsbereich entgegen zu wirken.

Konsolidierte Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten

Die konsolidierten Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten zogen leicht auf EUR 2.251 Mio. im Jahr 2002 an gegenüber EUR 2.186 Mio. im Vorjahr. 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. die realisierten Kostenreduzierungen im Zusammenhang mit der Unternehmenszentrale Hauptquartier, glichen diesen Anstieg wieder aus.

Konsolidierte Forschungs- und Entwicklungskosten

Die konsolidierten Forschungs- und Entwicklungskosten von EADS stiegen im Vergleich zu EUR 1.841 Mio. im Jahr 2001 um 14 % auf EUR 2.096 Mio. im Jahr 2002 an, was hauptsächlich auf laufende Programme bei Airbus (EUR 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 EUR 819 Mio., ein Anstieg von EUR 435 Mio. im Vergleich zum Vorjahr. Seit dem Jahr 2001 belaufen sich die F&E-Kosten für das A380-Programm insgesamt auf EUR 1,3 Mrd. Für den Zeitraum von 2003 bis 2005 werden weitere F&E-Kosten in Höhe von EUR 3 Mrd. prognostiziert. Auch wenn die F&E-Kosten im Vergleich zum Jahr 2001 um EUR 130 Mio. niedriger lagen, machten die Kosten für die im Dezember 2002 erhaltene Flugzulassung des A340 500/600-Programms (EUR 248 Mio. 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 EUR 400 Mio. für laufende Geschäftstätigkeiten innerhalb der konsolidierten F&E-Kosten aus.

Konsolidierte Sonstige Erträge und sonstige Aufwendungen

Die konsolidierten Sonstigen Erträge und sonstige Aufwendungen stellen hauptsächlich Gewinne und Verluste aus Veräußerungen und Mieteinnahmen dar. Im Jahr 2002 verringerten sich der Nettobetrag der Sonstigen Erträge und sonstigen Aufwendungen von EUR 2.649 Mio. im Vorjahr auf EUR 7 Mio. Einmalige buchtechnische Gewinne aus der Gründung von Airbus S.A.S. (EUR 2.537 Mio.) und MBDA (EUR 257 Mio.) waren in den sonstigen Erträgen im Jahr 2001 enthalten. Siehe „Erläuterungen zur Bilanzierung — Einmalige buchtechnische Gewinne“. Ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der einmaligen buchtechnischen Gewinne im Jahr 2001 verzeichneten die sonstigen Erträge (netto) einen Anstieg von EUR 152 Mio. und spiegelten somit die Veräußerung der 50 %igen Aircelle-Beteiligung an Snecma (EUR 63 Mio.), den Verkauf von MDTV an IBM und die niedrigeren Aufwendungen für die Unternehmenszentrale im Jahr 2002 wider.

Konsolidierte Abschreibung von Goodwill und Verlusten aus Wertminderungen

Die konsolidierte Abschreibung von Goodwill und Verlusten aus Wertminderungen verringerte sich von EUR 1.466 Mio. im Jahr 2001 um 36 % auf EUR 936 Mio. im Jahr 2002. Ohne Berücksichtigung der Verluste aus Wertminderungen sank die konsolidierte Goodwill-Abschreibung von EUR 676 Mio. im Jahr 2001 um EUR 90 Mio. auf EUR 586 im Jahr 2002. Diese Änderung ist auf die Verringerung des Goodwill-Nettobuchwertes zurückzuführen, die sich aus den Wertberichtigungen im Jahr 2001 ergab. Siehe „Erläuterungen zur Bilanzierung — Wertminderung von Vermögenswerten“. Der Goodwill im Geschäftsbereich Raumfahrt erlebte im Jahr 2002 eine weitere Wertminderung, die sich in Kosten in Höhe von EUR 350 Mio. niederschlug.

	2002		2001	
	Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	Davon Wertminderung von Goodwill	Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	Davon Wertminderung von Goodwill
		(in Mio. EUR)		
Airbus	373	—	372	—
MTAD	—	—	—	—
Luftfahrt	54	—	51	—
DCS	107	—	739	580
Raumfahrt.....	397	350	255	210
HQ	5	—	49	—
EADS.....	<u>936</u>	<u>350</u>	<u>1.466</u>	<u>790</u>

Konzernbeteiligungsergebnis

Das Konzernbeteiligungsergebnis umfasst in erster Linie Ergebnisse von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, sowie die Ergebnisse nicht konsolidierter Unternehmen (z. B. Wertberichtigungen, erhaltene Dividenden). Im Jahr 2002 wies EADS einen Konzernbeteiligungsertrag in Höhe von EUR 87 Mio. aus (verglichen mit einem konsolidierten Verlust in Höhe von EUR 342 Mio. im Jahr 2001). Diese Veränderung spiegelt hauptsächlich die Wertberichtigungen von EUR 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 EUR 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. Diese Beteiligung hat nun einen Buchwert von Null.

Die 46 %ige Beteiligung von EADS an Dassault Aviation, die nach der Equity-Methode konsolidiert ist, machte im Jahr 2002 EUR 111 Mio. der Beteiligungserträge aus (nach Abzug der EUR 25,6 Mio. an Goodwill-Abschreibungen). Da für 2002 noch keine Finanzdaten von Dassault Aviation vorlagen, wurde das Nettoergebnis des Vorjahres als Grundlage für die Bilanzierung des aktuellen Nettoergebnisses aus dieser Equity-Beteiligung verwendet. Siehe „4.1.7 Beteiligungen — Dassault Aviation“.

Konsolidiertes Zinsergebnis

Das konsolidierte Zinsergebnis spiegelt die Nettozinserträge und -aufwendungen wider, die sich aus Finanzanlagen oder Finanzverbindlichkeiten ergeben. Im Jahr 2002 wurden für EADS konsolidierte Nettozinsaufwendungen von EUR 81 Mio. ausgewiesen (im Vergleich zu konsolidierten Nettozinserträgen von EUR 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 EUR 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 im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr.

Übriges konsolidiertes Finanzergebnis

Das übrige konsolidierte Finanzergebnis stieg von EUR (234) Mio. im Jahr 2001 auf EUR 21 Mio. im Jahr 2002 an. Diese Änderung resultiert im Wesentlichen aus Erträgen in Höhe von EUR 117 Mio., bedingt durch die Marktbewertung und die Einlösung fälliger *macro-bedges* im Jahr 2002 (im Vergleich zu einem Aufwand von EUR 153 Mio. im Hinblick auf diese Sicherungsgeschäfte im Jahr 2001). Da es zum 1. Januar 2003 keine verbleibenden *macro-bedges* mehr gibt, sollte die Marktbewertung und Fälligkeit derartiger Sicherungsgeschäfte nicht länger eine Auswirkung auf das konsolidierte übrige Finanzergebnis haben.

Konsolidierte Ertragsteuern

Siehe „Konzernanhang — Note 9: Ertragsteuern“.

Konzernergebnis

Auf Grund der oben beschriebenen Faktoren wies EADS im Jahr 2002 einen Verlust in Höhe von EUR 299 Mio. aus, gegenüber einem Konzernnettoergebnis in Höhe von EUR 1.372 Mio. im Jahr 2001.

Ergebnis je Aktie (EPS)

Das Ergebnis je Aktie ging im Jahr 2002 um EUR 2,07 auf EUR (0,37) je Aktie zurück (Vorjahresstand: EUR 1.70 je Aktie). Zum 31. Dezember 2002 betrug die Anzahl der ausstehenden Aktien 800.957.248. Der in EPS verwendete gemeinsame Nenner war die durchschnittliche Anzahl ausgegebener Aktien von 804.116.877. Der Rückgang im Vergleich zum Jahr 2001 ist auf den Rückkauf von 10.241.252 Aktien zurückzuführen, der zum Teil ausgeglichen wurde durch die Ausgabe von 2.022.939 Aktien, die im Oktober 2002 im Rahmen eines Mitarbeiterbeteiligungsprogramms angeboten wurden. Siehe: „3.3.7 — Aktienbesitz und Stimmrechte — Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft“ und „6.3.2 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter — Mitarbeiterangebot“.

5.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für den Zeitraum vom 1. Januar 2002 bis zum 31. Dezember 2002.

	<u>(in Mio. EUR)</u>
Stand zum 1. Januar 2002	9.877
Kapitalerhöhung	16
Nettoverlust	(299)
Dividendenzahlungen	(403)
Erwerb eigener Aktien	(156)
ACOI	3.730
Stand am 31. Dezember 2002	12.765

Das konsolidierte Eigenkapital belief sich am 31. Dezember 2002 auf EUR 12.765 Mio. und wies somit eine Steigerung von EUR 2.888 Mio. gegenüber seinem Wert von EUR 9.877 Mio. zum Stand 31. Dezember 2001 auf. Diese Steigerung war in erster Linie auf die stärkeren Wechselkurse zwischen Euro und U.S. Dollar im Jahr 2002 (Euro-U.S. Dollar 1,05) im Vergleich zum Jahr 2001 (Euro-U.S. Dollar 0,88) zurückzuführen, was erhebliche Auswirkungen auf das AOCI hatte. Dieser positive Effekt wurde teilweise durch den konsolidierten Nettoverlust, die Ausschüttung von Dividenden und den Rückkauf von eigenen Aktien durch EADS ausgeglichen.

Kapitalerhöhung

Im Zusammenhang mit dem aktienorientierten Vergütungsprogramm im Jahr 2002 gab EADS 2.022.939 Aktien aus und erhöhte das Kapital um ca. EUR 16 Mio. Siehe „3.2.5 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals — Änderung des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ und „6.3.2 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter — Mitarbeiterangebot“.

Dividendenzahlungen

Am 17. Mai 2002 beschloss die Hauptversammlung eine Bardividende für das Geschäftsjahr 2001 von EUR 0,50 je Aktie zu zahlen. Die Dividende über insgesamt EUR 403 Mio. wurde am 28. Juni 2002 ausgezahlt. Siehe „3.5.1 — Dividenden — Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen“.

Erwerb eigener Aktien

Im Jahr 2002 erwarb EADS 10.241.252 eigene Aktien für insgesamt EUR 156 Mio. Zum 31. Dezember 2002 betrug die Anzahl der ausstehenden Aktien 800.957.248. Siehe „3.3.7 — Aktienbesitz und Stimmrechte — Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft“.

Accumulated Other Comprehensive Income

Im Jahr 2002 stieg das Accumulated Other Comprehensive Income („**AOCI**“) um EUR 3.730 Mio. Die Veränderungen des AOCI waren zurückzuführen auf (i) die aktuelle Marktbewertung des Teils des EADS-Sicherungsportfolios zum Jahresende, das gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäft ausgewiesen wird (EUR 2,7 Mrd.) und (ii) Währungsumrechnungsdifferenzen, die durch die Konsolidierung der nicht in Euro bilanzierenden Tochtergesellschaften erzeugt werden (EUR 1,0 Mrd.).

Zum 31. Dezember 2002 beliefen sich die Nennbeträge des ausstehenden Portfolios von Sicherungsgeschäften, die gemäß IAS 39 als solche ausgewiesen werden können, auf ca. US\$ 42 Mrd. Die Sicherung erfolgte gegen den Euro und das Pfund Sterling. Die Erhöhung der Nennbeträge des Sicherungsportfolios von US\$ 35,3 Mrd. zum 31. Dezember 2001 ist darauf zurückzuführen, dass das Board of Directors von EADS die Erweiterung des Sicherungsportfolios bis zum Jahr 2010 als Reaktion auf Änderungen des Auftragsbestandes im Jahr 2002, einschließlich der Festaufträge für die A380, gebilligt hat. Die aktuelle Marktbewertung des EADS-Sicherungsportfolios zum Jahresende, das gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäft ausgewiesen werden kann, führte zum 31. Dezember 2001 zu einer positiven Änderung der Bewertung in Höhe von EUR 5.224 Mio., und zwar basierend auf einem Schlusskurs von Euro zum US-Dollar von 1,05.

Auf Grund dieser positiven Veränderung der Marktbewertung des *micro-hedge*-Portfolios wurden die auf AOCI bezogenen Rückstellungen im Jahr 2001 in Höhe von EUR 2.405 Mio. reduziert, und die auf AOCI bezogenen sonstigen Vermögensgegenstände stiegen auf EUR 2.819 Mio. Nach Berücksichtigung der entsprechenden Steuern und Abgaben von EUR 1.879 Mio. verringerten sich die im Jahr 2001 ausgewiesenen, auf das AOCI bezogenen aktiven latenten Steuern in Höhe von EUR 828 Mio. und erhöhten sich die auf das AOCI bezogenen passiven latenten Steuern zum 31. Dezember 2002 auf EUR 1.051 Mio.

Es wurde eine Anpassung der Anteile im Fremdbesitz in Höhe von EUR 632 Mio. ausgewiesen, und zwar in erster Linie, um die 20 %ige Beteiligung von BAE Systems an der positiven Marktbewertungsänderung des Sicherungsportfolios nach Abzug von Steuern widerzuspiegeln. Als Ergebnis dieser Anpassung beliefen sich die auf das AOCI bezogenen Anteile im Fremdbesitz zum 31. Dezember 2002 auf EUR 416 Mio., verglichen mit EUR (216) Mio. zum 31. Dezember 2001.

Diese Steigerung des AOCI in Höhe von EUR 2.713 Mio. zum 31. Dezember 2002, die Änderungen des Marktwertes von Hedging-Instrumenten zuzuschreiben ist, stellt die Netto-Marktbewertungsänderung des Sicherungsportfolios von EADS dar, und zwar nach Bilanzierung der latenten Steuern und Anteile im Fremdbesitz. Siehe „Erläuterung zur Bilanzierung — IAS 39-Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging)“ und „Grundsätze — Währungsmanagement“.

Die Währungsumrechnungsanpassungen im AOCI im Jahr 2002 beliefen sich auf einen positiven Betrag in Höhe von EUR 1.027 Mio., was aus einem stärkeren Euro-Wechselkurs im Vergleich zu anderen Währungen zum 31. Dezember 2002 resultiert.

5.1.6 Veränderungen der Netto-Cash-Position

Im Allgemeinen finanziert EADS ihre Herstellungsaktivitäten und die Produktentwicklungsprogramme, besonders die Entwicklung neuer Verkehrsflugzeuge, über eine Kombination aus durch die Geschäftstätigkeit 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.

Die folgende Tabelle zeigt die Veränderung der konsolidierten Netto-Cash-Position von EADS über die angegebenen Zeiträume. Siehe auch „5.2. Gewinn- und Verlustrechnung — Konsolidierte Kapitalflussrechnung“.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2002	2001
	(in Mio. EUR)	
Konsolidierte Netto-Cash-Position zum 1. Januar	1.533	2.143
Erste Konsolidierung Airbus U.K./GIE 20 %		(838)
Netto-Cash am Anfang des Berichtszeitraum	1.533	1.305
Brutto-Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	1.862	2.654
Veränderungen im Geschäftskapital	804	2
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	(2.953)	(1.882)
<i>davon industrielle Investitionen</i>	(2.093)	(1.311)
<i>davon Kundenfinanzierung</i>	(865)	(93)
<i>davon Sonstiges</i>	5	(478)
Freier Cashflow ⁽¹⁾	(287)	774
<i>davon freier Cash Flow vor Kundenfinanzierung</i>	578	867
Erwerb eigener Anteile	(156)	0
An Aktionäre ausgeschüttete Dividenden	(403)	(404)
Kapitalerhöhung	16	21
Sonstige Änderungen der Finanzlage	521	(163)
Konsolidierte Netto-Cash-Position zum 31. Dezember	<u>1.224</u>	<u>1.533</u>

(1) Spiegelt nicht Investitionen in „available-for-sale“ — Wertpapiere wider (EUR 264 Mio. im Jahr 2002; EUR 390 Mio. im Jahr 2001), die als Barmittel und nicht als Investitionen klassifiziert sind.

Im Jahr 2002 ging die konsolidierte Netto-Cash-Position zum 31. Dezember um 20 % auf EUR 1.224 Mio. zurück. EADS berechnet ihre konsolidierte Netto-Cash-Position als die Differenz zwischen (i) Zahlungsmitteln, zahlungsmittel-ähnlichen Mitteln und Wertpapieren und (ii) Finanzverbindlichkeiten (die in der Konzernbilanz ausgewiesen sind). Den Bestrebungen von Airbus, das Wachstum des Kundenfinanzierungsrisikos zu begrenzen, dem konzernweiten Fokus auf Cash-Management in Kombination mit den neuen rückzahlbaren Zuschüssen europäischer Regierungen (hauptsächlich für das A380-Programm) sowie dem gleichbleibenden Niveau an Zahlungen von Airbus-Kunden vor Auslieferung und der positive Effekt eines schwächeren US-Dollars auf das in Dollar lautende Verbindlichkeitenportfolio von EADS wirkten erhebliche Investitionen in Anlagevermögen, der Verbrauch von Rückstellungen für ehemalige *macro-hedges*, die in *micro-hedges* umklassifiziert wurden, sowie Dividendenausüttungen im Jahr 2002 entgegen.

Brutto-Cashflow aus der Geschäftstätigkeit

Im Jahr 2002 war der wichtigste Faktor, der zu dem Brutto-Cashflow in Höhe von EUR 1,9 Mrd. aus der Geschäftstätigkeit beitrug, das Auslaufen einiger Hedges mit ungünstigen US-Dollar-Kursen. Dieser negative Cash-Effekt wurde im operativen Ergebnis ausgeglichen durch den Verbrauch von Rückstellungen, die am 31. Dezember 2000 im Hinblick auf neubewertete *macro-hedges* gebildet wurden, die zu diesem Zeitpunkt unter Verwendung der damals gültigen Terminwechsellkurse neu als *micro-hedges* klassifiziert wurden. Siehe „Erläuterungen zur Bilanzierung — IAS 39 — Bilanzierung von Währungssicherungsgeschäften (Currency Hedging)“. Der Verbrauch derartiger Rückstellungen belief sich im Jahr 2002 auf ca. EUR 1 Mrd. Die restlichen Rückstellungen für solche Sicherungsgeschäfte, die im Verlauf der nächsten zwei Jahre voraussichtlich vollständig verbraucht sein werden, belaufen sich auf ca. EUR 300 Mio. Nach deren Verbrauch werden keine weiteren Auswirkungen dieser Rückstellungen auf den Brutto-Cashflow aus der Geschäftstätigkeit mehr erwartet. Die Abschreibungen auf das Anlagevermögen ohne Marktwertanpassungen beliefen sich im Jahr 2002 auf EUR 1,6 Mrd., waren also geringfügig höher als im Vorjahr mit EUR 1,5 Mrd.

Veränderungen im Geschäftskapital

Das Geschäftskapital setzt sich aus der Summe der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Nettovorräten, sonstigen Vermögensgegenständen und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten abzüglich der Summe der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstigen Verbindlichkeiten und passiven Rechnungsabgrenzungsposten zusammen. Die Veränderungen im Geschäftskapital hatten im Jahr 2002 eine positive Auswirkung in Höhe von EUR 804 Mio. auf die Netto-Cash-Position. Die Hauptfaktoren der positiven Entwicklung beim Geschäftska-

pital waren eine Steigerung der auf das A380-Programm bezogenen rückzahlbaren Zuschüsse europäischer Regierungen, die unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ bilanziert wurden, sowie eine Reduzierung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Grund des verstärkten Fokus von EADS auf das Cash-Management. Diese Entwicklung wurde teilweise durch höhere Vorräte im Wert von ca. EUR 500 Mio. in allen Geschäftsbereichen mit Ausnahme von Airbus ausgeglichen. Zum 31. Dezember 2002 beliefen sich die rückzahlbaren Zuschüsse europäischer Regierungen, die in der Bilanz unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen sind, auf EUR 4,3 Mrd. Davon sind EUR 2,6 Mrd. Langstreckenflugzeugen von Airbus, EUR 1,1 Mrd. dem A380-Programm und der Rest anderen Programmen zuzurechnen. Im Jahr 2002 beliefen sich die Eingänge bei rückzahlbaren Zuschüssen europäischer Regierungen insgesamt auf EUR 980 Mio. und die Rückerstattungen rückzahlbarer Zuschüsse europäischer Regierungen insgesamt auf EUR 250 Mio. Die in diesem Zusammenhang aufgelaufenen Zinsen von EUR 170 Mio. wurden 2002 in der Bilanz unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

Im Jahr 2002 beliefen sich die von Kunden erhaltenen Anzahlungen insgesamt auf EUR 13,7 Mrd. im Vergleich zu dem Vorjahreswert (Stand: 31. Dezember 2001) von EUR 14,7 Mrd. Diese Veränderungen zum Vorjahr spiegeln in erster Linie die Fremdwährungseffekte eines schwächeren US-Dollars wider. Bei einem konstanten US-Dollar-Wechselkurs wäre der Stand der bis zum Ende des Jahres 2002 erhaltenen Anzahlungen im Vergleich zum Vorjahr relativ unverändert geblieben. Anzahlungen in Höhe von EUR 9,5 Mrd. wurden zum 31. Dezember gegen die Vorräte aufgerechnet, was zu einem Restbetrag von EUR 3,6 Mrd. für erhaltene Anzahlungen führte, der in der Bilanz unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen wurde. Außerdem wurden EUR 600 Mio. als Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verbucht.

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 2002 auf EUR 2,1 Mrd. im Vergleich zu EUR 1,3 Mrd. im Vorjahr. Auf das A380-Programm bezogene Investitionsausgaben betragen im Jahr 2002 EUR 910 Mio. im Vergleich zu EUR 300 Mio. im Jahr 2001. EADS schätzt die gesamten Investitionsausgaben für das A380-Programm ab dem Jahr 2003 auf insgesamt ca. EUR 2,5 Mrd. Siehe 4.1.2 „Airbus — Produkte und Dienstleistungen“. Der verbleibende Anteil an den Ausgaben für weitere Integrationsmaßnahmen, beläuft sich bei Airbus auf EUR 650 Mio. (Fertigungsanlagen und gemeinsame Informationstechnologiesysteme). Zusätzliche Programme in den anderen Geschäftsbereichen machen EUR 530 Mio. aus. Mit Ausnahme von Airbus geben die anderen Geschäftsbereiche von EADS jährlich rund EUR 500 Mio. für Investitionen in laufende Geschäftstätigkeiten aus. Investitionen in Flugzeug-Leasinggeschäfte sind unter Kundenfinanzierung, nicht unter industriellen Investitionen verbucht, obwohl die zugrunde liegenden Vermögensgegenstände als Sachanlagen ausgewiesen sind.

Für den Zeitraum von 2003 bis 2005 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 Entwicklungsprojekt für das Großraumflugzeug A380 wird erhebliche Investitionsausgaben erfordern. Siehe 4.1.2 „Airbus — Produkte und Dienstleistungen“.

Kundenfinanzierung. Entsprechend dem Zuwachs der Kundenfinanzierung belief sich der Konzern-Cashflow im Jahr 2002 auf EUR 865 Mio. und beinhaltet eine positive Auswirkung (netto) in Höhe von EUR 29 Mio. von ATR. Der Bruttozuwachs der Kundenfinanzierung bei Airbus betrug 2002 EUR 1,8 Mrd. Diese Steigerung ist in erster Linie auf neue Finance-Lease-Verträge und Darlehen zurückzuführen. EADS reduzierte die Risikoposition aus Kundenfinanzierung im Jahr 2002 um ca. EUR 900 Mio.; diese Zahlen beinhalten neue Risikopositionen in Höhe von EUR 400 Mio., die 2002 hauptsächlich durch Darlehen an UAL generiert wurden. Zum 31. Dezember 2002 gab es keine verbleibenden Risikopositionen im Hinblick auf UAL. EADS strebt eine entsprechende Strukturierung der gesamten Finanzierung an, um die zukünftige Weiterveräußerung oder Reduzierung der Risikoposition zu erleichtern.

Nicht enthalten in dem Nettozuwachs der Kundenfinanzierung von ATR und Airbus im Jahr 2002 sind Amortisationen von vorhandenen Risikopositionen (hauptsächlich Amortisationen von in Betrieb befindlichen geleasteten Flugzeugen) in Höhe von ca. EUR 200 Mio. Diese Amortisationen werden unter dem Posten „Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit“ bilanziert. Abzüglich dieser Amortisierung entspricht der Zuwachs der Kundenfinanzierung der Steigerung der Brutto-Risikoposition bei einem konstanten US-Dollar-Wechselkurs. Siehe „Grundsätze — Absatzfinanzierungspolitik“ und „Konzernanhang — Note 24: Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

Als Antwort auf eine erhöhte Nachfrage nach einer Finanzierung durch die Kunden erwartet EADS, dass weitere Investitionsausgaben im Zusammenhang mit der Kundenfinanzierung von Verkehrsflugzeugen im Rahmen von „Operating Lease“-Verträgen und Darlehen anfallen werden. Das von EADS in Hinblick auf zusätzliche Kundenfinanzierung angestrebte Ziel ist für das Jahr 2003 niedriger als im Vorjahr angesetzt, und EADS beabsichtigt, weiterhin eine restriktive Politik dahingehend zu verfolgen, den Nettozuwachs auf einem möglichst geringen Niveau zu halten. Siehe „Grundsätze — Absatzfinanzierungspolitik“.

Sonstige. Im Jahr 2001 wurde das Netto-Ergebnis aus Beteiligungen an Tochtergesellschaften hauptsächlich durch die Übernahme von Tesat Spacecom, Cogent und die erhöhte Beteiligung an Dornier im Wert von ca. EUR 400 Mio. beeinflusst. Im Jahr 2002 trugen die Erlöse aus dem Verkauf von Aircelle und MDTV zum positiven Netto-Ergebnis aus Beteiligungen an Tochtergesellschaften bei. Siehe „Erläuterungen zur Bilanzierung — Änderungen im Konsolidierungskreis“.

Freier Cashflow

Auf Grund der oben dargelegten Faktoren belief sich der negative freie Cashflow im Jahr 2002 auf EUR 287 Mio. im Vergleich zu einem positiven Wert von EUR 774 Mio. im Jahr 2001. Der positive freie Cashflow vor Kundenfinanzierungen betrug im Jahr 2002 EUR 578 Mio. im Vergleich zu EUR 867 Mio. im Vorjahr.

Sonstige Änderungen der Finanzlage

Sonstige Änderungen der Finanzlage spiegeln in erster Linie Änderungen der Wechselkursbewertung für Zahlungsmittel und Verbindlichkeiten sowie die Bewegungen von Zahlungsmitteln und/oder Finanzverbindlichkeiten als Ergebnis der Änderungen des Umfangs des Konsolidierungskreises wider. Die Aufstellung für 2001 enthielt hauptsächlich (i) eine Erhöhung der Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 838 Mio. im Zusammenhang mit der 100 %igen Konsolidierung der Verbindlichkeiten der ehemaligen Airbus GIE zum 1. Januar 2001 (die für diese Erläuterung separat in der Eröffnungs-Cash-Position dargestellt wurde) und (ii) eine negative Änderung der Bewertung der in US-Dollar ausgewiesenen Verbindlichkeiten von EADS (EUR 335 Mio.). Für das Jahr 2002 waren die Hauptfaktoren, die sich auf die sonstigen Änderungen der Finanzlage auswirkten, die positive Änderung der Bewertung der in US-Dollar ausgewiesenen Verbindlichkeiten von ca. EUR 782 Mio., die durch die an Minderheitsgesellschafter ausgeschütteten Dividenden (hauptsächlich EUR 125 Mio. an BAE Systems in Hinblick auf Airbus) und die Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel in Höhe von ca. EUR 80 Mio. ausgeglichen wurden.

5.1.7 Konsolidierte Finanzverbindlichkeiten

Die zum Bilanzstichtag offenen konsolidierten Finanzverbindlichkeiten beliefen sich auf EUR 4.976 Mio. im Jahr 2002 gegenüber EUR 6.500 Mio. im Jahr 2001. Der Nettorückgang der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR 742 Mio. im Vergleich zum Vorjahr (bei einem konstanten US-Dollarwechselkurs) resultiert hauptsächlich aus der Abgeltung von Schuldverschreibungen und die Begleichung von Verbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten. Eine Anpassung in Höhe von EUR 782 Mio. spiegelte die Währungsumrechnungsdifferenz des schwächeren US-Dollars bei in Dollar ausgewiesenen Finanzverbindlichkeiten wider.

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten von EADS, einschließlich der kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten, zum 31. Dezember 2002 und 2001:

	Ausstehender Kapitalbetrag	
	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(in Mio. EUR)	
„Finance Lease“	1.566	1.746
Anleihen	253	621
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.569	1.827
Darlehen	1.048	1.754
Sonstige	<u>540</u>	<u>552</u>
Finanzverbindlichkeiten insgesamt	<u>4.976</u>	<u>6.500</u>

Die Finanzverbindlichkeiten insgesamt enthalten die vollständige Konsolidierung der Finanzschulden von Airbus in Höhe von EUR 4.162 Mio. EADS haftet entsprechend ihrer Beteiligung an Airbus jedoch nur für 80 % dieser Verbindlichkeiten, die nach dem 1. Januar 2001 aufgelaufen sind. Siehe „Grundsätze — Absatzfinanzierungspolitik — Airbus-Absatzfinanzierungsrisiko“.

Die gesamten konsolidierten Finanzverbindlichkeiten von EADS in Höhe von EUR 4.976 Mio. werden wie folgt fällig (in Mio. EUR):

<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>Danach</u>
1.185	193	325	393	715	2.165

EADS bilanziert flüssige Mittel in einem Cash-Pooling-System, das auch Finanzmittel von Joint Venture-Partnern und nicht konsolidierten Unternehmen beinhaltet. Diese flüssigen Mittel werden als kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen. Solange diese Abkommen über die Cash-Pooling-Systeme in Kraft sind, bleiben diese Barmittel weiterhin bei EADS hinterlegt und werden nicht zur sofortigen Rückerstattung fällig. Im Jahr 2003 enthielt das Laufzeitenprofil derartige kurzfristige Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 540 Mio., die sich vor allem auf MBDA und Astrium beziehen.

Mehr als 75 % der Finanzverbindlichkeiten von insgesamt EUR 4.976 Mio. zum 31. Dezember 2002 stammen aus dem Funding der Absatzfinanzierung durch EADS; sie sind langfristig und werden planmäßig zurückgezahlt. Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung stehen:

	<u>Kapitalbetrag</u>	
	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	<u>(in Mio. EUR)</u>	
„Finance Lease“	1.566	1.746
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.266	1.425
Darlehen	<u>958</u>	<u>1.526</u>
Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten insgesamt	<u><u>3.790</u></u>	<u><u>4.697</u></u>

Von den Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt EUR 3.790 Mio. entfallen EUR 747 Mio. auf Verbindlichkeiten mit begrenztem Zugriff, wobei die Rückzahlungsverpflichtung von EADS auf Eingänge von Transaktionskontrahenten begrenzt ist. EUR 1.146 Mio. werden durch verpfändete Bankeinlagen gesichert, die in der Bilanz als Finanzanlagen ausgewiesen sind. Des Weiteren besteht ein bedeutender Teil dieser Finanzanlagen in nicht stornierbaren Kundenverpflichtungen, deren Fälligkeiten zeitlich denen der ihnen zu Grunde liegenden Finanzverbindlichkeiten entsprechen. Leasing- und Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten werden in der Regel durch das verkaufte Flugzeug gesichert. Siehe „Konzernanhang — Note 24: Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

Das Management ist der Ansicht, dass das Laufzeitenprofil der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten umsichtig ist und mit der Struktur der konsolidierten Vermögensgegenstände und des Cashflows von EADS übereinstimmt.

5.1.8. Liquide Mittel

Zum 31. Dezember 2002 beliefen sich die liquiden Mittel auf einen Betrag in Höhe von EUR 6.200 Mio. (einschließlich EUR 4.497 Mio. in Wertpapieren) gegenüber EUR 8.033 Mio. (einschließlich EUR 5.341 Mio. in Wertpapieren) zum 31. Dezember 2001.

Die Gesamtsumme der liquiden Mittel umfasst die vollständige Konsolidierung von Zahlungsmitteln bei Airbus in Höhe von EUR 1.612 Mio. Der EADS Anteil daran beträgt jedoch nur 80 %. EADS hat ebenso nur einen Anteil von 37,5 % an den Zahlungsmitteln von MBDA von EUR 1.332 Mio. aus der 50 %igen Konsolidierung.

5.2 Jahresabschluss

5.2.1 Konzernabschluss

EADS N.V.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre 2002, 2001 und 2000

	<u>Anmerkung</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		(in Millionen €)		
Umsatzerlöse.....	5.26	29.901	30.798	19.427
Umsatzkosten.....	6	<u>(24.465)</u>	<u>(25.440)</u>	<u>(16.157)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz		<u>5.436</u>	<u>5.358</u>	<u>3.270</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen.....	6	(2.492)	(2.561)	(2.144)
Forschungs- und Entwicklungskosten.....		(2.096)	(1.841)	(924)
Sonstige betriebliche Erträge.....	7	248	3.024	251
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	10	<u>(936)</u>	<u>(1.466)</u>	<u>(277)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden		<u>160</u>	<u>2.514</u>	<u>176</u>
Beteiligungsergebnis.....		87	(342)	110
<i>davon von assoziierten Unternehmen</i>		108	22	93
Zinsergebnis.....		(81)	63	(42)
Übriges Finanzergebnis.....		<u>21</u>	<u>(234)</u>	<u>(1.388)</u>
Finanzergebnis	8	<u>27</u>	<u>(513)</u>	<u>(1.320)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden		<u>187</u>	<u>2.001</u>	<u>(1.144)</u>
Ertragsteuern.....	9	(453)	(646)	264
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis.....		<u>(33)</u>	<u>17</u>	<u>(23)</u>
Konzernergebnis		<u>(299)</u>	<u>1.372</u>	<u>(903)</u>
Ergebnis je Aktie		€	€	€
mit und ohne Verwässerungseffekt	31	<u>-0,37</u>	<u>1,70</u>	<u>(2,34)</u>
Dividende je Aktie (2002: Vorschlag)	17	<u>0,30</u>	<u>0,50</u>	<u>0,50</u>

Da die EADS im ersten Halbjahr 2000 noch nicht bestand, basiert das Ergebnis je Aktie auf der Anzahl der zum 31. Dezember 2000 effektiven Aktien und der zu diesem Stichtag gewährten Aktienoptionen.

Die Beträge für das Geschäftsjahr 2000 beinhalten für das erste Halbjahr nur Aerospatiale Matra.

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

EADS N.V.

Konzernbilanz
zum 31. Dezember 2002 und 2001

	<u>Anmerkung</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
		(in Millionen €)	
Aktiva			
Immaterielle Vermögensgegenstände	10	9.789	10.588
Sachanlagen	11	10.509	10.050
Beteiligungen (assoziierte Unternehmen).....	12	1.333	1.252
Sonstige Finanzanlagen	12	<u>3.542</u>	<u>3.474</u>
Anlagevermögen		<u>25.173</u>	<u>25.364</u>
Vorräte	13	2.700	2.469
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14	4.114	5.183
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	15	5.256	2.633
Wertpapiere	16	4.497	5.341
Zahlungsmittel.....		<u>1.703</u>	<u>2.692</u>
Umlaufvermögen		<u>18.270</u>	<u>18.318</u>
Latente Steuern	9	<u>2.992</u>	<u>4.288</u>
Rechnungsabgrenzungsposten		<u>965</u>	<u>745</u>
Summe Aktiva		<u>47.400</u>	<u>48.715</u>
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		811	809
Rücklagen		9.658	10.346
Accumulated Other Comprehensive Income.....		2.452	(1.278)
Eigene Anteile		<u>(156)</u>	<u>0</u>
Eigenkapital	17	<u>12.765</u>	<u>9.877</u>
Anteile in Fremdbesitz		1.361	559
Rückstellungen	18	8.248	11.918
Finanzverbindlichkeiten	19	4.976	6.500
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20	5.070	5.466
Übrige Verbindlichkeiten	20	<u>10.246</u>	<u>10.631</u>
Verbindlichkeiten		<u>20.292</u>	<u>22.597</u>
Latente Steuern	9	<u>2.014</u>	<u>806</u>
Rechnungsabgrenzungsposten	21	<u>2.720</u>	<u>2.958</u>
Summe Passiva		<u>47.400</u>	<u>48.715</u>

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

EADS N.V.

Konzern-Kapitalflußrechnung
für die Jahre 2002, 2001 und 2000

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(in Millionen €)		
Konzernergebnis.....	(299)	1.372	(903)
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	33	(17)	23
<i>Überleitungsposten vom Konzernergebnis zum Cash Flow aus Geschäftstätigkeit:</i>			
Abschreibungen auf das Anlagevermögen	2.768	3.560	1.121
Bewertungsänderungen.....	177	493	483
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus/MBDA	0	(2.817)	0
Veränderung der latenten Steuern	255	109	(694)
Ergebnis aus Abgängen im Anlagevermögen/Ergebnis von at equity bilanzierten Beteiligungen	(227)	(93)	(62)
Veränderung der Rückstellungen	(845)	47	1.019
Veränderung der übrigen Aktiva und Passiva:	804	2	1.594
— Vorräte, netto	274	(655)	(574)
— Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	895	(894)	53
— Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	(139)	766	661
— Sonstige Vermögensgegenstände und übrige Verbindlichkeiten	(226)	785	1.454
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	<u>2.666</u>	<u>2.656</u>	<u>2.581</u>
Investitionen:			
— Erwerb von Sachanlagevermögen und Anstieg Vermietete Gegenstände.....	(2.314)	(2.196)	(879)
— Zahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen und Tochtergesellschaften	(1.134)	(1.096)	(549)
— Erlöse aus Abgang von Sachanlagevermögen und Rückgang Vermietete Gegenstände	240	402	233
— Erlöse aus Abgang von Finanzanlagevermögen und Tochtergesellschaften.....	849	850	254
— Veränderung von Forderungen aus „Finance Lease“	(599)	138	(118)
Veränderungen von Wertpapieren	(264)	(390)	0
Veränderung liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises.....	5	20	2.671
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	<u>(3.217)</u>	<u>(2.272)</u>	<u>1.612</u>
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	(774)	(465)	(103)
Einzahlung durch Minderheitsgesellschafter.....	0	253	0
Gezahlte Dividenden	(403)	(404)	(31)
Rückzahlungen/Dividenden an Minderheitsgesellschafter.....	(127)	(52)	0
Kapitalerhöhung.....	16	21	1.540
Erwerb eigener Anteile	(156)	0	0
Sonstiges	(3)	(30)	(16)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	<u>(1.447)</u>	<u>(677)</u>	<u>1.390</u>
Veränderung der liquiden Mittel	<u>(2.080)</u>	<u>(279)</u>	<u>5.589</u>
Liquide Mittel			
zum Jahresanfang.....	<u>7.481</u>	<u>7.760</u>	<u>2.333</u>
zum Jahresende	<u>5.401</u>	<u>7.481</u>	<u>7.760</u>
zusätzliche Wertpapiere (mittelfristige Anlagen)	<u>799</u>	<u>552</u>	<u>162</u>
Bilanzwert der liquiden Mittel und Wertpapiere	<u>6.200</u>	<u>8.033</u>	<u>7.922</u>

Zusätzliche Informationen zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(in Millionen €)		
Gezahlte Zinsen.....	(407)	(335)	(239)
Gezahlte Ertragsteuern.....	(318)	(520)	(206)

Im Jahr 2002 erhaltene Zinsen belaufen sich auf M € 403 (2001: M € 506), erhaltene Dividenden betragen M € 19 (2001: M € 36).

Die Beträge für das Geschäftsjahr 2000 beinhalten für das erste Halbjahr nur Aerospatiale Matra.

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Nähere Erläuterungen: Siehe unter Anm. 22 „Konzern-Kapitalflußrechnung“

EADS N.V.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
für die Jahre 2002, 2001 und 2000

	<u>Anm.</u>	<u>Gezeichnetes Kapital</u>	<u>Rücklagen</u>	<u>Accumulated Other Comprehensive Income</u>	<u>Eigene Anteile</u>	<u>Gesamt</u>
				(in Millionen €)		
Stand am 1. Januar 2000		<u>1.231</u>	<u>992</u>	<u>87</u>		<u>2.310</u>
EADS N.V. (Fünzigtausend €)		
Einlage der Anteile an ASM in EADS N.V. (Buchwert).....		(827)	827			0
Einlage der Anteile an Dasa in EADS N.V. (Verkehrswert).....		266	5.969			6.235
Einlage der Anteile an CASA in EADS N.V. (Verkehrswert).....		45	1.002			1.047
Kapitalerhöhung.....		80	1.366			1.446
Kapitalerhöhung ESOP (einschließlich Abschlag).....		12	193			205
IPO-Kosten (nach Steuern).....			(56)			(56)
Konzernergebnis			(903)			(903)
Dividende			(31)			(31)
Other comprehensive income.....				(3)		(3)
Stand am 31. Dezember 2000		<u>807</u>	<u>9.359</u>	<u>84</u>		<u>10.250</u>
Erstmalige Anwendung IAS 39				(337)		(337)
Eröffnungsbilanz 1. Januar 2001, angepaßt		<u>807</u>	<u>9.359</u>	<u>(253)</u>		<u>9.913</u>
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		<u>809</u>	<u>10.346</u>	<u>(1.278)</u>		<u>9.877</u>
Kapitalerhöhung ESOP	17, 27	2	14			16
Konzernergebnis	26		(299)			(299)
Dividende	17		(403)			(403)
Erwerb eigener Anteile.....	17				(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		<u>811</u>	<u>9.658</u>	<u>2.452</u>	<u>(156)</u>	<u>12.765</u>

Die Beträge für das Geschäftsjahr 2000 beinhalten für das erste Halbjahr nur Aerospatale Matra.

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

EADS N.V.

Konzernanhang

INHALT

	<u>Seite</u>
Grundlagen und Methoden.....	128
1. Das Unternehmen	128
2. Grundsätze der Rechnungslegung.....	128
3. Konsolidierungskreis	133
4. Akquisitionen und Veräußerungen im Geschäftsjahr	133
a) Akquisitionen	133
b) Veräußerungen	134
c) Nachfolgende Veränderungen von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten sowie Anschaffungskosten.....	134
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.....	134
5. Umsatzerlöse	134
6. Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen	134
7. Sonstige betriebliche Erträge	135
8. Finanzergebnis.....	135
9. Ertragsteuern	135
Konzernbilanz	138
10. Immaterielle Vermögensgegenstände	138
11. Sachanlagen	139
12. Finanzanlagen.....	140
13. Vorräte	141
14. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	142
15. Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	142
16. Wertpapiere	142
17. Eigenkapital.....	142
18. Rückstellungen	143
a) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	143
b) Finanzinstrumente	145
c) Sonstige Rückstellungen.....	146
19. Finanzverbindlichkeiten	147
20. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten.....	147
21. Passive Rechnungsabgrenzungsposten	148
Konzern-Kapitalflussrechnung	148
22. Erläuterungen zu Konzern-Kapitalflussrechnung.....	148
Sonstige Erläuterungen	149
23. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche.....	149
24. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen.....	149
25. Informationen über Finanzinstrumente.....	151
a) Finanzielles Risikomanagement	151
b) Kontraktvolumen.....	153
c) Marktwerte von Finanzinstrumenten.....	153
26. Segmentberichterstattung.....	155
27. Aktienorientierte Vergütung	158
a) Stock Option Plan.....	158
b) Mitarbeiteraktien (ESOP) 2002	159
28. Transaktionen mit nahe stehenden Parteien	159
29. Als Finanzinstrumente gehaltene Immobilien.....	159
30. Beteiligungen an Joint Ventures	160
31. Ergebnis je Aktie.....	160
32. Anzahl der Mitarbeiter	161
33. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	161

EADS N.V.

Konzernanhang

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 das EADS Board of Directors am 7. März 2003 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Aufstellung und Berichterstattung des Konzernabschlusses erfolgt in Euro.

EADS entstand im Juli 2000 durch die Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra S.A. („ASM“), der Luft- und Raumfahrt- sowie der Verteidigungsaktivitäten der DaimlerChrysler AG („Dasa“), sowie von Construcciones Aeronauticas S.A. („Casa“). Konsolidierungstechnisch wurde der Zusammenschluss von ASM, Dasa und Casa als ein Unternehmenszusammenschluss unter Anwendung der Erwerbsmethode behandelt, in dem ASM als Erwerber auftritt. In diesem Zusammenhang wurde der Konzernabschluss von ASM für das Geschäftsjahr 2000, vor dem Unternehmenszusammenschluss, von französischen Rechnungslegungsgrundsätzen („French GAAP“) auf International Financial Reporting Standards („IFRS“) übergeleitet.

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, mit der Ausnahme, dass Entwicklungskosten zum Zeitpunkt des Anfalls als Aufwand behandelt werden. 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.

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 Vermögensgegenstände 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.

Währungsumrechnung — Die Vermögensgegenstände und Schulden ausländischer Tochterunternehmen, deren lokale Währung nicht der Euro ist, werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet, die Gewinn- und Verlustrechnungen hingegen mit Jahresdurchschnittskursen. Alle hieraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden ergebnisneutral in einer eigenen Position 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 Vermögensgegenstände und Schulden in Fremdwährung werden zum Wechselkurs am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Gewinne und Verluste aus Währungsumrechnungen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Nicht-monetäre Vermögensgegenstände 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 Vermögensgegenstände 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. 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,

EADS N.V.

Konzernanhang

werden Umsatzerlöse aus Fertigungsaufträgen ebenfalls nach 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 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. Vertragsstrafen werden dann erfolgswirksam berücksichtigt, wenn eine Inanspruchnahme wahrscheinlich erscheint.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung — Entgegen dem International Accounting Standard (IAS) 38 „Immaterielle Vermögenswerte“, welcher unter bestimmten Voraussetzungen die Aktivierung von Entwicklungskosten fordert, werden Aufwendungen für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam behandelt. Obwohl der Effekt hieraus nicht verlässlich geschätzt werden kann, gibt diese Vorgehensweise aus Sicht der EADS ein besser den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der globalen Konzernaktivitäten wider. Fremdfinanzierte Forschungs- und Entwicklungsverträge führen zu Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in der Periode der Umsatzlegung.

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 Steuervergünstigungen 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 Vermögensgegenstände 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. Die Kosten für Produktionsspezialwerkzeuge werden 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 A 380 zur Anwendung. Hier werden die geschätzten Produktionszahlen genutzt, um die Wertminderung der Spezialwerkzeuge den produzierten Einheiten zuzuordnen.

Als Finanzinstrumente gehaltene Immobilien — Als Finanzinstrumente 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

EADS N.V.

Konzernanhang

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 der Position „Finanzanlagen“. Sie werden mit Marktwerten bewertet. Unrealisierte Gewinne und Verluste abzüglich darauf entfallender latenter Ertragsteuern werden in einer separater 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 Vermögensgegenständen — Der Konzern überprüft Sachanlagen und andere langfristig genutzte Vermögensgegenstände einschließlich des Goodwills und immaterieller Vermögensgegenstände auf Wertminderungen, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes dessen erzielbaren Betrag überschreiten könnte. Falls der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigt, wird der entsprechende Vermögensgegenstand bzw. die betroffene Cash-Generating-Unit auf die Höhe des erzielbaren Betrages abgeschrieben.

Leasing — Der Konzern ist Leasinggeber und Leasingnehmer, vorrangig im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung von Zivilflugzeugen. 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.

Vermögensgegenstände, die unter einem Operating Lease vermietet wurden, werden unter den Sachanlagen zu Anschaffungskosten abzüglich Abschreibungen ausgewiesen (Siehe Anm. 11, „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 Vermögensgegenstand nicht mehr in der Bilanz angesetzt. Stattdessen wird eine Finanzforderung angesetzt, die die abgezinsten zukünftigen Leasingzahlungen einschließlich eines abgezinsten nicht garantierten Restwertes enthält (Siehe Anm. 12, „Finanzanlagen“). Die abgezinsten Finanzerträge werden über die Laufzeit im „Finanzergebnis“ berücksichtigt. Einnahmen und damit zusammenhängende Aufwendungen werden mit Beginn des Leasingverhältnisses ergebniswirksam erfasst.

Die geleasten Vermögensgegenstände, die als Finance Lease einzustufen sind, werden unter den Sachanlagen zu Anschaffungskosten vermindert um Abschreibungen angesetzt (Siehe Anm. 11, „Sachanlagen“), sofern sie nicht weiter an Kunden verleast werden. Der betroffene Vermögensgegenstand ist gemäß den Kriterien entweder als Operating oder als Finance Lease mit EADS als Leasinggeber (Haupt-Unter-Leasingverhältnis „Head-lease-Sub-lease“) einzustufen und bilanziell entsprechend darzustellen. Hinsichtlich der aus einem Finance-Lease resultierenden Leasingverbindlichkeiten wird auf die Anmerkung 19, „Finanzverbindlichkeiten“, verwiesen. Ist die EADS Leasingnehmer unter einem Operating Lease-Vertrag, werden die Leasingzahlungen bei Fälligkeit erfasst (Siehe Anm. 24, „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 und Zahlungsmittel des Konzerns einschließlich Beträgen, 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

EADS N.V.

Konzernanhang

angemessene Einordnung und überprüft sie zu jedem Bilanzstichtag. Unrealisierte Gewinne und Verluste dieser Wertpapiere werden abzüglich darauf entfallender latenter Ertragsteuern in einer eigenen Position 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. Kurzfristige Wertpapiere mit einem geringen Kursschwankungsrisiko werden in der Kapitalflussrechnung als flüssige Mittel berücksichtigt. Der beizulegende Zeitwert von veräußerungsfähigen Wertpapieren wird anhand eines öffentlich notierten Marktpreises auf einem aktiven Markt 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 — Die Zahlungsmittel bestehen aus Kassenbeständen, Bankguthaben, Schecks und kurzfristig einlösbaren Festgeldern.

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 Vermögensgegenstände 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 erfasst oder im Falle von „Cash Flow Hedges“ in einer separaten Position des Eigenkapitals („AOCI“) abzüglich latenter Steuern. 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 des gesicherten Grundgeschäftes 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 Sicherungsinstrumentes wird als hoch erachtet, d. h. durch eine gegenläufige Wertentwicklung werden Risiken aus Cashflow-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 ausreichende Dokumentation der Sicherungsbeziehungen vorhanden.

Nach der Einführung von IAS 39 wurden alle derivativen Finanzinstrumente als Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bilanziert. Der Eröffnungsbilanzwert des Eigenkapitals zum 1. Januar 2001 wurde angepasst. Die Vergleichszahlen der Vorjahre wurden nicht geändert. Mit der Einführung von IAS 39 wendet der Konzern „Cash Flow Hedge Accounting“ für bestimmte Devisentermingeschäfte an, die der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme aus Umsatzerlösen dienen, und für Zins-Swaps. 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 sich nach den Kriterien von IAS 39 nicht für das Hedge Accounting qualifizieren, werden erfolgswirksam im Konzernergebnis gebucht. Derivative Finanzinstrumente mit negativen Marktwerten werden unter „Rückstellungen für Finanzinstrumente“ ausgewiesen. Derivative Finanzinstrumente mit positiven beizulegenden Marktwerten werden als „Sonstige Vermögensgegenstände“ bilanziert.

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 demzufolge als „held-for-trading“ Wertpapiere klassifiziert und zum Marktwert bewertet. Marktwertveränderungen werden im Finanzergebnis erfasst. Die Rückstellung, die für die Marktbewertung dieser

EADS N.V.

Konzernanhang

„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 25 „Informationen über Finanzinstrumente“ aufgeführt.

Rückstellungen

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften — 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 Garantien im Zusammenhang mit Flugzeugverkäufen — Rückstellungen für Garantien 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. Kaufverträge für Flugzeuge können finanzielle Garantien für Leasingzahlungen, den Restwert von Flugzeugen, die Rückzahlung ausstehender Ausleihungen oder die Finanzierung des Verkaufs bestimmter Flugzeuge im Namen der Gruppe enthalten. Garantien können allein, gemeinsam (z. B. mit Triebwerksherstellern) oder bis zu einem vertraglich beschränkten Höchstbetrag abgegeben werden.

Pensionsverpflichtungen — Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen, für als „Defined Benefit Plan“ eingestufte Modelle, erfolgt gemäß dem International Accounting Standard (IAS) 19, „Leistungen an Arbeitnehmer“, unter Anwendung der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“). 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 eines Planvermögens.

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 für Entwicklungskosten — 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 unter den „Übrigen Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

Aktienorientierte Vergütungssysteme („Equity Compensation Plans“) — Zur Zeit liegt kein Standard nach IFRS vor, der den Ansatz und die Bewertung von aktienorientierten Vergütungssystemen (z.B. Aktien und Aktienoptionen) regelt. EADS unterscheidet nach Plänen mit oder ohne Ausgleichsanspruch („compensatory/non-compensatory“). Wird ein Plan als „Non-Compensatory“ eingestuft, ist kein Personalaufwand zu berücksichtigen. Ein „Compensatory Plan“ kann jedoch 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

EADS N.V.

Konzernanhang

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 zum Bemessungszeitpunkt erfolgt, wenn die Anzahl der Aktien und der Bezugspreis der zugrundeliegenden 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 feststeht, wird ein feststehender Plan bilanziert („fixed plan accounting“). Wenn andererseits 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 der Erdienung ergebniswirksam erfasst werden. Die „Service Period“ umfasst hierbei den Zeitraum, über den gemäß der Vereinbarung die Leistungen durch die Mitarbeiter erbracht werden, die eine aktienorientierte Vergütung gemäß dem Plan auslösen. 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 zu erfolgen, d.h. bis zum Bemessungszeitpunkt.

Schätzungen — Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände 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.

Umbuchungen — Bestimmte Posten der Vorjahresabschlüsse wurden zur besseren Vergleichbarkeit mit dem laufenden Geschäftsjahr umgestellt.

3. Konsolidierungskreis

Umfang des Konsolidierungskreises (31. Dezember 2002) — Der konsolidierte Jahresabschluss enthält zusätzlich zu EADS N.V.:

- 216 Gesellschaften, die voll konsolidiert sind (2001: 206)
- 34 Gesellschaften, die quotal konsolidiert sind (2001: 33)
- 16 Beteiligungen, die at equity konsolidiert sind (2001: 17)

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

Im Geschäftsjahr 2002 liegen keine wesentlichen Akquisitionen vor.

Nach der Gründung der MBDA am 18. Dezember 2001 und dem Erwerb der Tesat-Spacecom zum 30. November 2001 sowie der Cogent zum 1. Dezember 2001 beinhaltet der Konzernabschluss erstmalig die Gewinn- und Verlustrechnungen der genannten Gesellschaften.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Geschäftsjahre 2002 und 2001 zeigt im Vergleich zu 2000 die 100 %ige Konsolidierung des Airbus Konzerns (Airbus SAS) seit dem 1. Januar 2001. Für das Geschäftsjahr 2000 beinhaltete der Konsolidierungskreis dagegen weder das BAES Tochterunternehmen Airbus UK noch den BAES — Anteil an der Airbus GIE. Vor dem Geschäftsjahr 2001 hatte EADS ihren Anteil an der Airbus GIE mit 80 % quotal konsolidiert.

EADS N.V.

Konzernanhang

b) Veräußerungen

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 Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten sowie Anschaffungskosten

Nach der Gründung der MBDA sowie dem Erwerb der Tesat und Cognet in 2001 wurde in 2002 offensichtlich, dass die angenommenen Schätzwerte für die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten angepasst werden müssen. Des Weiteren ergaben sich im Geschäftsjahr 2002 Veränderungen hinsichtlich des endgültigen Kaufpreises für die Gesellschaften Tesat und Cognet. Aus diesem Grund erhöhte sich im Geschäftsjahr 2002 der Goodwill um Mio. € 73. Diese Veränderungen wurden im Konzernabschluss 31. Dezember 2001 nicht angepasst.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

5. Umsatzerlöse

Im Jahr 2002 wurden Umsatzerlöse von Mio. € 29.901 erzielt, im Vergleich zu Mio. € 30.798 in 2001 und Mio. € 19.427 in 2000. Die geringfügige Abnahme der Umsatzerlöse im Jahr 2002 beruht auf einem geringeren USD-Wechselkurs im Verhältnis zum Euro sowie einer geringeren Anzahl an Auslieferungen von Airbus Flugzeugen. Zum Teil wurde dieser Effekt von einem günstigeren Produktmix und Preiseinflüssen kompensiert.

Die Umsatzerlöse beinhalten Umsätze aus Lieferungen und Leistungen, Umsatzerlöse aus Auftragsfertigung, die nach der „Percentage of Completion“ — Methode bilanziert werden, Erlöse aus fremdfinanzierten Forschungs- und Entwicklungsverträgen und aus Finanzierungsleasing sowie sonstige Umsatzerlöse. Eine Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten und Ländern wird in Anmerkung 26, „Segmentberichterstattung“, gegeben.

6. Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen

In den Umsatz- und übrigen Funktionskosten sind **Materialaufwendungen** in Höhe von Mio. € 19.216 (2001: Mio. € 20.036; 2000: Mio. € 12.027) enthalten.

Die **Umsatzkosten** beinhalten in Höhe von Mio. € 99 die Abschreibungen auf den aktivierten Restbetrag der geleisteten Abgeltungszahlungen von rückzahlbaren Zuschüssen an die Deutsche Bundesregierung. In den Umsatzkosten 2001 und 2000 sind Umgliederungen in Höhe von Mio. € 205 und Mio. € 153 für Abschreibungen auf Sonderfertigungsmittel enthalten, die ursprünglich unter den Forschungs- und Entwicklungskosten ausgewiesen wurden, da dies zu einer angemesseneren Darstellung führt. Im Jahr 2002 beläuft sich der vergleichbare Betrag für die Abschreibungen auf Sonderfertigungsmittel auf Mio. € 245.

Die Position **Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und Sonstige betriebliche Aufwendungen** setzt sich aus Vertriebskosten (Mio. € 829; Mio. € 800 in 2001 und Mio. € 567 in 2000), allgemeinen Verwaltungskosten (Mio. € 1.422; Mio. € 1.386 in 2001 und Mio. € 1.001 in 2000) und Sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Mio. € 241; Mio. € 375 in 2001 und Mio. € 576 in 2000) zusammen. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Verkauf von Sachanlagen (Mio. € 5; Mio. € 20 in 2001 und Mio. € 49 in 2000) und Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen (Mio. € 58; Mio. € 34 in 2001 und Mio. € 112 in 2000).

EADS N.V.

Konzernanhang

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

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		(in Mio. €)	
Löhne, Gehälter und soziale Abgaben.....	7.147	6.606	3.971
Netto-Pensionsaufwendungen (Siehe Anm. 18 a).....	<u>319</u>	<u>257</u>	<u>144</u>
Summe	<u>7.466</u>	<u>6.863</u>	<u>4.115</u>

7. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von Mio. € 248 (2001: Mio. € 3.024; 2000: Mio. € 251) beinhalten im Wesentlichen die Erträge aus der Veräußerung der Anteile der EADS (50 %) an der Aircelle (Mio. € 63) und Mieterträge (Mio. € 45; 2001: Mio. € 33; 2000: Mio. € 32).

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Geschäftsjahres 2001 umfassen im Wesentlichen den einmaligen buchtechnischen Gewinn, der aus der Airbus UK Transaktion resultiert sowie den aus der MBDA Transaktion resultierenden einmaligen buchtechnischen Gewinn von insgesamt Mio. € 2.817.

8. Finanzergebnis

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		(in Mio. €)	
Beteiligungsergebnis.....	87	(342)	110
Zinsergebnis.....	(81)	63	(42)
Übriges Finanzergebnis.....	<u>21</u>	<u>(234)</u>	<u>(1.388)</u>
Summe	<u>27</u>	<u>(513)</u>	<u>(1.320)</u>

Das **Beteiligungsergebnis** im Jahr 2002 resultiert im Wesentlichen aus der Beteiligung an Dassault Aviation in Höhe von Mio. € 111 (2001: Mio. € 111; 2000: Mio. € 116) sowie der Abschreibung auf Arianespace Participation S.A. (Mio. € (29)). Da für das Jahr 2002 keine Beträge hinsichtlich des Jahresergebnisses der Dassault Aviation vorlagen, hat die EADS die Vorjahreswerte als Basis für die Buchung des Equity-Ergebnisses genutzt. Der Verlust des Jahres 2001 wurde hauptsächlich durch die Abschreibungen der Beteiligungen an Nortel Networks France und Nortel Networks Germany mit einem Gesamtwert von Mio. € (315) aufgrund des Ergebnisses eines Wertminderungstests, verursacht.

Das **Zinsergebnis** im Jahr 2002 setzt sich aus Zinserträgen in Höhe von Mio. € 526 und Zinsaufwendungen in Höhe von Mio. € (607) zusammen. Bestandteil der Zinserträge sind die Erträge aus flüssigen Mitteln, 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 Finanzinstrumenten in Höhe von Mio. € 117. Diese Gewinne und Verluste resultieren aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten, die die Voraussetzungen für das Hedge Accounting nicht erfüllen (Siehe Anm. 25, „Informationen über Finanzinstrumente“).

9. Ertragsteuern

Das Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden beläuft sich für das zum 31. Dezember 2002 endende Geschäftsjahr auf Mio. € 187 (2001: Mio. € 2.001; 2000: Mio. € (1.144)). Die Ertragsteuern des Konzerns teilen sich wie folgt auf:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		(in Mio. €)	
Laufender Steueraufwand	(198)	(549)	(430)
Latenter Steuer (-aufwand) / -ertrag.....	(255)	(97)	694
Summe	<u>(453)</u>	<u>(646)</u>	<u>264</u>

EADS N.V.

Konzernanhang

Die aktiven und passiven latenten Steuern für die deutschen Gesellschaften des Konzerns zum 31. Dezember 2002, 2001 und 2000 wurden auf der Grundlage eines Körperschaftsteuersatzes von 25,0 % ermittelt, zuzüglich eines Solidaritätszuschlages von 5,5 % jährlich auf die zu zahlende Körperschaftsteuer, und eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125 % für 2002, 2001 und 2000. Einschließlich der Auswirkung des Solidaritätszuschlages und der Gewerbesteuer ergibt sich somit ein Steuersatz von 38,5 % für 2002, 2001 und 2000 für die latenten Steuern der deutschen Konzerngesellschaften. Im September 2002 wurde in Deutschland das „Flutopfersolidaritätsgesetz“ erlassen, welches zu einem Anstieg der Körperschaftsteuer um 1,5 % für das Jahr 2003 führen wird. Aktive latente Steuern, die in 2003 wirksam werden, wurden entsprechend berechnet.

In Frankreich betrug in 2000 der Ertragsteuersatz 33 $\frac{1}{3}$ % zuzüglich eines Zuschlages von 10,0 %. Die französische Regierung hat für das Jahr 2001 den Zuschlag auf 6,0 % und für das Jahr 2002 auf 3,0 % gesenkt. Entsprechend wurden die aktiven und passiven latenten Steuern für temporäre Differenzen der französischen Konzerngesellschaften mit einem Steuersatz von 35,43 % (2001: 35,43 %; 2000: 36,43 %) ermittelt. Die Effekte aus der Steuersatzreduzierung für die zum Jahresende 2002, 2001 und 2000 bestehenden aktiven und passiven latenten Steuern sind in der weiter unten folgenden Überleitung wiedergegeben.

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung von einem zu erwartenden Einkommensteueraufwand bei Anwendung des niederländischen Ertragsteuersatz von 34,5 % (2001 und 2000: 35,0 %) zum ausgewiesenen Steueraufwand (in 2000 Steuerertrag). Die Überleitungspositionen stellen nicht zu versteuernde Gewinne bzw. nicht abzugsfähige Aufwendungen aus permanenten Differenzen zwischen dem zu versteuernden Einkommen nach Landesrecht und dem Jahresabschluss nach IFRS dar:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		(in Mio. €)	
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen Fremder	187	2.001	(1.144)
* Ertragsteuersatz	34,5 %	35,0 %	35,0 %
Erwarteter Steuerertrag (-aufwand).....	(65)	(700)	400
Auswirkung gesetzlicher Steuersatzänderung	0	(1)	88
Steuereffekt abweichender ausländischer Steuersätze	(35)	(4)	15
Einmaliger buchtechnischer Gewinn.....	—	936	—
Abschreibung Goodwill.....	(321)	(588)	(123)
Abschreibung aktiver latenter Steuern / Auflösungen, netto	(11)	(264)	(133)
Steuervergünstigungen für F&E-Aufwendungen.....	53	48	25
Beteiligungsergebnis (at equity).....	28	15	34
Steuerauswirkungen von Abschreibungen auf Beteiligungen	(39)	(73)	0
Sonstige	<u>(63)</u>	<u>(15)</u>	<u>(42)</u>
Ausgewiesener Steuerertrag (-aufwand).....	<u>(453)</u>	<u>(646)</u>	<u>264</u>

Latente Steuern spiegeln temporäre Bewertungsdifferenzen von bestimmten Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten aufgrund eines unterschiedlichen Wertansatzes nach Steuerrecht und IFRS wider. Zukünftige steuerliche Auswirkungen aus operativen Verlusten und vortragsfähigen Steuervergünstigungen werden ebenfalls

EADS N.V.

Konzernanhang

bei der Berechnung der latenten Steuern berücksichtigt. Latente Steuern wurden für folgende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten gebildet:

	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
	(in Mio. €)	
Immaterielle Vermögensgegenstände.....	15	12
Vorräte.....	341	379
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	—	174
Steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuervergünstigungen	654	613
Pensionsrückstellungen.....	585	498
Sonstige Rückstellungen.....	482	2.239
Verbindlichkeiten	711	585
Passive Rechnungsabgrenzungsposten.....	725	870
	3.513	5.370
Abschreibung auf aktive latente Steuern	(564)	(625)
Aktive latente Steuern	2.949	4.745
Sachanlagevermögen.....	932	1.046
Finanzanlagen	107	81
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.....	900	107
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	32	—
Sonstige.....	—	29
Passive latente Steuern	1.971	1.263
Latente Steuern (netto)	978	3.482

Die Abnahme der aktiven latenten Steuern auf die sonstigen Rückstellungen beruht auf der Marktbewertung von Finanzinstrumenten gemäß IAS 39. Diese Marktbewertung wird im Jahr 2002 hauptsächlich unter den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen, was wiederum einen Anstieg der passiven latenten Steuern dieser Position bewirkte.

Zum 31. Dezember 2002 wies der Konzern niederländische körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von Mio. € 23, ausländische Verlustvorträge und vortragsfähige Steuervergünstigungen in Höhe von Mio. € 1.723 (davon Deutschland: Mio. € 602; Großbritannien: Mio. € 520; Frankreich: Mio. € 347; Spanien: Mio. € 159) sowie deutsche gewerbesteuerliche Verlustvorträge von Mio. € 524 aus. Der Gesamtbetrag aller Verlustvorträge und Steuervergünstigungen beläuft sich auf Mio. € 654, wovon am 31. Dezember 2002 Mio. € 282 abgeschrieben waren.

Wertberichtigungen auf latente Steuern basieren auf einer Einschätzung des Managements über den Grad der 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.

Nach Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern gleicher Fälligkeit innerhalb einer steuerlichen Einheit und mit gleicher Laufzeit stellen sich die aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wie folgt dar:

	31. Dezember 2002		31. Dezember 2001	
	<u>Summe</u>	<u>Davon langfristig</u>	<u>Summe</u>	<u>Davon langfristig</u>
	(in Mio. €)			
Aktive latente Steuern	2.992	1.877	4.288	2.924
Passive latente Steuern.....	(2.014)	(1.350)	(806)	(689)
Aktive latente Steuern (netto)	978	527	3.482	2.235

EADS N.V.

Konzernanhang

Die direkt im Eigenkapital gebuchten latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(in Mio. €)	
Erstmalige Anwendung von IAS 39	—	222
Marktwerte in den Rücklagen:		
„Available-for-sale“ Wertpapiere	8	1
Cash Flow Hedges	(1.051)	606
Summe	(1.043)	829

Konzernbilanz

10. Immaterielle Vermögensgegenstände

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

	Stand 1. Januar 2002	Wechselkurs- differenzen	Zugänge	Konsoli- dierungskreis- änderungen	Umgliede- rungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2002
<u>Anschaffungs-/Herstellungskosten</u>	(in Mio. €)						
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	378	(10)	132	(5)	—	(25)	470
Goodwill	12.263	(9)	79	9	—	(3)	12.339
Summe	12.641	(19)	211	4	—	(28)	12.809
<u>Abschreibungen</u>	Stand 1. Januar 2002	Wechselkurs- differenzen	Planmäßige Abschrei- bungen	Konsoli- dierungskreis- änderungen	Umgliede- rungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2002
	(in Mio. €)						
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	(232)	6	(68)	4	—	23	(267)
Goodwill	(1.821)	1	(936)	3	—	0	(2.753)
Summe	(2.053)	7	(1.004)	7	—	23	(3.020)
<u>Buchwerte</u>	Stand 1. Januar 2002						Stand 31. Dezember 2002
	(in Mio. €)						(in Mio. €)
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	146						203
Goodwill	10.442						9.586
Summe	10.588						9.789

Der Goodwill hat sich im Wesentlichen aufgrund der nachträglichen Kaufpreis- und Marktwertanpassungen der MBDA (Mio. € + 39), der Cogent (Mio. € + 29) und der Tesat Spacecom (Mio. € + 5) erhöht.

Wertminderungstests

Aufgrund der verschlechterten Marktbedingungen in der Raumfahrtindustrie, insbesondere hinsichtlich Satelliten, gab es Hinweise auf eine verminderte Werthaltigkeit der in der Space Division vorhandenen Goodwills. Deshalb wurden für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten („Cash Generating Unit“) Satelliten und Telekommunikation, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägerraketen sowie Raumfahrt von EADS CASA Werthaltigkeitstest vorgenommen. Zur Bestimmung des erzielbaren Betrages („recoverable amount“), hier des Nutzungswertes („value in use“), wurden die Werthaltigkeitstests unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode mit einem Abzinsungsfaktor vor Steuern von 12,5 % durchgeführt. Als Ergebnis wurden die Cash Generating Units Satelliten und Telekommunikation sowie der Raumfahrtbereich der EADS CASA um Mio. € 350 abgeschrieben. Dieser Betrag ist in den Abschreibungen auf den Goodwill in Höhe von Mio. € 936 enthalten.

EADS N.V.

Konzernanhang

Aufgrund der Terroranschläge des 11. September 2001 wurde ein Werthaltigkeitstest des auf die Division Airbus als eigenständiger Cash Generating Unit entfallenden Goodwills durchgeführt. Da der erzielbare Betrag den Buchwert überstieg, war keine Wertberichtigung vorzunehmen. Weitere Werthaltigkeitstests wurden für die Divisions Raumfahrt sowie Verteidigung und zivile Systeme durchgeführt, die im Jahr 2001 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.

11. Sachanlagen

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

<u>Anschaffungs-/Herstellungskosten</u>	<u>Stand 1. Januar 2002</u>	<u>Wechselkurs- differenzen</u>	<u>Zugänge</u>	<u>Konsoli- dierungskreis- änderungen</u>	<u>Umgliede- rungen</u>	<u>Abgänge</u>	<u>Stand 31. Dezember 2002</u>
	(in Mio. €)						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken.....	3.876	(39)	303	3	123	(44)	4.222
Technische Anlagen und Maschinen.....	4.512	(258)	466	(12)	1.202	(119)	5.791
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung.....	7.219	(308)	340	31	(990)	(428)	5.864
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau.....	<u>812</u>	<u>(31)</u>	<u>1.074</u>	<u>2</u>	<u>(108)</u>	<u>(62)</u>	<u>1.687</u>
Summe.....	<u>16.419</u>	<u>(636)</u>	<u>2.183</u>	<u>24</u>	<u>227</u>	<u>(653)</u>	<u>17.564</u>

<u>Abschreibungen</u>	<u>Stand 1. Januar 2002</u>	<u>Wechselkurs- differenzen</u>	<u>Plan- mäßige Abschrei- bungen</u>	<u>Konsoli- dierungskreis- änderungen</u>	<u>Umgliede- rungen</u>	<u>Abgänge</u>	<u>Stand 31. Dezember 2002</u>
	(in Mio. €)						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken.....	(1.267)	16	(200)	—	(53)	32	(1.472)
Technische Anlagen und Maschinen.....	(2.259)	170	(636)	7	(735)	101	(3.352)
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung.....	(2.833)	164	(543)	(19)	760	292	(2.179)
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau.....	<u>(10)</u>	<u>—</u>	<u>(46)</u>	<u>—</u>	<u>4</u>	<u>—</u>	<u>(52)</u>
Summe.....	<u>(6.369)</u>	<u>350</u>	<u>(1.425)</u>	<u>(12)</u>	<u>(24)</u>	<u>425</u>	<u>(7.055)</u>

<u>Buchwerte</u>	<u>Stand 1. Januar 2002</u>	<u>Stand 31. Dezember 2002</u>
	(in Mio. €)	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken.....	2.609	2.750
Technische Anlagen und Maschinen.....	2.253	2.439
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung.....	4.386	3.685
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau.....	<u>802</u>	<u>1.635</u>
Summe.....	<u>10.050</u>	<u>10.509</u>

Unter der Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ werden (i) mit Herstellungskosten von Mio. € 1.336 (2001: Mio. € 1.294) Flugzeuge ausgewiesen, die unter Operating Leases verleast sind, und (ii) mit Herstellungskosten von Mio. € 1.709 (2001: Mio. € 1.912) 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 die ursprünglich unter den Vorräten ausgewiesenen Werte in das Sachanlagevermögen umgegliedert und über die

EADS N.V.

Konzernanhang

geschätzte Nutzungsdauer abgeschrieben. Die aus dem Verkauf resultierenden Umsatzerlöse werden abgegrenzt und unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen (Siehe Anm. 21, „Passive Rechnungsabgrenzungsposten“).

Der Gesamtbetrag der Buchwerte für Vermögensgegenstände aus Operating Lease-Verträgen beträgt Mio. € 3.045 (2001: Mio. € 3.206), die kumulierten Abschreibungen betragen Mio. € 1.445 (2001: Mio. € 1.384). Die Abschreibungen in 2002 betragen Mio. € 263 (2001: Mio. € 419); (Siehe Anm. 24, „Haftungsvereinbarungen und sonstige finanzielle Verpflichtungen“).

Die zukünftigen Zahlungen von Kunden aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen, die in den Umsatzerlösen auszuweisen sind, belaufen sich zum 31. Dezember 2002 (nicht abgezinst) auf:

	In Mio. €
Bis Ende des Jahres 2003.....	179
Nach Ende des Jahres 2003 und bis Ende 2007	653
Nach Ende des Jahres 2007.....	352

Im Jahr 2002 hat der Konzern fünf Beluga Flugzeuge aus der Position „Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ in die Position „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 der Position „Anderen 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 zugerechnet werden. Ihre Buchwerte belaufen sich zum 31. Dezember 2002 auf Mio. € 146 (2001: Mio. € 169), nach kumulierten Abschreibungen von Mio. € 296 (2001: Mio. € 273). Die Abschreibungen des Jahres 2002 betragen Mio. € 23.

12. Finanzanlagen

Die Finanzanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
	(in Mio. €)	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen.....	1.333	1.252
Übrige Beteiligungen.....	810	766
Sonstige Finanzanlagen.....	<u>2.732</u>	<u>2.708</u>
Summe	<u><u>4.875</u></u>	<u><u>4.726</u></u>

Alle Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden at equity bilanziert. Der Betrag betrifft im Jahr 2002 die 45,96 %-ige Beteiligung an Dassault Aviation (2001: 45,96 %) in Höhe von Mio. € 1.333 (2001: Mio. € 1.252). Da für die Beteiligung an Dassault Aviation noch keine Werte für das Jahr 2002 vorlagen, wurde das Jahresergebnis auf Basis der Vorjahreswerte berichtet, angepasst um erhaltene Dividenden (Siehe Anm. 8, „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 dem 42,0 %-igen Anteil an Nortel Networks Germany (Mio. € 156), der 45,0 %-igen Beteiligung an Nortel Networks France von Mio. € 119 und der Beteiligung an Embraer in Höhe von Mio. € 75. Wegen Veränderungen in der Management-Struktur bereits im Jahr 2001 werden die Beteiligungen an den beiden Nortel-Gesellschaften nicht konsolidiert.

Die sonstigen Finanzanlagen beinhalten hauptsächlich die Absatzfinanzierung. Diese betrifft (i) Darlehen an Kunden in Höhe von Mio. € 656 (2001: Mio. € 949), (ii) Forderungen aus der Finanzierung von Flugzeugen in Höhe von Mio. € 749 (2001: Mio. € 514) und (iii) verpfändete Bankeinlagen in Höhe von Mio. € 1.146 (2001: Mio. € 1.044). Im Rahmen der Absatzfinanzierung werden langfristige Darlehen an Kunden vergeben. Die

EADS N.V.

Konzernanhang

Fälligkeit dieser Darlehen ist zumeist mit der Nutzungsdauer des Flugzeuges verbunden. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing und die Darlehen an Kunden sind Bestandteil des Flugzeugfinanzierungsrisikos, sie beinhalten zum 31. Dezember 2002 kumulierte Abschreibungen von Mio. € 444 (2001: Mio. € 477). Absatzfinanzierungen sind generell durch die entsprechenden Flugzeuge gesichert. (Siehe Anm. 24, „Haftungsvereinbarungen und sonstige finanzielle Verpflichtungen“ zu Einzelheiten zu Absatzfinanzierungen)

Zusammensetzung der Finanzanlagen aus Finanzierungsleasing:

	<u>31. Dezember 2002</u>	<u>31. Dezember 2001</u>
	(in Mio. €)	
Mindestleasingzahlungen	1.114	1.022
Unrealisierte Zinserträge	(217)	(222)
Wertberichtigung	<u>(148)</u>	<u>(286)</u>
Summe	<u>749</u>	<u>514</u>

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

	In Mio. €
Bis Ende des Jahres 2003	76
Nach Ende des Jahres 2003 und bis Ende des Jahres 2007	340
Nach Ende des Jahres 2007	698

Verpfändete Bankeinlagen werden berücksichtigt, wenn Airbus zur Verminderung des Risikos gegenüber einem Finanzierungsleasingnehmer einen bestimmten Betrag der Absatzfinanzierung beiseite setzt.

Des Weiteren sind in den sonstigen Finanzanlagen Ausleihungen in Höhe von Mio. € 181 (2001: Mio. € 201), wie z. B. an Mitarbeiter, enthalten.

13. Vorräte

	<u>31. Dezember 2002</u>	<u>31. Dezember 2001</u>
	(in Mio. €)	
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	853	929
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	8.478	8.108
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	1.525	1.796
Geleistete Anzahlungen	<u>1.342</u>	<u>1.230</u>
	<u>12.198</u>	<u>12.063</u>
Erhaltene Anzahlungen	<u>(9.498)</u>	<u>(9.594)</u>
Summe	<u>2.700</u>	<u>2.469</u>

Die Vorräte sind als kurzfristige Vermögensgegenstände eingestuft. Der Konzern hat beginnend mit dem 31. Dezember 2002 die Zuordnung von Airbus Flugzeugen zu fertigen und unfertigen Erzeugnissen umgestellt. EADS ist der Überzeugung, dass es zu einem richtigeren Ausweis führt, wenn unter den fertigen Erzeugnissen nur Flugzeuge ausgewiesen werden, die bereit zur Auslieferung an den Kunden sind, einschließlich der Testflugzeuge. Vor dieser Änderung wurden die Flugzeuge den fertigen Erzeugnissen nach Datum ihres „theoretischen Erstfluges“ zugeordnet. Per 31. Dezember 2001 wurde deshalb ein Betrag in Höhe von Mio. € 1.518 von den fertigen in die unfertigen Erzeugnisse umgegliedert.

EADS N.V.

Konzernanhang

14. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
	(in Mio. €)	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	4.472	5.572
Wertberichtigungen	<u>(358)</u>	<u>(389)</u>
Summe	<u>4.114</u>	<u>5.183</u>

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind als kurzfristige Vermögensgegenstände klassifiziert. Von den gesamten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2002 Mio. € 275 (2001: Mio. € 155) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

15. Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von Mio. € 5.256 (2001: Mio. € 2.633) betreffen die positiven beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente in Höhe von Mio. € 2.819 (2001: Mio. € 92) sowie die an die Deutsche Bundesregierung geleisteten Abgeltungszahlungen von rückzahlbaren Zuschüssen mit einem Restbetrag von Mio. € 355 (2001: Mio. € 454). Letztere werden entsprechend der Auslieferungskadenz für die betreffenden Flugzeugprogramme ergebniswirksam abgeschrieben.

Ferner enthalten die übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände zum 31. Dezember 2002 Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von Mio. € 247 (2001: Mio. € 189), Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, von Mio. € 357 (2001: Mio. € 352), nach Abzug von Wertberichtigungen Mio. € (132) (2001: Mio. € (112)), sowie Einkommensteuer von Mio. € 389.

Zum 31. Dezember 2002 werden übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände von Mio. € 2.243 (2001: Mio. € 1.610) mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr als kurzfristige Vermögensgegenstände eingestuft.

16. Wertpapiere

Zum 31. Dezember 2002 umfasst der Wertpapierbestand von Mio. € 4.497 (2001: Mio. € 5.341) ausschließlich „Available-for-sale“-Wertpapiere. Wertpapiere in Höhe von Mio. € 4.043 (2001: Mio. € 4.954), die innerhalb der dem Bilanzstichtag folgenden 12 Monate eingelöst werden sollen, werden als kurzfristig eingestuft.

17. Eigenkapital

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

Zum 31. Dezember 2001 ist das gezeichnete Kapital des Konzerns in 811.198.500 Stammaktien eingeteilt (2001: 809.175.561). Die Anteile sind ausschließlich Stammaktien, ihr Nennwert beträgt € 1,00. Das genehmigte Kapital besteht aus 3.000.000.000 Aktien.

Im Zuge eines Angebots an die Mitarbeiter zum Kauf von Aktien in 2002 — Employee Stock Ownership Plan (ESOP) — (Siehe Anm. 27, „Aktienorientierte Vergütung“) hat EADS 2.022.939 Aktien ausgegeben, die somit ein Stammkapital von € 2.022.939 darstellen.

Von der Hauptversammlung der EADS wurde am 17. Mai 2002 ein Rückkauf eigener Aktien genehmigt. Daraufhin hat das 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 eigenen Aktien (1,25 % der ausstehenden Aktien) auszuarbeiten. Am 12. Juli 2001 und am 18. September 2001 hat das 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.

EADS N.V.

Konzernanhang

Im Jahr 2002 hat der Konzern erstmalig 10.241.252 eigene Aktien zurückgekauft, so dass zum 31. Dezember 2002 800.957.248 ausstehende Aktien bestehen. In Vorjahren wurden keine eigenen Anteile erworben.

Des Weiteren hat die Hauptversammlung am 17. Mai 2002 eine Bardividende für das Geschäftsjahr 2001 von € 0,50 je Aktie brutto beschlossen, die am 28. Juni 2002 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 2002 — Employee Stock Ownership Plan (ESOP) in Höhe von €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 gibt den hierfür gezahlten Wert wider.

18. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

	<u>31. Dezember 2002</u>	<u>31. Dezember 2001</u>
	(in Mio. €)	
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (Siehe Anm. 18 a).....	3.392	3.176
Finanzinstrumente (Siehe Anm. 18 b).....	161	3.673
Sonstige Rückstellungen (Siehe Anm. 18 c).....	<u>4.695</u>	<u>5.069</u>
Summe	<u><u>8.248</u></u>	<u><u>11.918</u></u>

Zum 31. Dezember 2002 weisen Mio. € 3.209 (2001: Mio. € 3.019) der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Mio. € 11 (2001: Mio. € 1.627) der Rückstellungen für Finanzinstrumente und Mio. € 3.194 (2001: Mio. € 2.833) der sonstigen Rückstellungen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

a) 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 (v.a. Frankreich und Deutschland), in denen der Konzern tätig ist. Dabei erfolgen in Frankreich die Pensionszahlungen 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 vergangenen 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.

Die sich aus dem versicherungsmathematischen Gutachten ergebende Verpflichtung wird als Rückstellung passiviert. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden abgegrenzt und über die verbleibende Dienstzeit des Mitarbeiters erst nach Überschreiten des sogenannten Korridors ergebniswirksam vereinnahmt. Der Korridor berechnet sich als 10 % des jeweils höheren Betrages, des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtung („Defined Benefit Obligation“) oder des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens.

EADS N.V.

Konzernanhang

Die folgende Aufstellung zeigt die Zusammensetzung der Pensionsverpflichtungen des Konzerns:

	In Mio. €
Veränderungen der Pensionsverpflichtungen im Jahr 2002	
Stand der Pensionsverpflichtung am 1. Januar 2002	3.151
Pensionsaufwendungen (netto) des Jahres 2002	319
Zuwendungen.....	(16)
Verbrauch (Zahlungen an Pensionäre).....	(109)
Änderungen im Konsolidierungskreis und sonstige Änderungen	<u>12</u>
Stand der Pensionsverpflichtung am 31. Dezember 2002.....	<u>3.357</u>

Der Unterschied zwischen dem Gesamtbetrag der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (Mio. € 3.392; 2001: Mio. € 3.176) und der hier dargestellten Nettoverpflichtung (Mio. € 3.357; 2001: Mio. € 3.151) beruht auf zusätzlichen abgegrenzten Verpflichtungen für künftige Ausgleichszahlungen (Mio. € 35; 2001: Mio. € 25), die im Jahr ihrer Entstehung nicht sofort im Nettobetrag der Pensionsverpflichtung erfasst werden.

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

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 erbrachten Leistungen in der laufenden und früheren Perioden beglichen werden. Die versicherungsmathematischen Verluste zum 31. Dezember 2002 in Höhe von Mio. € 201 wurden überwiegend von einem Rückgang der Zinssätze in Deutschland von 6,0 % auf 5,75 % verursacht.

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(in Mio. €)	
Veränderungen des Fondsvermögens		
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Jahres.....	571	682
Tatsächliche Ergebnisse aus dem Fondsvermögen.....	(35)	(70)
Zuwendungen / sonstiges.....	42	1
Pensionszahlungen.....	<u>(46)</u>	<u>(42)</u>
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Jahres	<u>532</u>	<u>571</u>

Der Zeitwert des Fondsvermögens am Ende des Berichtsjahres beinhaltet Vermögensgegenstände, 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 der geringere Teil des Fondsvermögens in volatilen Wertpapieren angelegt ist.

EADS N.V.

Konzernanhang

In der folgenden Tabelle wird die Überleitung des Finanzierungsstatus zum in der Bilanz ausgewiesenen Betrag der Pensionsverpflichtungen dargestellt:

	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
	(in Mio. €)	
Finanzierungsstatus ⁽¹⁾	3.755	3.309
Noch unberücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	(398)	(158)
Pensionsrückstellungen	3.357	3.151

(1) Differenzbetrag zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Die Pensionsrückstellungen geben die Verpflichtungen aus Anwartschaftsbarwerten wider und sind Bestandteil der Position „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Sie beinhalten den Finanzierungsstatus, korrigiert um versicherungsmathematische Gewinne/Verluste. Da diese die entsprechenden Kriterien nicht erfüllen, sind sie nicht zu bilanzieren.

In den Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Annahmen verwendet:

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

Die Netto-Pensionsaufwendungen (im Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden enthalten) setzen sich wie folgt zusammen:

	2002	2001
	(in Mio. €)	
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche.....	124	84
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	229	220
Erwarteter Ertrag aus dem Fondsvermögen	(42)	(47)
Versicherungsmathematische Verluste (Gewinne) -Netto.....	8	0
Netto-Pensionsaufwendungen	319	257

b) Finanzinstrumente

Die Rückstellungen für Finanzinstrumente (Mio. € 161; 2001: Mio. € 3.673) beinhalten die negativen beizulegenden Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente im Zusammenhang mit Fremdwährungsabsicherungen. Die Abnahme resultiert aus dem verbesserten Wechselkurs des Euros gegenüber dem US Dollar (2002: 1 Euro = 1,0487 US Dollar; 2001: 1 Euro = 0,8813 US Dollar).

EADS N.V.

Konzernanhang

c) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
	(in Mio. €)	
Flugzeugfinanzierungsrisiken	1.215	1.498
Nachlaufkosten.....	802	820
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	433	450
Steuerrückstellungen	255	213
Gewährleistungen	180	198
Übrige sonstige Rückstellungen	<u>1.810</u>	<u>1.890</u>
Summe	<u><u>4.695</u></u>	<u><u>5.069</u></u>

Die Rückstellung für Flugzeugfinanzierungsrisiken zum 31. Dezember 2002 beinhaltet in Übereinstimmung mit den Konzern-Richtlinien die Netto-Risikoposition aus der Flugzeugfinanzierung (Mio. € 689) sowie Risiken aus Wertgarantien (Mio. € 526) von Airbus und ATR als Teil der Division Aeronautic.

Die Rückstellungen veränderten sich während des Jahres wie folgt:

	1. Januar 2002	Wechselkurs- differenzen	Zugänge	Umgliede- rungen	Verbrauch/ Auflösung	31. Dezember 2002
	(in Mio. €)					
Flugzeugfinanzierungsrisiko	1.498	(236)	227	(126)	(148)	1.215
Nachlaufkosten.....	820	0	380	(54)	(344)	802
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften.....	450	(5)	145	(28)	(129)	433
Steuerrückstellungen.....	213	0	90	(7)	(41)	255
Gewährleistungen.....	198	(10)	64	7	(79)	180
Übrige sonstige Rückstellungen	<u>1.890</u>	<u>(107)</u>	<u>636</u>	<u>98</u>	<u>(707)</u>	<u>1.810</u>
Summe	<u><u>5.069</u></u>	<u><u>(358)</u></u>	<u><u>1.542</u></u>	<u><u>(110)</u></u>	<u><u>(1.448)</u></u>	<u><u>4.695</u></u>

EADS N.V.

Konzernanhang

19. Finanzverbindlichkeiten

	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
	(in Mio. €)	
Anleihen	209	426
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	256	286
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	166	90
Darlehen	80	106
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	100	110
Übrige	<u>374</u>	<u>444</u>
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit weniger als ein Jahr)	<u>1.185</u>	<u>1.462</u>
Anleihen	44	195
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.313	1.541
<i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 810 (2001: 1.162)</i>		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	18
<i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 0 (2001: 9)</i>		
Darlehen	968	1.648
<i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 667 (2001: 1.217)</i>		
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	1.466	1.636
<i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 688 (2001: 1.094)</i>		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	<u>3.791</u>	<u>5.038</u>
Summe	<u>4.976</u>	<u>6.500</u>

Die Abnahme der Finanzverbindlichkeiten von Mio. € 6.500 zum 31. Dezember 2001 auf Mio. € 4.976 zum 31. Dezember 2002 resultiert aus günstigen Wechselkursauswirkungen von Mio. € 782, Tilgungen von Ausleihungen in Höhe von Mio. € 368 sowie der Rückzahlung von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. In den übrigen Finanzverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten gegenüber Joint Venture Partnern enthalten. Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen sind mit verpfändeten Bankeinlagen in Höhe von Mio. € 1.146 (2001: 1.044) besichert.

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

	Jahr
	(in Mio. €)
2003	1.185
2004	193
2005	325
2006	393
2007	715
Danach	2.165

20. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
	(in Mio. €)	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.070	5.466
Übrige Verbindlichkeiten	<u>10.246</u>	<u>10.631</u>
Summe	<u>15.316</u>	<u>16.097</u>

Zum 31. Dezember 2002 setzen sich die **übrigen Verbindlichkeiten** vor allem aus erhaltenen Anzahlungen von Mio. € 3.578 (2001: Mio. € 4.509) und aus von europäischen Regierungen gewährten rückzahlbaren Zuschüssen von Mio. € 4.265 (2001: Mio. € 3.469) zusammen. Darüber hinaus enthalten sie weitere Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Parteien von Mio. € 85 (2001: Mio. € 68) und verbundenen Unternehmen von

EADS N.V.

Konzernanhang

Mio. € 80 (2001: Mio. € 85). Aufgrund der Schwäche des US Dollars gegenüber dem Euro nahmen die erhaltenen Anzahlungen um Mio. € 449 ab. Der Anstieg der von europäischen Regierungen gewährten rückzahlbaren Zuschüsse ist im Wesentlichen auf das Airbus Programm A380 zurückzuführen.

Laufzeit — Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2002 Mio. € 33 (2001: Mio. € 173) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf. In den übrigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten von Mio. € 3.982 mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr und Verbindlichkeiten von Mio. € 3.715 mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren enthalten.

21. Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der größte Teil der Rechnungsabgrenzungsposten betrifft die Abgrenzung der Umsatzerlöse von Airbusflugzeugen, die aufgrund von Wertgarantien als Operating Lease bilanziert werden (2002: Mio. € 2.031; 2001: Mio. € 2.309).

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

22. Erläuterungen zu Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Position „Liquide Mittel“ in der Kapitalflussrechnung beinhaltet Mio. € 227 (2001: Mio. € 386), die von der Division Airbus bei BAES angelegt deponiert sind. Weiterhin sind Mio. € 596 (2001: Mio. € 414) enthalten, die den EADS Anteil an den flüssigen Mitteln von MBDA darstellen, die bei BAES und Finmeccanica angelegt sind. Diese flüssigen Mittel sind auf Anforderung sofort für die EADS verfügbar.

Des Weiteren ist in der Konzernbilanz und der Konzern-Kapitalflussrechnung zum 31. Dezember 2002 in der Position „Liquide Mittel“, bestehend aus Zahlungsmitteln, zahlungsmittelnahe Instrumenten und bestimmten Wertpapieren (Siehe Anm. 2, „Grundsätze der Rechnungslegung“), unter anderem ein Betrag in Höhe von Mio. € 160 von Astrium berücksichtigt. Entsprechend der Quotenkonsolidierung der Anteile an Astrium korrespondiert dieser Betrag mit 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 dargestellt:

	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
	(in Mio. €)	
Gesamt Kauf (Verkaufs-) preis, aggregiert.....	(71)	415
davon über flüssige Mittel und zahlungsmittelnahe Instrumente beglichen...	<u>(71)</u>	<u>415</u>
Aggregierte flüssige Mittel und zahlungsmittelnahe Instrumente aus Zugängen und Abgängen.....	<u>(9)</u>	<u>13</u>

In dem aggregierten Verkaufspreis des Jahres 2002 in Höhe von Mio. € 71 ist mit Mio. € 63 der Betrag für den Verkauf von Aircella enthalten.

Der Kaufpreis des Jahres 2001 in Höhe von Mio. € 415 betrifft hauptsächlich den Erwerb der Anteile an Cognet, Tesat und Dornier.

In der Position der Konzern-Kapitalflussrechnung „Ergebnis aus Abgängen im Anlagevermögen/Ergebnis von at equity bilanzierten Beteiligungen“ ist für 2002 in Höhe von Mio. € 134 das Bruttoergebnis von assoziierten Unternehmen enthalten.

Wechselkursänderungen wirkten sich mit Mio. € 82 auf die Zahlungsmittel aus, wobei die Schwäche des US Dollars in 2002 eine wesentliche Ursache war.

EADS N.V.

Konzernanhang

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

23. 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 Vermögensgegenständen 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 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 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.

24. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualforderungen

In einem Schiedsgerichtsverfahren, das von Thales eingeleitet wurde, ist der EADS (genauer Euromissile GIE) auf Basis ihres Gegenanspruches ein Gesamtbetrag in Höhe von Mio. € 107,6 zugesprochen worden. EADS hatte diesen Betrag zum 31. Dezember 2002 nicht erhalten und auch bilanziell nicht berücksichtigt. Der Schiedsspruch wurde sofort rechtlich wirksam, Euromissile GIE hat die Zahlung am 17. Februar 2003 erhalten. Thales hat jedoch die Annullierung des Schiedsspruches beantragt.

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 potentielle Verluste aus den Finanzierungsgeschäften in hohem Maße abdecken. Um verbleibende ungedeckte Differenzen zwischen den

EADS N.V.

Konzernanhang

eingegangenen Finanzierungsverpflichtungen und den Marktwerten der finanzierten Flugzeuge abzufangen, wird sofern zuordenbar, entweder der betroffene Vermögensgegenstand 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 Vermögensgegenstand in der Bilanz (i) als Operating Lease (Siehe Anm. 11, „Sachanlagen“), (ii) Darlehen an den Kunden oder (iii) als Forderung aus einem Finance Lease (Siehe Anm. 12, „Finanzanlagen“) behandelt. Zum 31. Dezember 2002 belaufen sich die damit zusammenhängenden kumulierten Abschreibungen auf Mio. € 459 für Operating Leases sowie auf Mio. € 444 für Darlehen an Kunden und Finance Leases. Unter den Rückstellungen werden Mio. € 72 für Flugzeugfinanzierungsrisiken ausgewiesen (Siehe Anm. 18c, „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** per 31. Dezember 2002, die aus der **Absatzfinanzierung von Flugzeugen** resultieren und unterhalb der Bilanz aufgeführt werden, werden folgendermaßen fällig:

	In Mio. €
Bis zum Ende des Jahres 2003	244
Nach Ende des Jahres 2003 und bis Ende des Jahres 2007	1.022
Nach Ende des Jahres 2007	1.738

Die Gesamtsumme der zukünftigen Verpflichtungen aus Flugzeugleasingverträgen zum 31. Dezember 2002 von Mio. € 3.004 beruht auf Headleaseverträgen und ist üblicherweise durch korrespondierende Erträge aus Subleaseverträgen mit Kunden gedeckt. Ein Großteil dieser Verpflichtungen (per 31. Dezember 2002: Mio. € 1.552) bezieht sich auf Transaktionen, die an Dritte weiterveräußert wurden, welche die Haftung für Zahlungen daraus übernehmen. Der Nominalwert zukünftiger Verpflichtungen aus dem Leasing von Airbus Flugzeugen, für die EADS das Risiko trägt, ist von Mio. € 1.853 zum 31. Dezember 2001 auf Mio. € 1.452 hauptsächlich aufgrund der Schwäche des US Dollars zum Euro um Mio. € 296 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. € 617 wurde zum 31. Dezember 2002 unter den Rückstellungen für Flugzeugfinanzierungsrisiken berücksichtigt (Siehe Anm. 18 c, „Sonstige Rückstellungen“).

Zusätzlich haftet die EADS für die gegenüber Kunden im Rahmen von Flugzeugverkäufen abgegebenen **Wertgarantien**. Das Airbus-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, 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 2017, so dass jedes Jahr nur ein geringer Teil der Risikoposition fällig wird. So beträgt die durchschnittliche jährliche Risikoposition aus Wertgarantien für jedes Jahr zwischen 2003 bis 2007 nur ca. Mio. € 280. Die Veränderung des durchschnittlichen Risikos ergibt sich aus einem Höchstwert von möglichen Ausübungszeitpunkten für Wertgarantien in 2007. Bei Betrachtung der einzelnen Jahre blieb das Risiko aus Wertgarantien in 2002 gegenüber 2001 unverändert. Das Nettoisiko von Mio. € 526 ist in der Bilanz vollständig berücksichtigt, womit kein Restrisiko verbleibt.

Da der Zeitraum für die Ausübung einer Wertgarantie im Durchschnitt im 10. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeuges beginnt, sind Wertgarantien, die die EADS im Jahr 2003 eingegangen ist, im allgemeinen nicht vor dem Jahr 2013 ausübbar. Damit ist ein Anstieg dieses Risikos in der nahen Zukunft nicht zu erwarten.

Der Konzern ist ebenso **Deckungsverpflichtungen („Backstop Commitments“)** von bei Airbus und ATR bestellten und optierten Flugzeugen eingegangen. Diese Verpflichtungen werden nicht als Teil des Bruttoisiko 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

EADS N.V.

Konzernanhang

wird, halten Airbus und ATR den Vermögensgegenstand und sind in diesem Zusammenhang keinem ungewöhnlichen Risiko ausgesetzt und (iii) dritte Parteien können an der Finanzierung partizipieren. Um das Risiko von Airbus und ATR aus unerwünschten Krediten zu vermindern, enthalten die Verträge üblicherweise finanzielle Voraussetzungen, die der Garantiennehmer erbringen muss, um in den Vorteil der Garantien zu gelangen.

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.

Pensionsverpflichtungen — EADS arbeitet mit BAES in verschiedenen Joint Ventures zusammen, wobei hinsichtlich der Mitarbeiter Airbus und MBDA die bedeutendsten sind. Die bei den Joint Ventures beschäftigten britischen Mitarbeiter verbleiben in den BAES Pensionsplänen, so lange BAES Gesellschafter ist. Die Pläne sind leistungsorientierte Pensionspläne. BAES hat kürzlich eine Unterdeckung seines Pensionsfonds im Verhältnis zu den Pensionsverpflichtungen in Höhe von Mio. GBP 2.164 nach Berücksichtigung latenter Steuern bekannt gegeben. Sofern die neuen UK Rechnungslegungsgrundsätze FRS 17 bereits angewendet würden, wäre dieser Fehlbetrag seitens BAES bilanziert worden. Die EADS Joint Ventures können grundsätzlich von diesem Fehlbetrag betroffen sein. Jedoch sehen die Vereinbarungen zu den Joint Ventures eine Begrenzung der Beitragszahlungen des Joint Ventures 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 Joint Ventures auswirken wird.

Astrium ist nach der Vereinbarung, die am 30. Januar 2003 unterzeichnet wurde, kein Joint Venture mit BAES mehr. EADS wird für die britischen Beschäftigten einen Pensionsplan unter Übertragung des bestehenden Planes aufstellen. Abhängig von der Art des für die britischen Mitarbeiter aufzustellenden Pensionsplans wurde das maximale Risiko am 31. Dezember 2002 auf ca. Mio. GBP 30 geschätzt. Dieser Betrag wird als Teil der Anschaffungskosten betrachtet und beeinflusst daher nicht das Jahresergebnis.

Sonstige Verpflichtungen — Weitere Haftungsverhältnisse betreffen Gewährleistungsverpflichtungen sowie Vertragserfüllungsgarantien gegenüber bestimmten Kunden.

Zukünftige nominale Aufwendungen aus **Miet- und Leasingverträgen** aus der Sicht der EADS als Leasingnehmer (**kein Flugzeugleasing**) betragen zum 31. Dezember 2002 Mio. € 740 und betreffen hauptsächlich Beschaffungsvorgänge, z.B. Leasing von Gebäuden und Fahrzeugen. Folgende Laufzeiten sind zu verzeichnen:

	In Mio. €
Bis zum Ende des Jahres 2003	71
Nach Ende des Jahres 2003 und bis zum Ende des Jahres 2007	229
Nach Ende des Jahres 2007	440

25. 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, der Divisions des Konzerns und der operativen Geschäftsbereiche.

EADS N.V.

Konzernanhang

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 Hedge-Transaktionen des Konzerns.

Die Umsatzerlöse der EADS werden überwiegend in US-Dollar erzielt, wohingegen der größte 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 als Sicherungsgeschäft hat EADS einen Teil der zugrunde liegenden Grundgeschäfte als gesicherte Position eingeordnet. Gesichert wird die Netto-US-Dollar-Position. 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 2010. Die gesicherten Grundgeschäfte werden als 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 dieser Cashflows, der üblicherweise bis zu 100% des Netto-US-Dollar-Position deckt. Die zugrunde liegende geplante Transaktion hat für EADS eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit, wenn diese als künftige Lieferung in dem geprüften Auftragsbuch enthalten ist 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.

Im Projektgeschäft sichert die EADS 100% der spezifizierten Zahlungsströme aus verpflichtenden Einzelverträgen. Die Sicherung erfolgt auf einer reinen projektbezogenen Basis, d.h. für jeden neuen Vertrag.

Zinsrisiko — EADS wendet die Bilanzansatzmethode zur Begrenzung des Zinsrisikos an. Der Konzern steuert das Risiko durch die Zuordnung von Risikoprofilen von Vermögensgegenständen mit 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. Davon ausgenommen sind einige wenige Positionen mit positiven Marktwertänderungen von geringem Umfang. 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 — Das Zahlungsmittel- und Wertpapierportfolio des Konzerns besteht aus nicht-spekulativen Finanzinstrumenten, die meist eine hohe Liquidität ausweisen, wie Geldmarktzertifikate, Tagesgelder, kurzfristige Wertpapiere und andere Geldmarktpapiere, deren Fälligkeit unter drei Monaten liegt. Außerdem wird in einige börsennotierte Wertpapiere mit festem Ertrag und einer Fälligkeit unter einem Jahr investiert. Aus diesem Grund sieht der Konzern sein Preisrisiko als gering an.

Liquiditätsrisiko

Die Geschäftspolitik des Konzerns ist es, einen ausreichenden Bestand an Zahlungsmitteln zu halten bzw. eine angemessene Finanzierung durch die Bereitstellungen von nicht genutzten Kreditlinien in Höhe von Mrd. € 2,85 sicherzustellen, um derzeitigen und zukünftigen Verpflichtungen nachkommen zu können. Dies wird durch Berichte über den Gesamtbestand an Zahlungsmitteln und einen weitreichenden Kreditrahmen unterstützt. Täglich werden jegliche darüber hinausgehende Zahlungsmittel 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.

EADS N.V.

Konzernanhang

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. Bargeschäft 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 & Poors, Moody' und Fitch IBCA zugeordnet. Diese Limits werden regelmäßig überwacht und aktualisiert.

Um die Verkäufe insbesondere bei Airbus und ATR zu unterstützen, kann die EADS im Einzelfall an der Kundenfinanzierung beteiligt sein, entweder direkt oder durch Garantien an Dritte. Um den Betrag und die Bedingungen der Finanzierung festzulegen, 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 Kontraktvolumen bzw. die Nominalbeträge von derivativen Finanzinstrumenten, 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.

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

	Stand am 31. Dezember 2002			
	Restlaufzeit			
	<u>Bis zu 1 Jahr</u>	<u>Von 1 bis 5 Jahre</u>	<u>Mehr als 5 Jahre</u>	<u>Summe</u>
	(in Mio. €)			
Währungssicherungskontrakte:				
Devisentermingeschäfte netto	10.852	23.408	6.122	40.382
Kauf Put Optionen, netto	1.094	343	0	1.437
Verkauf Call Optionen, netto	<u>1.094</u>	<u>343</u>	<u>0</u>	<u>1.437</u>
	Stand am 31. Dezember 2001			
	Restlaufzeit			
	<u>Bis zu 1 Jahr</u>	<u>Von 1 bis 5 Jahre</u>	<u>Mehr als 5 Jahre</u>	<u>Summe</u>
	(in Mio. €)			
Währungssicherungskontrakte:				
Devisentermingeschäfte netto	6.160	19.094	4.800	30.054
Kauf Put Optionen, netto	3.290	1.507	0	4.797
Verkauf Call Optionen, netto	<u>4.184</u>	<u>1.507</u>	<u>0</u>	<u>5.691</u>

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

EADS N.V.

Konzernanhang

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

	31. Dezember 2002		31. Dezember 2001	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	(in Mio. €)			
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva:				
Finanzanlagen.....	4.875	4.875	4.726	4.726
Wertpapiere	4.497	4.497	5.341	5.341
Zahlungsmittel.....	1.703	1.703	2.692	2.692
Passiva:				
Finanzverbindlichkeiten.....	4.976	4.976	6.500	6.500
Derivative Finanzinstrumente				
Währungssicherungskontrakte mit positiven Marktwerten	2.804	2.804	54	54
Währungssicherungskontrakte mit negativen Marktwerten	(161)	(161)	(3.673)	(3.673)
Zinssicherungskontrakte mit positiven Marktwerten	15	15	38	38
Zinssicherungskontrakte mit negativen Marktwerten	0	0	(29)	(29)

Die zum 31.12.2002 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 zugrundeliegende Geschäft realisiert wird; dies ist zu verschiedenen Zeitpunkten zwischen dem Bilanzstichtag und den folgenden sieben Jahren der Fall. Zum 31. Dezember 2002 ist für diese Kontrakte ein unrealisierter Gewinn nach latenten Steuern in Höhe von Mio. € 1.498 im Eigenkapital 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 2002 und 2001 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, kurzfristige Ausleihungen, Lieferanten

Die Buchwerte im Jahresabschluss stellen aufgrund der relativ kurzen Zeitspanne zwischen Begründung und erwarteter Realisierung des Instruments zuverlässige Schätzungen der Marktwerte dar.

Langfristige Verbindlichkeiten; kurzfristige Verbindlichkeiten

Weder lang- noch kurzfristige Verbindlichkeiten werden als zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten eingestuft. Aus diesem Grund erfolgt keine Marktbewertung.

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 2002 bzw. 2001 glatt gestellt würden.

EADS N.V.

Konzernanhang

26. Segmentberichterstattung

Der Konzern ist in 5 Divisions (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.
- *Militärische Transportflugzeuge* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von leichten und mittelschweren militärischen Transport- und Spezialmissionsflugzeugen.
- *Luftfahrt* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern, militärischen Kampfflugzeugen und Trainern, Turboprop-Flugzeugen für die regionale Luftfahrt sowie leichten Verkehrsflugzeugen; Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen.
- *Verteidigung und Zivile Systeme* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpersystemen; von Verteidigungselektronik, militärischen und kommerziellen Telekommunikationslösungen sowie von Logistik, Schulungen, Tests, technischen und damit verbundenen Dienstleistungen.
- *Raumfahrt* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten. Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen; Bereitstellung von Trägerdiensten.

EADS N.V.

Konzernanhang

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

	Airbus	Militärische Transportflugzeuge Transport	Luftfahrt	Verteidigung und zivile Systeme	Raumfahrt	HQ/ Konso.	Konzern
	(in Mio. €)						
Segment Information für das zum 31. Dezember 2002 endende Geschäftsjahr							
Aussenumsätze.....	19.512	524	5.304	3.306	2.216	(961)	29.901
Innenumsätze	<u>177</u>	<u>184</u>	<u>599</u>	<u>91</u>	<u>7</u>	<u>43</u>	<u>1.101</u>
Summe Umsatzerlöse.....	<u>19.689</u>	<u>708</u>	<u>5.903</u>	<u>3.397</u>	<u>2.223</u>	<u>(918)</u>	<u>31.002</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern.....	818	(87)	182	(107)	(626)	(20)	160
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten (Definition siehe unten).....	1.361	(80)	261	40	(268)	112	1.426
Anteiliges Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(3)</u>	<u>111</u>	<u>108</u>
Ertrag / Aufwand aus anderen Beteiligungen, Zins- und übriges Finanzergebnis.....							(81)
Ertragsteuern							(453)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis							(33)
Konzernergebnis.....							<u>(299)</u>
Sonstige Informationen							
Segment Aktiva (inkl. Goodwill)	26.776	696	6.969	6.440	3.068	3.451	47.400
Goodwill	6.715	0	948	1.455	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	5.394	4.290	2.698	(426)	33.274
Investitionen in Sachanlagen	1.674	68	198	128	89	157	2.314
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	1.614	64	225	214	141	160	2.418
Wertminderungsaufwendung.....	0	0	0	0	350	0	350
Forschungs- und Entwicklungskosten	<u>1.682</u>	<u>40</u>	<u>150</u>	<u>167</u>	<u>59</u>	<u>(2)</u>	<u>2.096</u>

EADS N.V.

Konzernanhang

Im folgenden sind die Segmentinformationen zum 31. Dezember 2001 dargestellt:

	Airbus	Militärische Transportflugzeuge Transport	Luftfahrt	Verteidigung und zivile Systeme	Raumfahrt	HQ/ Konso.	Konzern
	(in Mio. €)						
Segment Information für das zum 31. Dezember 2001 endende Geschäftsjahr							
Aussenumsätze.....	20.549	547	5.065	3.345	2.439	(1.147)	30.798
Innenumsätze	<u>179</u>	<u>185</u>	<u>721</u>	<u>131</u>	<u>15</u>	<u>57</u>	<u>1.288</u>
Summe Umsatzerlöse	<u>20.728</u>	<u>732</u>	<u>5.786</u>	<u>3.476</u>	<u>2.454</u>	<u>(1.090)</u>	<u>32.086</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern.....	905	(53)	286	132	(131)	1.375	2.514
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten (Definition siehe unten).....	1.655	1	308	(79)	(222)	31	1.694
Anteiliges Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen	<u>(12)</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(14)</u>	<u>(63)</u>	<u>111</u>	<u>22</u>
Ertrag / Aufwand aus anderen Beteiligungen, Zins- und übriges Finanzergebnis.....							(535)
Ertragsteuern							(646)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis.....							17
Konzernergebnis							<u>1.372</u>
Sonstige Informationen							
Segment Aktiva (inkl. Goodwill).....	27.264	568	7.187	5.583	3.462	4.651	48.715
Goodwill.....	7.089	0	1.005	1.464	736	148	10.442
Buchwert der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen.....	0	0	0	0	0	1.252	1.252
Segment Verbindlichkeiten.....	25.532	365	5.869	3.545	2.601	367	38.279
Investitionen in Sachanlagen	1.433	63	281	159	99	161	2.196
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	1.625	21	278	567	121	158	2.770
Wertminderungsaufwendung.....	0	0	0	580	210	0	790
Forschungs- und Entwicklungskosten	<u>1.425</u>	<u>53</u>	<u>132</u>	<u>173</u>	<u>60</u>	<u>(2)</u>	<u>1.841</u>

Geschäfte zwischen Konzerneinheiten werden grundsätzlich zu Preisen vorgenommen, wie sie auch mit konzernfremden Dritten marktüblich sind, und betreffen hauptsächlich die Divisions Luftfahrt und Airbus, da die Division Luftfahrt ein Hauptlieferant von Airbus ist. Investitionen in Sachanlagen betreffen im Wesentlichen den Erwerb von Sachanlagen sowie Zugänge zu den immateriellen Vermögensgegenstände (ohne Goodwill).

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 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 Divisions herangezogen.

EADS N.V.

Konzernanhang

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(in Mio. €)	
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	160	2,514
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA	0	(2.794)
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	936	1.466
Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen)	227	260
Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen)	0	315
Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte)	16	275
Beteiligungsergebnis	<u>87</u>	<u>(342)</u>
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten	<u>1.426</u>	<u>1.694</u>

Umsatzerlöse nach Ländern:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(in Mio. €)	
Frankreich	3.872	3.521
Deutschland	2.476	3.588
Andere Europäische Länder	8.009	6.946
Nord-Amerika	10.562	10.394
Latein-Amerika	1.259	1.749
Asien	2,767	2.920
Sonstige Ländern	<u>956</u>	<u>1.680</u>
Summe	<u>29.901</u>	<u>30.798</u>

Die Umsatzerlöse wurden den Ländern nach dem Sitz der Kunden zugeordnet. In die Position „Andere Europäische Länder“ wurden in 2001 Erlöse mit externen Kunden in der Türkei in Höhe von Mio. € 218 umgliedert, die zuvor unter der Region Asien gezeigt wurden. Der vergleichbare Betrag für das Jahr 2002 beträgt Mio. € 201.

Der größte Teil der Vermögensgegenstände des Konzerns ist in der Europäischen Union angesiedelt.

27. Aktienorientierte Vergütung

a) Stock Option Plan

Das Board of Directors der EADS hat einem Stock Option Plan für 2002 für die Mitglieder des Executive Committee sowie für das Senior Management des Konzerns zugestimmt. Stock Options zum Kauf von 7.276.700 EADS Aktien wurden am 9. August 2002 gewährt, davon 864.000 an die Mitglieder des Executive Committee. 1.562 Konzernmitarbeitern wurden Optionen gewährt, die erst nach Ablauf einer Sperrfrist ausgeübt werden können. Für 50 % der Optionen beträgt diese Frist zwei Jahre und vier Wochen vom Tag der Gewährung an, für die verbleibenden Optionen drei Jahre. Die Optionen verfallen zehn Jahre nach ihrer Gewährung.

Der Preis, zu dem die Optionen ausgeübt werden können, beträgt € 16,96 und entspricht 110 % des Marktwertes der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung. Die Optionen dürfen nicht im Zeitraum von drei Wochen vor der jährlichen Hauptversammlung oder der Bekanntgabe von Jahres-, Halbjahres- oder Quartalszahlen ausgeübt werden.

Für die vorangegangenen Jahre gab es die Stock Options Pläne 2001 und 2000. Diese gewähren ähnlich dem Stock Option Plan 2002 den Mitgliedern des Executive Committee und dem Senior Management des Konzerns Optionen, die zum Kauf von EADS Aktien berechtigten.

EADS N.V.

Konzernanhang

Die folgende Tabelle fasst die Entwicklung der Stock Options zusammen:

	Anzahl der Optionen				Stand 31. Dezember 2002
	Ursprünglich ausgegeben	Stand 1. Januar 2002	Ausgeübt	Verfallen	
2000.....	5.564.884	5.375.400	—	—	5.375.400
2001.....	8.524.250	7.926.425	—	—	7.926.425
2002.....	<u>7.276.700</u>	—	—	(600)	<u>7.276.100</u>
Summe.....	<u><u>21.365.834</u></u>	<u><u>13.301.825</u></u>	<u>—</u>	<u>(600)</u>	<u><u>20.577.925</u></u>

Analog zu den vorherigen Stock Options Plänen überstieg der Ausübungspreis den Marktpreis am Tag der Gewährung. Somit sind keine Personalaufwendungen in Zusammenhang mit der Gewährung von Konzern Stock Options angefallen.

b) Mitarbeiteraktien (ESOP) 2002

Im Jahr 2002 stimmte der Board of Directors einem zusätzlichen ESOP im Anschluss an die beiden ESOPs der Jahre 2001 und 2000 zu. Im Rahmen des ESOP 2002 kann jeder berechtigte Mitarbeiter maximal 500 zuvor noch nicht emittierte Aktien beziehen. Allen Mitarbeitern wurden zwei Varianten zur Wahl angeboten. Der Zeichnungspreis bei Variante A betrug € 7,93, berechnet mit einem Abschlag von 14,5 % auf den niedrigsten Börsenwert an der Pariser Börse am 11. Oktober 2002 (€ 9,28), dem Tag, an dem das Board of Directors das Recht zum Kauf von Aktien im Rahmen von ESOP 2002 gewährte. Der Zeichnungspreis nach Variante B war der höhere 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 12. Oktober 2001, was zu einem Bezugspreis von € 8,86 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 2.022.939 Stammaktien mit einem Nennwert von € 1,00 verkauft. In Verbindung mit ESOP 2002 ist kein Personalaufwand entstanden.

28. Transaktionen mit nahe stehenden Parteien

Nahе stehende Parteien — Der Konzern hat in den Jahren 2002 und 2001 verschiedene Geschäfte mit verbundenen Unternehmen abgeschlossen und abgewickelt. Es ist EADS Vorgabe, dass alle Geschäfte mit nahe stehenden Personen „at arm’s length“, d. h. zu üblichen Marktbedingungen, durchgeführt werden. Die Geschäfte mit nahe stehenden Parteien 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 Transaktionen mit dem französischen Staat betreffen hauptsächlich Umsätze der Divisions Luftfahrt, Verteidigung und Zivile Systeme sowie Raumfahrt.

Vergütung — Die Vergütung und ähnliche Zahlungen an Mitglieder des Board of Directors sowie an ausgeschiedene Directors betragen Mio. € 7,29 per 31. Dezember 2002 (2001: Mio. € 5,60). Da der Ausübungspreis für die den Directors gewährten Aktienoptionen höher lag als der Börsenkurs am Tag der Gewährung, liegt hierbei kein Personalaufwand für aktienorientierte Vergütung vor. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf Anmerkung 27 des Konzernanhangs. EADS hat weder an Directors noch an ausgeschiedene Directors Darlehen gewährt, Vorauszahlungen geleistet oder Garantien zu ihren Gunsten abgegeben (Siehe auch Anm. 27 dieses Konzernanhangs, „Aktienorientierte Vergütung“, und Anm. 9 im Einzelabschluss der EADS N.V., „Vergütung“).

29. Als Finanzinstrumente gehaltene Immobilien

Der Konzern ist Eigentümer von Immobilien, 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

EADS N.V.

Konzernanhang

notwendigen Angaben wurden die Marktwerte der als Finanzinstrumente gehaltenen Immobilien auf Basis der in der Eröffnungsbilanz angesetzten Werte fortgeschrieben.

Die Marktwerte wurden unter Ansatz von offiziellen Richtwerten für Grundstücke und Versicherungswerten sowie mit den aus den 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 Finanzinstrumente gehaltenen Immobilien werden linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben, die zum größten Teil zwischen 40 und 50 Jahren liegt. Die Immobilienwerte, die als Finanzinstrumente klassifiziert werden, stellen sich wie folgt dar:

	<u>31. Dezember 2001</u>	<u>Wechselkurs- differenzen</u>	<u>Zugänge</u>	<u>Abgänge</u>	<u>Abschrei- bungen</u>	<u>Änderungen im Konsolidie- rungskreis</u>	<u>31. Dezember 2002</u>
	(in Mio. €)						
Buchwerte der als Finanzinstrumente gehaltenen Immobilien.....	97	0	0	0	1	0	96

Die Marktwerte der vom Konzern als Finanzinstrumente gehaltenen Immobilien betragen Mio. € 98 (2001: Mio. € 98). Die Mieterträge aus als Finanzinstrumente gehaltenen Immobilien betragen Mio. € 13 (2001: Mio. € 12). Die korrespondierenden betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf Mio. € 10 (2001: Mio. € 7).

30. Beteiligungen an Joint Ventures

Die Höhe der EADS Beteiligung am Kapital der gehaltenen Beteiligung sowie der Prozentsatz von Joint Ventures sind im Anhang „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ enthalten. Joint Ventures werden quotal konsolidiert. Die folgenden Werte zeigen den aggregierten Anteil des Konzerns an den Vermögensgegenständen, Verbindlichkeiten, Erträgen und Aufwendungen der Joint Ventures:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(in Mio. €)	
Anlagevermögen	1.073	1.302
Umlaufvermögen	2.909	2.342
Rückstellungen	661	774
Verbindlichkeiten	2.937	2.256
Umsatzerlöse	2.556	1.811
Ergebnis vor Ertragsteuern	(205)	(91)
Ertragsteuern	<u>(6)</u>	<u>(7)</u>
Jahresüberschuss (-fehlbetrag)	<u>(212)</u>	<u>(95)</u>

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 Stammaktionären zustehenden Periodenergebnisses durch die durchschnittliche gewichtete Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien, ohne die von EADS erworbenen eigenen Anteile.

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Den Stammaktionären zustehende Jahresüberschuss/ -fehlbetrag.....	(299) Mio. €	1.372 Mio. €
Durchschnittliche gewichtete Anzahl ausstehender Aktien	804.116.877	807.295.879
Ergebnis je Aktie	(0,37) €	1,70 €

EADS N.V.

Konzernanhang

Ergebnis je Aktie voll verwässert („Diluted earnings per share“) — Zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie wird der gewichtete Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Aktien um die Auswirkungen aller potenziell verwässernden Aktien bereinigt. Im Konzern bestehen ausschließlich Stock Options als potenziell verwässernde Aktien. Da die Ausübungspreise der Stock Options aller bisherigen Stock Option Pläne über dem Kurs der EADS-Aktie liegen, würde bei ihrer Einbeziehung der gegenteilige Effekt eintreten. Folglich sind sowohl das Konzernergebnis als auch der gewichtete Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Aktien für das „Ergebnis je Aktie“ und das „Ergebnis je Aktie voll verwässert“ gleich.

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Den Stammaktionären zustehende Jahresüberschuss/ -fehlbetrag	(299) Mio. €	1.372 Mio. €
Durchschnittliche gewichtete Anzahl ausstehender Aktien.....	804.116.877	807.295.879
Ergebnis je Aktie voll verwässert.....	<u>(0,37) €</u>	<u>1,70 €</u>

32. Anzahl der Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2002 beträgt 103.967 (31. Dezember 2001 102.967).

33. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Astrium

EADS hat den 25 %igen Anteil von BAES (27,5 % wirtschaftliche Rechte) an Astrium N.V. erworben. Die bilanzielle Berücksichtigung nach der Erwerbsmethode wird erfolgen, sobald alle behördlichen Genehmigungen vorliegen. Zu diesem Zeitpunkt wird auch die volle Kontrolle über Astrium und Paradigm Secure Communications Ltd., die zuvor gemeinsam von BAES und EADS gehalten wurde, an EADS übertragen werden.

Nach Abschluss der Transaktion hat EADS die Anteile an Astrium N.V. von BAES für Mio. € 84 erworben. Zuvor hatten EADS und BAES jeweils eine Einlage von Mio. € 84 (insgesamt Mio. € 168) in das Kapital geleistet. Unter Berücksichtigung dieser Einlage hat EADS die Anteile ohne Hingabe von Netto-Zahlungsmitteln an BAES übernommen.

EADS und BAES hatten im Juli 2002 bekannt gegeben, dass EADS beabsichtigte, die von BAES gehaltenen Anteile an Astrium N.V. zu erwerben. EADS und BAES gründeten die Paradigm Secure Communications Ltd., um Leistungen für das erwartete Skynet 5 Militärsatellitenprogramm des Britischen Verteidigungsministeriums anbieten zu können. Ursprünglich hing die Durchführung des Verkaufs der Astrium N.V. Beteiligung vom Abschluss des Vertrages für das Skynet 5 Programm mit dem Britischen Verteidigungsministerium ab. Für den Fall, dass dieser Vertragsabschluss nicht zustande kommt, zahlt BAES Mio. € 55 an EADS.

Euro Medium Term Note („EMTN“) Programm

Am 6. Februar 2003 hat EADS ein Mrd. € 3,0 EMTN-Programm aufgelegt. Hierbei handelt es sich um ein vertragliches Rahmenwerk, das es EADS erlaubt, am Kapitalmarkt mit der Hilfe von Händlern Fremdkapital aufzunehmen, in Form von nacheinander emittierten Schuldverschreibungen gleicher Struktur. Jede Emission kann abweichende Laufzeiten (zwischen einem Monat und 30 Jahren) sowie verschiedene Zinssätze aufweisen.

Am 27. Februar 2003 hat EADS eine Erstemission von einer Eurobond-Benchmarktransaction in Höhe Mrd. € 1,0 im Rahmen des EMTN-Programms aufgelegt. Ziel dieser ersten Emission ist, vorhandene Schulden zu refinanzieren und das Laufzeitprofil der Konzernschulden zu verlängern. Dieser Eurobond hat eine Laufzeit von sieben Jahren und eine jährliche Verzinsung von 4,625 %.

Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ — Konsolidierungsart

	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>
Airbus	V	80.00	V	80.00	Airbus S.A.S.	Toulouse (Frankreich)
	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	EADS CASA S.A. (Unit : EADS CASA AIRBUS)	Madrid (Spanien)
	<i>liquidiert</i>		V	80.00	SATIC G.I.E.	Colomiers (Frankreich)
	V	80.00	V	80.00	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Niederlande)
	V	80.00	V	80.00	Airbus Finance Company Ltd	Dublin (Irland)
	V	80.00	V	80.00	Airbus Deutschland GmbH	Hamburg (Deutschland)
	V	80.00	V	80.00	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Deutschland)
	V	80.00	V	80.00	Aircabin GmbH	Laupheim (Deutschland)
<i>verschmolzen auf Airbus Deutschland GmbH zum 1.1.2002</i>	V	80.00	V	80.00	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
<i>verschmolzen auf Airbus Deutschland GmbH zum 1.1.2002</i>	V	80.00	V	80.00	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	München (Deutschland)
<i>verschmolzen auf Airbus Deutschland GmbH zum 1.1.2002</i>	V	80.00	V	80.00	Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
	V	80.00	V	80.00	Airbus Industrie G.I.E.	Blagnac (Frankreich)
	V	79.99	V	79.99	AVSA SARL	Blagnac (Frankreich)
	V	80.00	V	80.00	AI Participations S.A.R.L.	Blagnac (Frankreich)
<i>liquidiert</i>			V	79.90	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (Frankreich)
	V	80.00	V	80.00	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (Frankreich)
	V	80.00	V	80.00	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (Frankreich)
	V	40.00	V	40.00	Airbus Military Company S.A.S.	Toulouse (Frankreich)
	Q	16.00	Q	16.00	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	Frankreich
	V	80.00	V	80.00	Airbus Mauritius limited	Mauritius
	E	16.00	E	16.00	Alexandra Bail G.I.E.	Frankreich
	V	80.00	V	80.00	Airbus China limited	Hong-Kong
<i>Abgang</i>			V	40.00	Aircelle S.A.S.	Frankreich
	V	80.00	V	80.00	Airbus Ré S.A.	Luxemburg
	V	80.00	V	80.00	AVSA Canada Inc	Kanada
	V	80.00	V	80.00	Airbus North American Holdings Inc. (ANA)	USA
	V	80.00	V	80.00	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	USA
	V	80.00	V	80.00	AI leasing Inc.	USA
	V	80.00	V	80.00	Norbus	USA
	V	80.00	V	80.00	AINA Inc.	USA
	V	80.00	V	80.00	128829 Canada Inc.	Kanada
<i>Zugang</i>	V	80.00	V	80.00	Wichita	USA
	V	80.00	V	80.00	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Niederlande
	V	80.00	V	80.00	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd. (AIFS)	Irland
	V	80.00	V	80.00	Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS)	Irland
	V	80.00	V	80.00	AIFS (Cayman) Ltd.	Cayman Isle
	V	80.00	V	80.00	AIFS Cayman Liquidity Ltd.	Cayman Isle
	V	80.00	V	80.00	A 320 Financing limited	Irland
	V	72.00	V	72.00	AIFI LLC	Isle Of Man
	V	80.00	V	80.00	Airbus UK Limited	UK
	V	80.00	V	80.00	Airbus Invest	Toulouse (Frankreich)
	V	80.00	V	80.00	EADS Aéro	Toulouse (Frankreich)
	V	80.00	V	80.00	EADS Star Real Estate SAS	Boulogne (Frankreich)
	E	24.00	E	24.00	Tenzing communication inc.	USA
	V	80.00	V	80.00	AFS (Cayman) Ltd	Cayman Isle
	V	80.00	V	80.00	Aviateur Limited	Irland
	V	80.00	V	80.00	Aviateur international limited	Irland
	V	80.00	V	80.00	Aviateur Finance Limited	Irland
	V	80.00	V	80.00	Aviateur Leasing Limited	Irland
	V	80.00	V	80.00	Avalo LLC	Isle Of Man
	V	80.00	V	80.00	Avalo Leasing Limited	Irland
	V	80.00	V	80.00	Avalo Aerospace limited	Irland
	V	80.00	V	80.00	Avalo International limited	Irland
	V	80.00	V	80.00	Total Airline Service Company	Irland

	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>
	V	80.00	V	80.00	AIFS Leasing Company Limited	Irland
	V	80.00	V	80.00	AA Credit Aviation LLC	Irland
	V	80.00	V	80.00	AFC (USA) 1 inc	USA

Weiterhin sind 34 Zweckgesellschaften, sogenannte Special Purpose Companies (SPC), konsolidiert.

Verteidigung & Zivile Systeme

	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	100.00	V	100.00	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH — Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Deutschland)
	V	75.89	V	57.55	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	Ewation GmbH	Ulm (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick Maryland (USA)
	V	100.00	V	100.00	Fairchild Controls Corporation	Frederick Maryland (USA)
Abgang				100.00	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (USA)
	V	100.00	V	100.00	Manhattan Beach Holdings Co.	Frederick Maryland (USA)
	V	100.00	V	100.00	EADS System & Defence Electronics	Velizy (Frankreich)
	V	50.97	V	50.97	APIC	Arcueil (Frankreich)
Abgang				100.00	G 2 I	Velizy (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	EADS Services	Boulogne (Frankreich)
	V	80.00	V	80.00	Pentastar Holding	Paris (Frankreich)
	V	55.00	V	55.00	Aviation Defense Service S.A.	Saint-Gilles (Frankreich)
Zugang	V	100.00			Operations Services Germany	Unterschleißheim (Deutschland)
Zugang	V	100.00			Gesellschaft für Flugziieldarstellung mbH	Deutschland
	V	100.00	V	100.00	M.C.N. SAT HOLDING	Velizy (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	MULTICOMS (MNC Sat Services)	Sèvres (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	International Test & Services	Velizy (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	TYX Corp.	Reston, VA, USA
	V	99.99	V	99.99	ARC	CA, USA
	V	100.00	V	100.00	EADS Telecom Federal Systems Division	San Antonio, TX, USA
Zugang	V	100.00			Proj2	Paris (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	M.P. 13	Paris (Frankreich)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision S.A.	Paris (Frankreich)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (Frankreich)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Ltd.	Coventry (UK)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision AG	Regensdorf (Schweiz)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Benelux	Brüssel (Belgien)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision B.V.	Leiden (Niederlande)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision GmbH	München (Deutschland)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (Spanien)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Inc.	Andover (USA)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Kk	Tokio (Japan)
	V	100.00	V	100.00	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italien)
	V	100.00	V	100.00	Open CasCade	Paris (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Matra Defense	Velizy (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Deutschland)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA SAS	Velizy (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	MBD Management S.A.	Velizy (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	ALKAN	Valenton (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA France	Velizy (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA UK Ltd.	Stevenage, Herts (UK)
	Q	37.50	Q	37.50	Matra Electronique	La Croix Saint-Ouen (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA M S.A.	Chatillon sur Bagneux (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 Treasury	Jersey (UK)
	Q	37.50	Q	37.50	Marconi Oversight Ltd.	Chelmsford (UK)
	Q	37.50	Q	37.50	AMS Dynamics Ltd:	Guernsey (UK)

	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>
	Q	50.00	Q	50.00	Celerg	Saint-Médard (Frankreich)
	Q	50.00	Q	50.00	Celerg international	Saint-Médard (Frankreich)
	Q	50.00	Q	50.00	International de systemes propulsifs	Paris (Frankreich)
	V	81.25	V	76.95	LFK — Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	98.00	V	98.00	TDW- Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH — VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	67.00	V	67.00	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Deutschland)
	Q	50.00	Q	50.00	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn(Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	Propulsion Tactique S.A.	La Ferte Saint Aubin (Frankreich)
	Q	50.00	Q	50.00	TDA — Armements S.A.S.	La Ferte Saint Aubin (Frankreich)
	Q	50.00	Q	50.00	Forges de Zeebrugge S.A.	Herstal-Liege (Belgien)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom SAS	Bois d'Arcy (Frankreich)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Espana	Madrid (Spanien)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Deutschland GmbH	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Deutschland GmbH	Ulm (Deutschland)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Mexico SA de CV	Mexiko DF (Mexiko)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Benelux	Brüssel (Belgien)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Danmark	Kopenhagen (Dänemark)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom SpA	Mailand (Italien)
	V	100.00	V	100.00	EADS Telecom (ex-MNH)	Paris (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	MATRAnet	Velizy (Frankreich)
			V	100.00	MATRAnet Inc.	Redwood Shores, CA (USA)
<i>Abgang</i>	V	100.00	V	100.00	Matra Communication USA Inc.	Dallas, Texas (USA)
	V	98.95	V	93.00	EADS Telecom North America	Dallas, Texas (USA)
	V	98.95	V	100.00	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (USA)
	V	100.00	V	100.00	EADS Telecom Canada Ltd	Dallas, Texas (USA)
	V	98.95	V	100.00	Pyderion Contact Technologies Inc.	Dallas, Texas (USA)
	V	100.00	V	100.00	Cogent DSN	Newport (UK)
<i>Zugang</i>	V	100.00			Sycomore S.A.	Boulogne (Frankreich)
Raumfahrt	V	100.00	V	100.00	Amanthea Holding B.V.	Amsterdam (Niederlande)
	Q	75.00	Q	75.00	ASTRIUM GmbH	München (Deutschland)
	Q	75.00	Q	75.00	ASTRIUM Ltd.	Stevenage (UK)
	Q	75.00	Q	75.00	ASTRIUM N.V.	Den Haag (Niederlande)
	Q	75.00	Q	75.00	ASTRIUM SAS	Toulouse (Frankreich)
	Q	75.00	Q	75.00	Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA)	Madrid (Spanien)
	V	100.00	V	100.00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space)	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 Launch Vehicles	Velizy (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Global DASA LLC	New York (USA)
	E	33.30	E	33.30	Loral Dasa Globalstar L.P.	New York (USA)
	Q	75.00	Q	75.00	Matra Marconi Space UK Ltd.	Stevenage (UK)
	Q	50.00	Q	50.00	MMS Space Holdings N.V.	Amsterdam (Niederlande)
	Q	75.00	Q	75.00	MMS Systems Ltd	Stevenage (UK)
	E	48.00	E	43.00	Nahuelsat S.A.	Buenos Aires (Argentinien)
	Q	75.00	Q	75.00	NRSCL Infoterra Ltd	Southwood (UK)
	Q	75.00	Q	75.00	TESAT-Spacecom	Backnang (Deutschland)
	Q	75.00	Q	75.00	Geschäftsführung GmbH TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Deutschland)

	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>
Militärische Transportflugzeuge	V	100.00	V	100.00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (Spanien)
Luftfahrt	V	100.00	V	100.00	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Sogerma S.A.	Mérignac (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	EADS Seca S.A.	Le Bourget (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Sogerma America Barfield B.C.	Miami, Florida (USA)
	V	100.00	V	100.00	EADS Revima S.A.	Tremblay en Frankreich (Frankreich)
	V	50.10	V	50.10	Composites Aquitaine S.A.	Salaunes (Frankreich)
	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	80.00	V	80.00	Aerobail GIE	Paris (Frankreich)
	V	88.00	V	81.00	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (USA)
	V	50.10	V	50.10	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Tunesien)
<i>Zugang</i>	V	100.00			EADS Revima APU S.A.	Caudebec en Caux (Frankreich)
<i>Zugang</i>	V	50.00			Composites Atlantic Ltd.	Halifax (Kanada)
	V	100.00	V	100.00	Eurocopter Holding S.A.	Paris (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Eurocopter S.A.	Marignane (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Eurocopter Deutschland GmbH	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	American Eurocopter Corp.	Dallas, Texas (USA)
	V	100.00	V	100.00	Eurocopter Canada Ltd.	Ontario (Kanada)
	V	75.00	V	75.00	Eurocopter South East Asia	Singapur
	V	76.52	V	76.52	Helibras — Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brasilien)
	V	100.00	V	100.00	EADS Socata S.A.	Le Bourget (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH — Military Aircraft	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Aircraft)	Madrid (Spanien)
	V	100.00	V	100.00	EADS ATR S.A.	Toulouse (Frankreich)
	Q	50.00	Q	50.00	ATR GIE	Toulouse (Frankreich)
<i>Weiterhin sind 45 Zweckgesellschaften, sogenannte Special Purpose Companies (SPC), konsolidiert.</i>						
Zentrale	V	100.00	V	100.00	EADS France	Paris (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH — Zentrale	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH, LO — Liegenschaften OTN	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH, FO — Forschung	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Frankreich)
	V	75.00	V	75.00	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	München (Deutschland)
	V	75.88	V	58.42	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	EADS CASA S.A. (Zentrale)	Madrid (Spanien)
	E	45.96	E	45.96	Dassault Aviation	Paris (Frankreich)
	E	45.96	E	45.96	Dassault International France	Vaucresson (Frankreich)
	E	45.96	E	45.96	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro NJ (USA)
	E	45.96	E	45.96	Sogitec Industries	Suresnes (Frankreich)
	E	45.96	E	45.96	Dassault Falcon Service	
	E	45.96	E	45.96	IPS	
	E	45.96	E	45.96	Dassault Aero Service	
	E	45.96	E	45.96	Dassault Assurances Courtage	
	E	45.96	E	45.96	Dassault International Inc	Paramus NJ (USA)
	E	45.96	E	45.96	Société Toulouse Colomiers	
	V	100.00	V	100.00	Airbus Financial Company Holding B.V.	Dublin (Irland)
	V	100.00		100.00	EADS CASA France	Paris (Frankreich)

V: voll konsolidiert

Q: quotal konsolidiert

E: at equity konsolidiert

MW: Marktwert

5.2.2 Einzelabschluss

EADS N.V.

Bilanz

	Anm.	31. Dezember	
		2002	2001
		(in Mio. €)	
Aktiva			
Goodwill.....	3	4.618	5.068
Finanzanlagen.....	3	5.479	2.232
Anlagenvermögen		<u>10.097</u>	<u>7.300</u>
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.....	4	5.335	2.825
Wertpapiere.....	5	4.355	5.047
Zahlungsmittel.....		95	828
Umlaufvermögen		<u>9.785</u>	<u>8.700</u>
Latente Steuern		8	22
Summe Aktiva		<u>19.890</u>	<u>16.022</u>
Passiva			
Gezeichnetes Kapital.....		811	809
Rücklagen.....		11.954	9.068
Eigenkapital	6	<u>12.765</u>	<u>9.877</u>
Sonstige Verbindlichkeiten.....	7	7.125	6.145
Verbindlichkeiten		<u>7.125</u>	<u>6.145</u>
Summe Passiva		<u>19.890</u>	<u>16.022</u>

Gewinn- und Verlustrechnung

	2002	2001
(in Mio. €)		
Beteiligungsergebnis.....	118	1.807
Sonstige Aufwendungen / Erträge.....	(417)	(435)
Jahresergebnis	<u>(299)</u>	<u>1.372,0</u>

Anhang zum Einzelabschluss der EADS N.V.

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, 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:

	<u>Goodwill</u>	<u>Finanzanlagen, Anteile an Konzerngesellschaften</u> (in Mio. €)	<u>Summe</u>
Stand am 31. Dezember 2001	5.068	2.232	7.300
Abgänge	—	(171)	(171)
Abschreibung Goodwill	(450)	—	(450)
Beteiligungsergebnis	—	118	118
Marktwertanpassung Finanzinstrumente/Sonstiges	—	3.730	3.730
Erhaltene Dividenden	—	(430)	(430)
Stand am 31. Dezember 2002	<u>4.618</u>	<u>5.479</u>	<u>10.097</u>

Die Position Marktwertanpassung Finanzinstrumente/Sonstiges spiegelt die Auswirkungen im “Other Comprehensive Income” durch Anwendung von IAS 39 wider.

4. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(in Mio. €)	
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	5.214	2.675
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	49	47
Sonstige Vermögensgegenstände	<u>72</u>	<u>103</u>
Summe Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	<u>5.335</u>	<u>2.825</u>

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten im wesentlichen Forderungen im Zusammenhang mit dem Finanz- und Liquiditätsmanagement der EADS N.V.

Alle Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Anhang zum Einzelabschluss der EADS N.V.

5. Wertpapiere

Der Wertpapierbestand umfasst im Wesentlichen "available-for-sale" Wertpapiere.

6. Eigenkapital

	<u>Gezeichnetes Kapital</u>	<u>Kapital- rücklage (Einbrin- gungen)</u>	<u>Kapital- rücklage (Aufgeld)</u>	<u>Sonderposten im Eigenkapital AOCI</u>	<u>Eigene Anteile</u>	<u>Gesetzliche Rücklage</u>	<u>Gewinn- rücklagen</u>	<u>Summe Eigenkapital</u>
	(in Mio. €)							
Stand am								
31. Dezember 2001	809	8.459	1.065	(1.278)		240	582	9.877
Kapitalerhöhung	2		14					16
Jahresergebnis							(299)	(299)
Dividendenzahlungen							(403)	(403)
Zuführung zur gesetzlichen Rücklage						40	(40)	
Kauf eigener Anteile					(156)			(156)
Other Comprehensive Income	—	—	—	<u>3.730</u>	—	—	—	<u>3.730</u>
Stand am								
31. Dezember 2002	<u>811</u>	<u>8.459</u>	<u>1.079</u>	<u>2.452</u>	<u>(156)</u>	<u>280</u>	<u>160</u>	<u>12.765</u>

Weitere Informationen zum Eigenkapital werden in der Anmerkung 17 im Konzernanhang, „Eigenkapital“, gegeben. Die kumulierten Anpassungen aus Umrechnungsdifferenzen sind im "Accumulated Other Comprehensive Income" enthalten. Beim "Accumulated Other Comprehensive Income" handelt es sich im Wesentlichen um Marktwertanpassungen der Finanzinstrumente von Konzerngesellschaften entsprechend der Anteilsquoten an den at equity bilanzierten Gesellschaften.

7. Sonstige Verbindlichkeiten

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(in Mio. €)	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.335	5.829
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht ...	741	214
Sonstige Verbindlichkeiten	<u>49</u>	<u>102</u>
Gesamt	<u>7.125</u>	<u>6.145</u>

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. € 298 gegeben.

9. Vergütung

Die gesamten Vergütungen und sonstigen Zahlungen im Jahr 2002 für aktive und frühere Mitglieder des Board of Directors setzen sich folgendermaßen zusammen:

	<u>in €</u>
Fixum	4.493.538
Bonus	2.578.743
Honorare	<u>220.000</u>
	<u>7.292.281</u>

Anhang zum Einzelabschluss der EADS N.V.

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

	<u>Fix in €</u>	<u>Bonus in €</u>	<u>Honorare in €</u>	<u>2002 Gesamt in €</u>
Directors				
Manfred Bischoff.....	60.000	133.000	70.000	263.000
Jean-Luc Lagardère.....	60.000	133.000	70.000	263.000
Philippe Camus.....	1.202.281 ⁽¹⁾	614.000	—	1.816.281
Rainer Hertrich.....	1.500.146 ⁽²⁾	614.000	—	2.114.146
Noël Forgeard.....	1.042.997	482.953	—	1.525.950
Eckhard Cordes.....	30.000	66.500	25.000	121.500
Pedro Ferreras.....	30.000	66.500	35.000	131.500
Jean-René Fourtou.....	30.000	66.500	5.000	101.500
Michael Rogowski.....	30.000	66.500	15.000	111.500
Frühere Directors				
Axel Arendt.....	<u>508.114</u>	<u>335.790</u>	—	<u>843.904</u>
Gesamt:	<u><u>4.493.538</u></u>	<u><u>2.578.743</u></u>	<u><u>220.000</u></u>	<u><u>7.292.281</u></u>

(1) einschließlich € 57.399 zusätzlicher Zahlungen für frühere Jahre

(2) einschließlich € 355.632 zusätzlicher Zahlungen für frühere Jahre

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

	<u>Anzahl der Optionen</u>			<u>Ausübungs- preis €</u>	<u>Verfallsdatum</u>
	<u>am 1. Januar 2002</u>	<u>gewährt im Jahr 2002</u>	<u>am 31. Dezember 2002</u>		
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
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
Noël Forgeard.....	50.000	—	50.000	20,90	8. Juli 2010
	88.000	—	88.000	24,66	12. Juli 2011
	—	<u>108.000</u>	<u>108.000</u>	16,96	8. August 2012
Gesamt:	<u><u>678.000</u></u>	<u><u>378.000</u></u>	<u><u>1.056.000</u></u>		

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

Die Anstellungsverträge von Herrn Camus, Herrn Hertrich und Herrn Forgeard enthalten Pensionszusagen, wonach ihnen nach fünf Jahren im Leitungsgremium („Executive Committee“ der EADS) ab dem Alter von 60 Jahren eine jährliche Pension von 50% ihres jährlichen Basisjahresgehalts zusteht. Die Pensionsansprüche steigen nach 10 Jahren im Executive Committee auf 60%.

Diese Pensionspläne wurden im Rahmen eines Gemeinschaftsplans für Führungskräfte in Frankreich und Deutschland eingeführt und finanziert.

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

Anhang zum Einzelabschluss der EADS N.V.

ZUSATZANGABEN

1. Bericht zum Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Einleitung

Wir haben den beigefügten Abschluss der EADS N.V., Amsterdam („EADS“ oder „Gesellschaft“), für das Jahr 2002 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.

Erläuterungen zum Prüfungsziel

Aus geschäftlichen Gründen, die vom Management von Dassault Aviation vorgebracht wurden, erhielt EADS keine Zahlen zum finanziellen Ergebnis des Jahres 2002 der Dassault Aviation. Folglich konnten wir die berufüblichen Prüfungshandlungen, die wir für die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung an Dassault Aviation durchgeführt hätten, nicht vornehmen. Das geschätzte Beteiligungsergebnis für die von der EADS gehaltenen Anteile an Dassault Aviation beläuft sich für das Geschäftsjahr 2002 auf € 111 Millionen, das bei EADS bilanzierte anteilige Eigenkapital an Dassault Aviation beträgt zum 31. Dezember 2002 € 1.333 Millionen.

Wie in Anmerkung 2 der Notes („Grundsätze der Rechnungslegung“) des Konzernabschlusses erwähnt hat EADS ihren Abschluss in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standard Board aufgestellt, mit der Ausnahme, dass alle Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden. Sind bestimmte Voraussetzungen erfüllt, verlangen die IFRS die Aktivierung von Entwicklungskosten in der Periode ihres Anfalls als immaterielle Vermögensgegenstände.

Nach Auffassung der KPMG Accountants N.V. stellt der folgende Sachverhalt ebenfalls eine Abweichung von den IFRS dar: EADS weist ihren Anteil von 37,5 % am Gemeinschaftsunternehmen MBDA unter Anwendung einer anteiligen Konsolidierung von 50 % des Abschlusses von MBDA bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremdanteilen in Höhe von 12,5 % aus. Die IFRS fordern von einem Gesellschafter eines Gemeinschaftsunternehmens die anteilige Konsolidierung auf der Grundlage seines Anteils. Die wesentlichen Auswirkungen der Konsolidierung von Werten, die über die anteilige Eigentümerschaft an der MBDA hinausgehen, sind zum 31. Dezember 2002 der höhere Ausweis der Zahlungsmittel in der konsolidierten Bilanz um 10 %, der höhere Ausweis der liquiden Mittel (einschließlich der kurzfristig verfügbaren Wertpapiere) in der Kapitalflussrechnung für das Jahr 2002 um 3 % sowie der höhere Ausweis der Umsatzerlöse für die Division Verteidigung und zivile Systeme um 7 %.

Bestätigungsvermerk

Mit folgenden Einschränkungen vermittelt der Abschluss nach unserer Überzeugung in allen wesentlichen Punkten ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2002 und befindet sich in Übereinstimmung mit den IFRS des International Accounting Standard Board sowie den allgemeinen Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande:

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Abschluss ggf. hätte geändert werden müssen, hätte EADS Zahlen zum finanziellen Ergebnis erhalten und wären wir in der Lage gewesen, die berufüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation vorzunehmen. Die Bilanzierung der Entwicklungskosten entspricht nicht den IFRS. Nach Überzeugung der KPMG Accountants N.V. entspricht die anteilige Konsolidierung von 50 % des Abschlusses der MBDA bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremdanteilen nicht den IFRS.

Anhang zum Einzelabschluss der EADS N.V.

Dieser Abschluss erfüllt im übrigen die Anforderungen des niederländischen Rechts in Bezug auf die Konzernrechnungslegung und der Berichterstattung wie in Teil 9, Buch 2 des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches enthalten.

Den Haag, 7. März 2003

Amsterdam, 7. März 2003

KPMG Accountants N.V.

Ernst & Young Accountants

2. Ergebnisverwendung

Im Artikel 30 und 31 der Satzung ist niedergelegt, dass das Board of Directors bestimmen soll, welcher Anteil des Ergebnisses den Rücklagen zugeführt werden soll. Die Hauptversammlung kann nur nach Vorschlag des Board of Directors und nur in dem von Gesetz und Satzung zulässigen Umfang über die Rücklagen verfügen. Ausschüttungen können erst dann erfolgen, wenn der Jahresabschluss angenommen ist, aus dem 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 2002 ersichtlichen Jahresfehlbetrag in Höhe von Mio. € 299 mit den sonstigen Rücklagen zu verrechnen und € 0,30 pro Aktie aus den verwendbaren Rücklagen an die Aktionäre auszuschütten.

3. Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2002

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

Anhang zum Einzelabschluss der EADS N.V.

5.3 Prüfungshonorare

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

	KPMG Accountants N.V.		Ernst & Young Accountants	
	2002		2002	
	Betrag in T Euro	%	Betrag in T Euro	%
Prüfung				
• Prüfprozess, Bestätigungen, Prüfung des Einzel- und Konzernabschlusses.....	4.049	62,0	3.728	56,8
• Zusatzaufgaben.....	1.804	27,7	2.785	42,5
Zwischensumme.....	<u>5.853</u>	<u>89,7</u>	<u>6.513</u>	<u>99,3</u>
Andere Leistungen soweit relevant				
• Recht, Steuern, Personal	675		45	0,7
• Informationstechnologie	—	—	—	—
• Interne Revision.....	—	—	—	—
• Sonstige (zu detaillieren, wenn > 10% der Prüfungsgebühren).....	—	—	—	—
Zwischensumme.....	<u>675</u>	<u>10,3</u>	<u>45</u>	<u>0,7</u>
Gesamt.....	<u>6.528</u>	<u>100,0</u>	<u>6.559</u>	<u>100,0</u>

KAPITEL 6 — AUFSICHT ÜBER DIE GESELLSCHAFT

6.1 Geschäftsführung und Kontrolle

6.1.1 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 kann sich eine Geschäftsordnung geben. Eine derartige Geschäftsordnung (die „**Geschäftsordnung**“) wurde in ihrer aktuellen Form im Rahmen einer Sitzung des Board of Directors vom 7. Juli 2000 beschlossen und im Rahmen einer weiteren Sitzung vom 24. Juli 2002 abgeändert. 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 Personnel 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 der EADS-Gruppe beschränken (nähere Informationen finden Sie im vorstehenden Abschnitt „3.1.3 Geltendes 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 die Mitglieder des Boards von EADS Participations B.V. und zwei weitere unabhängige Board-Mitglieder umfasst, die in keiner Beziehung zu den Konzernen DaimlerChrysler, SOGEPA oder Lagardère oder zum französischen Staat stehen. Laut Participation Agreement besteht das erste Board of Directors aus elf Mitgliedern, von denen:

- vier von DaimlerChrysler
- vier von SOGEADE
- eines von SEPI(*)
- 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.

(*) Das Recht zur Nominierung eines Mitglieds des Board of Directors endet am dritten Jahrestag des Zusammenschlusses von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI zu EADS im Juli 2000, der erfolgte, um deren Aktivitäten in EADS zu vereinen.

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 der EADS-Gruppe;
- Zustimmung zur Gesamtstrategie und dem Strategieplan der EADS-Gruppe;
- Genehmigung des Geschäftsplans und des Jahresbudgets der EADS-Gruppe;
- Festlegung der wichtigsten Leistungsziele der EADS-Gruppe;
- Ernennung der Mitglieder des Executive Committee (siehe unten);
- Zustimmung zu Vorschlägen für die Ernennung der Chairmen des Supervisory Board (oder ähnlicher Gremien) und des Chief Executive Officer (oder vergleichbarer Position) von anderen wichtigen Unternehmen und Geschäftseinheiten der EADS-Gruppe;
- Zustimmung zu wesentlichen Änderungen der Organisationsstruktur der EADS-Gruppe;
- Zustimmung zu wichtigen Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen der EADS-Gruppe, die im Geschäftsplan enthalten sind und einen Wert von EUR 200 Mio. übersteigen;
- Zustimmung zu wichtigen strategischen Bündnissen und Kooperationsabkommen der EADS-Gruppe;
- Zustimmung zu allen maßgeblichen Entscheidungen, die sich auf die Geschäfte mit ballistischen Raketen der EADS-Gruppe auswirken;
- Zustimmung zu Angelegenheiten der Aktionärspolitik, wichtigen Maßnahmen oder wichtigen Ankündigungen für die Kapitalmärkte;
- Zustimmung zu anderen Maßnahmen und geschäftlichen Angelegenheiten, die für die EADS-Gruppe von grundlegender Bedeutung sind, oder die ein ungewöhnliches Risikoniveau beinhalten.

Das Board of Directors versammelte sich im Jahr 2002 siebenmal. Die durchschnittliche Teilnahmequote bei diesen Versammlungen betrug 77 %. Zu den diskutierten Themen und genehmigten Vorhaben gehörten die Strategie von EADS, die Reorganisation, Prozesse (wie zum Beispiel die Umstrukturierung des Geschäftsbereichs Raumfahrt und die Gründung von EADS North America), bedeutende Geschäftsangelegenheiten (wie zum Beispiel der Airbus-Produktionsplan 2002/2003, der Skynet 5/Paradigm-Vertrag sowie das US Coast Guard Deepwater-Programm), bedeutende Investitionsprojekte (wie zum Beispiel das A400M-Programm), die Genehmigung von Betriebsplänen, des Budgets, von Hedging-Maßnahmen, wichtiger Fusions- und Akquisitionstransaktionen, der Vergütung (einschließlich Aktienoptionspläne und Belegschaftsaktienpläne) sowie die Finanzergebnisse und der Ausblick der Gruppe. Während dieses Zeitraums wurde das Board of Directors regelmäßig durch Geschäftsberichte von den Chief Executive Officers, kontinuierlich aktualisierte Prognosen sowie strategische und betriebliche Pläne auf dem Laufenden gehalten.

Im Jahr 2002 nahm das Board of Directors auch den Rücktritt von Axel Arendt als Mitglied des Board of Directors, Mitglied des Executive Committee und Chief Financial Officer und von Alberto Fernández als Mitglied des Executive Committee an, genehmigte die Ernennung von Ralph Crosby, Francisco Fernández-Sainz, Jussi Itävuori und Hans-Peter Ring (als Chief Financial Officer) als Mitglieder des Executive Committee und genehmigte insbesondere die Ernennung von Antoine Bouvier, Fabrice Brégier, Patrick Jourdan und Marwan Lahoud als jeweilige Chief Executive Officers von Astrium, Eurocopter, EADS Telecom und MBDA.

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.

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 der Versammlung die

(*) verstarb während seiner Amtszeit. Siehe „7.1.1 Jüngster Geschäftsgang und Ausblick — Der Verlust von Jean-Luc Lagardère“.

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, mit Ausnahme von CASA-Angelegenheiten (entsprechend der Definition in Abschnitt 3.3.2), erfordern eine Ja-Stimme von mindestens sieben Mitgliedern durch persönliche Abstimmung oder Stimmrechtsvollmacht. Eine CASA-Angelegenheit erfordert eine Ja-Stimme von mindestens sieben Mitgliedern, einschließlich des von SEPI benannten Board-Mitglieds.

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, es sei denn, es handelt sich um eine CASA-Angelegenheit, in welchem Fall das von SEPI benannte Board-Mitglied ebenfalls anwesend oder vertreten sein muss.

Die besonderen Bestimmungen bezüglich der Mehrheit und Beschlussfähigkeit im Zusammenhang mit CASA-Angelegenheiten enden am dritten Jahrestag nach dem Datum des Vollzugs des Zusammenschlusses zu EADS im Juli 2003 oder an dem Tag, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr hält, je nachdem, welches Ereignis zuerst eintritt.

Bei Uneinigkeit im Board of Directors, die nicht dazu führt, dass DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption ausüben kann (siehe Abschnitt „3.3.2 Aktienbesitz und Stimmrechte — Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“), wird die Angelegenheit an Jean-Luc 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 Personnel 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. Beziehen sich die im Rahmen der Sitzung behandelten geschäftlichen Belange auf eine CASA-Angelegenheit, ist auch die Anwesenheit und Zustimmung des von SEPI benannten Direktors erforderlich.

6.1.2 Audit Committee

Das Audit Committee gibt dem Board of Directors Empfehlungen über die Ernennung der Abschlussprüfer und die Festlegung deren Vergütung und die Feststellung der Jahres- und Zwischenabschlüsse, bespricht mit den Abschlussprüfern deren Prüfungsprogramm sowie die Ergebnisse deren Prüfung und überwacht die Übereinstimmung der internen Kontrollen der EADS-Gruppe, der Bilanzierungsgrundsätze und der Finanzberichterstattung. Das Audit Committee ist dafür verantwortlich zu gewährleisten, dass die internen und externen Prüfungsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt werden, und dass den Prüfungsangelegenheiten bei den Zusammenkünften des Board of Directors ausreichende Beachtung geschenkt werden.

Das Audit Committee prüft die Halbjahres- und Jahresabschlüsse auf der Basis beider Dokumente, die im Voraus und nach Gesprächen mit den Abschlussprüfern verteilt wurden. 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 Jean-Luc Lagardère^(*); weitere Mitglieder sind Eckhard Cordes und Louis Gallois. Das Audit Committee kommt zweimal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammen. Das Audit Committee versammelte sich im Jahr 2002 zweimal bei einer Teilnahmequote von 100 %, um die Ergebnisse des Jahres 2001 sowie die Halbjahresergebnisse für das Jahr 2002 der Gesellschaft zu prüfen.

6.1.3 Personnel Committee

Das Personnel Committee gibt dem Board of Directors Empfehlungen für die Ernennungen in das Executive Committee und der Chief Executive Officers von Hauptgeschäftseinheiten von EADS, für Personal- und

(*) verstarb während seiner Amtszeit. Siehe „7.1.1 Jüngster Geschäftsgang und Ausblick — Der Verlust von Jean-Luc Lagardère“.

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) und entscheidet über die Arbeitsverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten in Bezug auf die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee. Vorsitzende des Personnel Committee sind Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère^(*); weitere Mitglieder sind Philippe Camus, Rainer Hertrich, Eckhard Cordes und Louis Gallois.

Das Personnel Committee kommt zweimal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammen. Das Personnel Committee kam im Jahr 2002 fünfmal mit einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 90 % zusammen, um die Bonuszahlungen für das Jahr 2001 sowie die Vergütungspolitik und den Aktienoptionsplan für das Jahr 2002 zu prüfen.

Zusammensetzung des Board of Directors

<u>Name</u>	<u>Alter</u>	<u>Beginn der Amtszeit</u>	<u>Ende der Amtszeit</u>	<u>Hauptfunktion in der EADS-Gruppe</u>	<u>Haupttätigkeit außerhalb der EADS-Gruppe</u>
Manfred Bischoff.....	60	2000	2005	Chairman von EADS	Mitglied des Vorstands von DaimlerChrysler
Jean-Luc Lagardère ^(*)	75	2000	2005	Chairman von EADS	Persönlich haftender und geschäftsführender Gesellschafter von Lagardère
Philippe Camus.....	56	2000	2005	CEO von EADS	Chairman und CEO von Arjil Commanditée — Arco (persönlich haftender und geschäftsführender Gesellschafter von Lagardère)
Rainer Hertrich.....	53	2000	2005	CEO von EADS	CEO von DCLRH
Eckhard Cordes.....	52	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 Aluminio Catalán, SA
Noël Forgeard.....	56	2000	2005	President und CEO von Airbus	Mitglied des Board of Directors von IMS SA
Louis Gallois.....	59	2000	2005	Mitglied des Board of Directors von EADS	President von SNCF
Jean-René Fourtou.....	63	2000	2005	Mitglied des Board of Directors von EADS	Chairman und CEO von Vivendi Universal
Michael Rogowski.....	64	2000	2005	Mitglied des Board of Directors von EADS	Vorsitzender des Aufsichtsrats der J.M. Voith AG

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

Manfred Bischoff

- Chairman von EADS Participations B.V.;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der EADS Deutschland GmbH;

(*) verstarb während seiner Amtszeit. Siehe „7.1.1 Jüngster Geschäftsgang und Ausblick — Der Verlust von Jean-Luc Lagardère“.

- Vorsitzender des Aufsichtsrats und Mitglied des Human Resources Committee und des Mediation Committee der Dasa AG;
- Vorsitzender des Supervisory Board von DCLRH;
- Vorsitzender des Supervisory Board der MTU Aero Engines GmbH;
- 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 Lagardère;
- Mitglied des Board of Directors der Mitsubishi Motors Corporation.

Jean-Luc Lagardère^(*)

- Chairman von EADS Participations B.V.;
- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Capital & Management;
- Chairman und Chief Executive Officer von Hachette SA;
- Chairman von France Galop;
- Ständiger Vertreter von Lagardère als Mitglied des Verbands „Le Cercle de l’Industrie“
- Président von Lagardère SAS;
- Président der Fondation Hachette;
- Manager von Lagardère Elevage;
- Mitglied des Advisory Committee der Bank of France (Paris).

Philippe Camus

- 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 der Stichting Administratiekantoor EADS (der „Stiftung“)
- Mitglied des Board of Directors von Crédit Lyonnais;
- 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

- Chief Executive Officer von EADS Participations B.V.;
- Chief Executive Officer von Dasa AG;
- Chief Executive Officer von EADS Deutschland GmbH;
- Chairman des Shareholders Committee von Astrium N.V.;
- Chairman des Shareholders Committee und Mitglied des Remuneration Committee von Airbus;
- Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V., BDLI;
- Mitglied des Board of Directors des Aspen Institute Berlin.

Eckhard Cordes

- Chairman der Detroit Diesel Corporation;
- Geschäftsführer der MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH;
- Geschäftsführer der EvoBus GmbH;
- Vorstandsmitglied der Rheinmetall AG;
- Mitglied des Board of Directors der TAG McLaren Holdings Ltd;

(*) verstarb während seiner Amtszeit. Siehe „7.1.1 Jüngster Geschäftsgang und Ausblick — Der Verlust von Jean-Luc Lagardère“.

- Vorstandsmitglied der Deutsche Messe AG;
- Vorstandsmitglied der Deutsche BP AG.

Pedro Ferreras

- 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

- 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;
- Chairman des Supervisory Board und Mitglied des Human Resources Committee und des Mediation Committee der Airbus Deutschland GmbH;
- Ständiger Vertreter von Airbus im Board of Directors von Airbus Simulators Services;
- 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

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

Jean-René Fourtou

- Mitglied des Board of Directors der Stiftung;
- Chief Executive Officer von US1 Entertainment Inc;
- Chairman des Supervisory Board von Vivendi Environnement;
- Chairman des Supervisory Board von Groupe Canal +;
- Mitglied des Board of Directors von USA Interactive;
- Mitglied des Supervisory Board von Axa;
- Mitglied des Executive Committee von Axa Milleimes SAS;
- Vice-Chairman des Board of Directors von Axa Assurances IARD Mutuelle;
- Vice-Chairman des Board of Directors von Axa Assurances Vie Mutuelle;
- Vice-Chairman des Board of Directors von Axa Courtage Assurances Mutuelle;
- Mitglied des Board of Directors von Axa Financial Inc;
- Mitglied des Board of Directors von The Equitable Life Assurance;
- Mitglied des Supervisory Board von Aventis;
- Mitglied des Board of Directors von Cap Gemini;
- President des ICC, Chambre de Commerce Internationale.

Michael Rogowski

- Mitglied des Board of Directors der Stiftung;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Messe AG;
- Mitglied des Supervisory Board der HDI Versicherung auf Gegenseitigkeit;
- Mitglied des Aufsichtsrats der IKB Deutsche Industrie-Bank AG.

Am 28. März 2003 schlug das Board of Directors in einer außerordentlichen Sitzung vor, die der Jahreshauptversammlung des Jahres 2003 zur Beschlussfassung vorgelegten Themen um folgende Punkte zu erweitern: (i) die Ernennung von Arnaud Lagardère zum Mitglied des Board of Directors und (ii) vorbehaltlich dieser Bestellung durch die Jahreshauptversammlung und mit sofortiger Wirkung ab diesem Zeitpunkt, Arnaud Lagardère zu einem der Chairmen des Board of Directors und zu einem Mitglied des Audit Committee und des Personnel Committee dieses Organs zu bestellen.

Ein Beschluss über die Ernennung von Hans-Peter Ring zum Mitglied des Board of Directors, um Axel Arendt zu ersetzen, der mit Wirkung vom 1. November 2002 zurücktritt, wird den Aktionären auf der für den 6. Mai 2003 einberufenen Hauptversammlung vorgelegt werden.

Die zwei unabhängigen Directors sind Jean-René Fourtou und Michael Rogowski.

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.

Die Gesellschaft zieht Verfahren in Erwägung, mit deren Hilfe die Leistung des Board of Directors in der Zukunft beurteilt werden kann.

6.1.4 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 der EADS-Gruppe. Das Executive Committee versammelte sich im Jahre 2002 zwölfmal.

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 der EADS-Gruppe;
- Leistungskontrolle der einzelnen Geschäfte der EADS-Gruppe 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 Aufgabenbereichs 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 grundsätzlich 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

<u>Name</u>	<u>Alter</u>	<u>Beginn der Amtszeit</u>	<u>Ende der Amtszeit</u>	<u>Haupttätigkeit</u>
Philippe Camus	56	2000	2005	Chief Executive Officer
Rainer Hertrich	53	2000	2005	Chief Executive Officer
François Auque	46	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Raumfahrt
Ralph Crosby	55	2002	2007	Chairman und CEO von EADS North America
Thomas Enders.....	44	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und zivile Systeme
Francisco Fernández-Sainz	57	2002	2007	Leiter des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge
Noël Forgeard.....	56	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Airbus und President und CEO von Airbus
Jean-Louis Gergorin	56	2000	2005	Leiter Strategische Koordinierung
Jean-Paul Gut	41	2000	2005	Leiter von EADS International
Gustav Humbert	53	2000	2005	Airbus Chief Operating Officer
Jussi Itävuori	47	2002	2007	Leiter Personalwesen
Hans-Peter Ring.....	52	2002	2007	Chief Financial Officer
Dietrich Russell	61	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Luftfahrt

Philippe Camus, Chief Executive Officer

Er war vorher Chairman des Vorstands von Aerospatiale Matra. Im Jahr 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 SCA 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.

Rainer Hertrich, Chief Executive Officer

Er begann seine Laufbahn im Jahr 1977 bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH. 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 der Dasa AG und gleichzeitig zum President und CEO der Motoren- und Turbinen-Union München GmbH (MTU) von Dasa ernannt. Im März 2000 wurde er President und CEO der Dasa AG. Er studierte Betriebswirtschaft an der Technischen Universität Berlin und der Universität Nürnberg und erwarb einen Abschluss als Diplom-Kaufmann.

François Auque, Geschäftsbereich Raumfahrt

Er wurde im Jahr 1991 zum Chief Financial Officer und im Jahr 1999 zum Group Managing Director für Satelliten bei Aerospatiale Matra und zum Mitglied des Management Board von Aerospatiale Matra ernannt. François Auque trat 1991 als Chief Financial Officer der Aerospatiale-Gruppe ein. Er erwarb Abschlüsse der Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC), der Ecole Nationale d'Administration (ENA) und des Institut d'Études Politiques (IEP) in Paris.

Ralph D. Crosby Jr., Chairman und CEO von EADS North America

Zuvor war Ralph D. Crosby President des Sektors Integrierte Systeme der Northrop Grumman Corporation, Corporate Vice President und General Manager des Geschäftsbereichs Verkehrsflugzeuge und der B-2-Abteilung. Er erwarb einen akademischen Grad der Naturwissenschaften an der US Military Academy, einen Magister sowohl in internationalen Beziehungen vom Graduate Institute of International Studies in Genf als auch in öffentlicher Verwaltung der Harvard University.

Thomas Enders, Geschäftsbereich Verteidigung und zivile Systeme

Nach Ausübung verschiedener Ämter in internationalen Forschungsinstituten, im deutschen Parlament und im Planungsstab 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 1996-2000 war er für den Bereich Corporate Strategy & Technology zuständig. Er hat akademische Abschlüsse der Universität Bonn und der UCLA, Kalifornien.

Francisco Fernandez Sainz, Geschäftsbereich 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

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 erster President und Chief Executive Officer der integrierten Airbus-Gesellschaft. Er erwarb Abschlüsse von der Ecole Polytechnique und der Ecole des Mines in Paris.

Jean-Louis Gergorin, Executive Vice-President, Leiter der Strategischen Koordinierung

Ehemals Managing Director (Strategische Koordinierung) von Aerospatiale Matra startete er seine Karriere bei der französischen Regierung, indem er Leiter der Planungsabteilung des französischen Außenministeriums und Mitglied des französischen/deutschen Komitee für Sicherheit und Verteidigung wurde. Seit dem Jahr 1984 hatte er

leitende strategische Positionen bei MATRA und LAGARDÈRE inne. Er erwarb Abschlüsse der École Polytechnique und der École Nationale d'Administration in Paris und ist ein ehemaliger Absolvent des Stanford Executive Programms.

Jean-Paul Gut, Executive Vice-President, EADS International

Vor Juli 2000 war er Executive Chairman von Aerospatiale Matra Lagardère International und Group Managing Director des Bereichs 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. Er begann seine Tätigkeit bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) im Jahr 1980 und wurde im Jahr 1994 Präsident und CEO von 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, Executive Vice President, Leiter des Personalwesens

Herr Itävuori kam im September 2001 zu EADS. 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. Seine akademischen Abschlüsse erwarb er an der Vaasa School of Economics in Finnland.

Hans Peter Ring, Chief Financial Officer

Er erwarb einen akademischen Grad in Betriebswirtschaft und begann seine Laufbahn im Jahr 1977 bei MBB. Im Jahr 1987 wurde er zum Leiter Controlling innerhalb des Geschäftsbereichs Raketen und Abwehr ernannt. Später wurde er zum Leiter Controlling im Geschäftsbereich Luftfahrt und Verteidigung der Dasa AG ernannt. Von 1992-1995 war er CFO 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.

Dietrich Russell, Geschäftsbereich 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.

6.2. Bezüge der Mitglieder des Board of Directors und wesentlicher Führungskräfte

6.2.1 Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee

Vergütung der Mitglieder des Board of Directors

Die Non-Executive Directors erhalten für ihre im Geschäftsjahr ausgeübte Tätigkeit Gesamtbezüge in Höhe von EUR 900.000. Diese Gesamtvergütung besteht aus einem festen Anteil zuzüglich Sitzungsgeld i. H. v. EUR 5.000 pro Director und EUR 10.000 pro Chairman pro Sitzung sowie einer leistungsbezogenen Vergütung, die von der Höhe des EBIT der EADS-Gruppe abhängig ist.

Im Jahr 2002 erhielten die Non-Executive Directors für die Teilnahme an Board-Sitzungen folgende Vergütungen:

— Manfred Bischoff.....	: EUR 70.000
— Jean-Luc Lagardère ^(*) ...	: EUR 70.000
— Eckhard Cordes.....	: EUR 25.000
— Pedro Ferreras.....	: EUR 35.000
— Jean-René Fourtou	: EUR 5.000
— Louis Gallois	: EUR 0 (Mr. Gallois verzichtete auf jegliche Vergütung)
— Michael Rogowski	: EUR 15.000

(*) verstarb während seiner Amtszeit. Siehe „7.1.1 Jüngster Geschäftsgang und Ausblick — Der Verlust von Jean-Luc Lagardère“.

Die Executive Directors, die auch Mitglieder des Executive Committee sind, erhalten abgesehen von ihrer Vergütung als Mitglieder des Executive Committee keine weitere direkte Vergütung für ihre Funktion als Mitglied des Board of Directors.

Weitere Details im Hinblick auf die Vergütung von Mitgliedern des Board of Directors im Jahr 2002 finden sich im Abschnitt „Anhang zum Einzelabschluss der EADS N.V. — Anmerkung 9. Vergütung“.

Zum Stand dieses Dokumentes hielten die Mitglieder des Board of Directors (einschließlich diejenigen, die gleichzeitig Mitglieder des Executive Committees sind) insgesamt 24.680 Aktien von EADS (ausschließlich der in Investmentfonds enthaltenen Aktien).

Vergütung der Mitglieder des Executive Committee

Die Mitglieder des Executive Committee erhalten für ihre im Geschäftsjahr ausgeübte Tätigkeit Gesamtbezüge in Höhe von EUR 11.383.000. Diese Gesamtvergütung besteht aus einem festen Anteil und einer leistungsbezogenen Vergütung, die von der Erreichung der persönlichen Zielvereinbarungen und der Höhe des EBIT der EADS-Gruppe abhängig ist.

Die Vergütung, die EADS und alle ihre Konzerngesellschaften im Jahre 2002 den beiden Chief Executive Officers der Gesellschaft, Philippe Camus und Rainer Hertrich, zahlten, belief sich auf EUR 1.816.281 bzw. EUR 2.114.146.

Zusätzlich sind den Executive Directors Pensionsversicherungen gewährt worden. Details hierzu finden sich im Abschnitt „Anhang zum Einzelabschluss der EADS N.V. — Anmerkung 9. Vergütung“.

6.2.2 Den beiden Chief Executive Officers eingeräumte Optionen

Siehe nachstehend unter Abschnitt „6.3.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter — Mitarbeitern gewährte Optionen“.

6.2.3 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 2002 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 oben stehenden Abschnitt „3.3.2 Aktienbesitz und Stimmrechte — Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschrieben.

Wie in Absatz „3.1.3. Allgemeine Angaben über die Gesellschaft — Geltendes Recht — Laufende Offenlegungspflichten“ weiter oben 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.

6.2.4 Darlehen und Garantien an Directors

EADS hat ihren Direktoren oder Mitgliedern des Executive Committee keine Darlehen gewährt.

6.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter

6.3.1 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 die gesamte Gruppe gebunden. Für das Top-Management der Gruppe wurde ein Aktienoptionsplan aufgestellt (siehe „6.3.3 — Mitarbeitern gewährte Optionen“ unten), und anlässlich des öffentlichen Angebots und der Börseneinführung von EADS hatten die Mitarbeiter die Möglichkeit, Aktien zu günstigen Bedingungen zu erwerben (siehe „6.3.2 — Mitarbeiterangebot“ unten).

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 Vergütungen in Abhängigkeit vom Erreichen der allgemeinen Ziele für die Gesellschaft und individuellen Leistungen.

6.3.2 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 berechnigte 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. Berechnigte Mitarbeiter konnten Aktien zum Preis von EUR 15,30 zeichnen, der dem Kaufpreis für Privatanleger abzüglich eines Preisnachlasses von 15 % entsprach.

Mitarbeiter waren berechnigt, 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 erwerben, 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 EUR 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 12. 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 berechnigte Mitarbeiter im Rahmen des Mitarbeitersparplans der EADS-Gruppe gezeichneten Aktien wurden zum Preis von EUR 10,70 pro Aktie angeboten;
- die durch berechnigte Mitarbeiter direkt gezeichneten Aktien wurden zum Preis von EUR 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 berechnigten 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 EUR 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 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 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 der EADS-Gruppe gezeichneten Aktien wurden zum Preis von EUR 8,86 pro Aktie angeboten;
- die durch berechnigte Mitarbeiter direkt gezeichneten Aktien wurden zum Preis von EUR 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.

6.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen

Das Board of Directors genehmigte in seinen Sitzungen am 26. Mai 2000, 20. Oktober 2000, 12. Juli 2001 und 9. August 2002 im Rahmen seiner von den Hauptversammlungen vom 24. Mai 2000 und 10. Mai 2001 erteilten

Befugnisse die Gewährung von Aktienoptionen für die Zeichnung von Aktien der Gesellschaft. Die wichtigsten Merkmale dieser Optionen sind in der nachstehenden Aufstellung zusammengefasst:

	<u>Erste Tranche</u>	<u>Zweite Tranche</u>
Datum der Hauptversammlung	24. Mai 2000	24. Mai 2000
Datum der Board-Sitzung	26. Mai 2000	20. Oktober 2000
Anzahl der Aktien, die gezeichnet werden können	5.135.400	240.000
davon Aktien, die von 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.....	EUR 20,90	EUR 20,90
Anzahl der ausgeübten Optionen ...	0	0

	<u>Dritte Tranche</u>	<u>Vierte Tranche</u>
Datum der Hauptversammlung.....	10. Mai 2001	10. Mai 2001
Datum der Board-Sitzung	12. Juli 2001	9. August 2002
Anzahl der Aktien, die gezeichnet werden können	7.926.425	7.276.100
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
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.....	EUR 24,66	EUR 16,96
Anzahl der ausgeübten Optionen ...	0	0

(*) Weitere Details im Hinblick auf die Optionen, die den Executive Directors im Jahr 2002 gewährt wurden, finden sich im Abschnitt „Anhang zum Einzelabschluss der EADS N.V. — Anmerkung 9. Vergütung“.

KAPITEL 7 — JÜNGSTER GESCHÄFTSGANG UND AUSBLICK

7.1 Jüngster Geschäftsgang

7.1.1 Der Verlust von Jean-Luc Lagardère

Jean-Luc Lagardère, einer der beiden Chairmen des Board of Directors von EADS, der eine treibende Kraft bei der Gründung von EADS war, starb nach schwerer Krankheit am 14. März 2003. Am 28. März 2003 schlug das Board of Directors in einer außerordentlichen Sitzung vor, die der Jahreshauptversammlung 2003 zur Beschlussfassung vorgelegten Themen um folgende Punkte zu erweitern: (i) die Bestellung von Arnaud Lagardère zum Mitglied des Board of Directors und (ii) vorbehaltlich dieser Bestellung durch die Jahreshauptversammlung und mit sofortiger Wirkung ab diesem Zeitpunkt, Arnaud Lagardère zu einem der Chairmen des Board of Directors und zu einem Mitglied des Audit Committee und des Personnel Committee zu bestellen. Der französische Staat hat durch die Stimme seines Präsidenten Jacques Chirac die Kandidatur von Arnaud Lagardère für diese Bestellung befürwortet.

7.1.2 EADS wurde in den deutschen MDAX Index aufgenommen

Infolge der jüngsten Änderungen der Regelwerke der Frankfurter Wertpapierbörse durch die Deutsche Börse AG können außerhalb Deutschlands ansässige Unternehmen in die Hauptaktienindizes (mit Ausnahme des DAX 30) aufgenommen werden. Im Februar 2003 wurde EADS N.V. in den MDAX 50 aufgenommen. Am ersten Handelstag nach der Neustrukturierung des MDAX, dem 24. März 2003, betrug die Gewichtung von EADS im neuen Index 9,4 %, basierend auf dem Schlusskurs der EADS-Aktie von EUR 9,38 in Frankfurt am 21. März 2003.

7.1.3 Emission eines Eurobonds in Höhe von EUR 1 Milliarde

Im Februar 2003 kündigte EADS ihr erstes 3 Milliarden Euro Medium Term Note („EMTN“-) Programm an und startete dazu ein Angebot eines ersten Eurobonds in einer Höhe von EUR 1 Mrd. Der siebenjährige Eurobond ist mit einem Coupon von 4,625 % ausgestattet. Das ursprünglich mit einem Betrag von EUR 750 Mio. vorgesehene Angebot wurde als Reaktion auf die Nachfrage der Anleger auf EUR 1 Mrd. erhöht. Die Ziele dieser Erstbegebung sind die Refinanzierung bestehender Schulden und die Verlängerung des Laufzeitenprofils der Schulden von EADS bei gleichzeitigem Profitieren von den derzeitigen attraktiven Zinsen. Das Management ist der Auffassung, dass das EMTN-Programm die Präsenz und Position von EADS insgesamt an den Kapitalmärkten stärken und die Flexibilität bei der Reaktion auf fluktuierende Finanzierungsanforderungen verbessern wird.

7.1.4 Astrium

Am 31. Januar 2003 kündigte EADS die Übernahme der 25 %igen Beteiligung an Astrium N.V. von BAE SYSTEMS an. Astrium ist ein Unternehmen, dessen Geschäftstätigkeit die zivile sowie militärische Telekommunikation und Erdbeobachtung, wissenschaftliche und Navigationsprogramme, Avionik und Ausrüstung für Satelliten umfasst. Die Durchführung der Transaktion hängt noch von der aufsichtsrechtlichen Zustimmung ab. Die vollständige Kontrolle über Astrium N.V. und Paradigm Secure Communications Ltd., die früher gemeinsam von BAE SYSTEMS und EADS ausgeübt wurde, wird nach dem Erhalt der aufsichtsrechtlichen Zustimmung auf EADS übertragen.

Vor Abschluss der Transaktion werden sowohl EADS als auch BAE SYSTEMS jeweils eine Kapitaleinlage in Höhe von EUR 84 Mio. (insgesamt EUR 168 Mio.) bei Astrium N.V. leisten. Die Bareinlage wird eine schnellere Umsetzung der EADS-Strategie — die Steigerung der industriellen und finanziellen Effizienz der Gesellschaft — ermöglichen. EADS, die bereits im Besitz einer 75-prozentigen Beteiligung an Astrium N.V. ist, wird bei Abschluss der Transaktion die Anteile von BAE SYSTEMS an Astrium N.V. für EUR 84 Mio. erwerben. Bei Berücksichtigung der Bareinlage wird die Beteiligung von BAE SYSTEMS an Astrium N.V. an EADS übertragen, ohne dass im Endeffekt eine Nettobarzahlung geleistet wird. Diese Bedingungen spiegeln den derzeitigen Abwärtstrend im kommerziellen Raumfahrtsektor wider, jedoch auch die weiterhin bestehende Absicht von EADS, Astrium N.V. so zu positionieren, dass bis zum Jahr 2004 die Rückkehr zur EBIT-Rentabilität erreicht wird sowie die Führungsrolle von EADS bei einer zukünftigen Konsolidierung der Raumfahrtindustrie unter einem vereinigten Management.

Im Juli 2002 hatten EADS und BAE SYSTEMS ihre Absicht zur Übertragung des Anteils an Astrium N.V. von BAE SYSTEMS an EADS angekündigt und haben im Anschluss daran Paradigm Secure Communications gegründet, um dem Erfordernis nach Service-Dienstleistungen für das geplante militärische Kommunikations-Satellitenprogramm Skynet 5 für das britische Verteidigungsministerium nachzukommen. Laut der ursprünglichen Konditionen war der Abschluss des Verkaufs des Anteils an Astrium N.V. vom Abschluss von Verträgen mit

Großbritannien in Bezug auf das Skynet 5-Programm bedingt. Für den Fall, dass EADS keinen Abschluss des Skynet 5-Vertrags erreicht, hat BAE SYSTEMS zugestimmt, an EADS EUR 55 Mio. zu zahlen.

EADS ist weiterhin der Auffassung, dass das Skynet 5-Programm sowohl für die britische als auch die Raumfahrtinitiative von strategischer Bedeutung ist, und ist vollauf bemüht, den Skynet 5-Vertrag mit dem britischen Verteidigungsministerium so bald wie möglich zu unterzeichnen. BAE SYSTEMS hat sich bereit erklärt, EADS auch weiterhin bei der Sicherung des Skynet 5-Vertrags zu unterstützen.

Für EADS ist die Akquisition ein Schlüsselement in dem Bemühen zur Umstrukturierung und Integration aller Raumfahrtbeteiligungen in Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Spanien. Siehe „4.1.6. Raumfahrt“.

7.2 Finanzieller Ausblick für das Jahr 2003

Das kontinuierliche Wachstum der Geschäftsaktivitäten von EADS im Verteidigungssektor (einschließlich Militärflugzeuge und Militärhubschrauber, Lenkflugkörpersysteme, Verteidigungselektronik, sichere Kommunikation etc.) hat weiterhin höchste Priorität für das Management, wobei die Umsatzerlöse aus dem Jahr 2002 in Höhe von EUR 6 Mrd. bis zum Jahr 2005 um ca. 60% wachsen sollen. Ein großer Teil dieses angestrebten Wachstums spiegelt sich bereits im Auftragsbestand von EADS durch neue Verteidigungsprogramme wie etwa den Eurofighter, die Hubschrauber NH90 und Tiger sowie die neue Generation von Lenkflugkörpersystemen wider. Für verschiedene Programme beginnt dieses Jahr die Auslieferungsphase, was zum EBIT-Wachstum der Geschäftsaktivitäten von EADS im Verteidigungssektor beiträgt.

Für das Jahr 2003 setzt das Management von EADS umsichtige finanzielle Ziele, die EADS die Flexibilität erhalten, auf Veränderungen im Markt zu reagieren. In diesem unsicheren Umfeld wird sich EADS weiterhin mehr auf Rentabilität und Cash Kontrolle konzentrieren als auf die Erhöhung ihrer Marktanteile.

Trotz des anspruchsvollen wirtschaftlichen Umfelds rechnet EADS damit, dass die Umsatzerlöse im Jahr 2003 insgesamt im Vergleich zum Jahr 2002 relativ stabil bleiben. Diese Erwartung basiert auf einer für das Jahr 2003 erwarteten Auslieferung von 300 Flugzeugen von Airbus und unterstellt einen durchschnittlichen Wechselkurs am Markt zwischen Euro und US-Dollar von 1,10 (Euro zu US-Dollar) im Jahr 2003. Daher wird damit gerechnet, dass der Teil der Umsatzerlöse, der nicht durch Finanzinstrumente gesichert ist, durch den sich verschlechternden Kurs des US-Dollars beeinträchtigt wird (durchschnittlicher Wechselkurs im Jahr 2002 zwischen Euro und US-Dollar: 0,95). Dieser negative Effekt sollte durch das Wachstum, das auf dem Anlaufen einiger Programme im Verteidigungsbereich sowie der erstmaligen 100%-igen Konsolidierung von Astrium N.V. beruht, ausgeglichen werden.

Auf Grund der derzeitigen unsicheren Konjunkturlage legt das Management kein präzises EBIT-Ziel für das Jahr 2003 fest. EADS erwartet derzeit, dass im Jahr 2003 das EBIT (vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten) sich im selben Bereich wie im Jahr 2002 bewegen wird; diese Annahme basiert auf 300 Auslieferungen von Airbus und der Berücksichtigung der erwarteten Erhöhung der F&E-Ausgaben um ca. EUR 0,2 Mrd. auf das höchste Niveau im Jahr 2003. Das Ziel von EADS hinsichtlich des EBIT für das Jahr 2003 schließt auch eine beachtliche Rückstellung für eine umfangreiche Neugestaltung des Geschäftsbereiches Raumfahrt ein, um im Jahr 2004 Rentabilität zu erzielen. Das für das Jahr 2003 für den Geschäftsbereich Raumfahrt erwartete EBIT repräsentiert verglichen mit dem Jahr 2002 eine weitere Verschlechterung, die auf der andauernden Umstrukturierung und auf Programmkosten beruht, und die erstmalige vollständige Konsolidierung von Astrium. Diese negativen Effekte werden durch die erwartete bessere Entwicklung der Geschäftsbereiche von EADS ausgeglichen, die nun Verteidigungsprogramme anlaufen lassen (wie Militärische Transportflugzeuge, Luftfahrt sowie Verteidigung und Zivile Systeme).

Es wird erwartet, dass der freie Cashflow vor Berücksichtigung der Auswirkungen der Kundenfinanzierung auf die liquiden Mittel im Jahr 2003 positiv bleibt, was die fortgesetzte Fähigkeit zur Selbstfinanzierung des A380-Programms widerspiegelt. Das Management hat eine strenge Kontrolle des Risikos im Zusammenhang mit der Kundenfinanzierung eingeführt, das es Airbus erlaubt, ihre Kunden jeweils bei Betrachtung des Einzelfalles umsichtig zu unterstützen, ohne dabei die finanziell solide Position von EADS zu gefährden. Das Budget von EADS für zusätzliche Kundenfinanzierung ist für das Jahr 2003 signifikant niedriger als das ursprüngliche Budget für das Jahr 2002 von EUR 1,8 Mrd. und das Management von EADS hat sich verpflichtet, seine restriktive Praxis, Nettozuwächse auf dem niedrigst möglichen Stand zu halten, fortzuführen.

7.3 Vorläufiger Unternehmenskalender der Finanz-Kommunikation

Veröffentlichung des Jahresergebnisses 2002:

10. März 2003

Global Investor Forum:

28. - 29. April 2003

Veröffentlichung der Zahlen für das erste Quartal 2003:

6. Mai 2003

Jahreshauptversammlung:

6. Mai 2003

Veröffentlichung der Halbjahreszahlen 2003:

28. Juli 2003

Veröffentlichung der Zahlen für das dritte Quartal 2003:

6. November 2003

Dieses Dokument ist auch unter den
folgenden Adressen erhältlich:

**European Aeronautic Defence and Space
Company – EADS**

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