



Verkaufsprospekt / Börsenzulassungsprospekt



EADS

European Aeronautic Defence and Space Company

**European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.,
Amsterdam**

**Nachtrag vom 8. Juli 2000
zum Verkaufsprospekt/Börsenzulassungsprospekt
vom 7. Juli 2000**

Am 8. Juli 2000 wurde der Zusammenschluß von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA zur EADS wirksam durchgeführt.

Desweiteren wurde am 8. Juli 2000 der Kaufpreis auf Euro 19,-- pro Stammaktie festgelegt. Daraus ergibt sich ein Kaufpreis für Privatanleger von Euro 18,-- pro Stammaktie.

Der Gesellschaft fließt aus dem Globalen Angebot unter der Annahme, daß die Mehrzuteilungsoption ausgeübt wird, ein Nettoerlös von rund Euro 1.581 Mio. zu. Die von der Gesellschaft zu tragenden Emissionskosten belaufen sich auf rd. € 87,9 Mio. einschließlich der Gesamtvergütung an die Konsortialbanken in Höhe von rd. € 51,9 Mio.

Die berichtigte Kapitalausstattung zum 31. Dezember 1999 auf Basis der ungeprüften kombinierten Proforma-Abschlüsse lautet unter der Voraussetzung der Ausübung der Mehrzuteilungsoption wie folgt:

Eigenkapital	Euro 9.704 Mio
Anteile in Fremdbesitz	Euro 159 Mio
Finanzverbindlichkeiten	<u>Euro 5.696 Mio</u>
Gesamtkapitalisierung	<u>Euro 15.559 Mio</u>

Frankfurt am Main, den 8. Juli 2000

Deutsche Bank
Aktiengesellschaft

ABN AMRO Bank (Deutschland) AG

BNP PARIBAS

Goldman, Sachs & Co. oHG

**Santander Central
Hispano Investment S.A.**

COMMERZBANK
Aktiengesellschaft

Landesbank Baden-Württemberg

Baden-Württembergische Bank
Aktiengesellschaft

Bayerische Hypo- und Vereinsbank
Aktiengesellschaft

Dresdner Bank
Aktiengesellschaft

Consors Discount Broker
Aktiengesellschaft

DG BANK
Deutsche Genossenschaftsbank AG

Westdeutsche Landesbank
Girozentrale

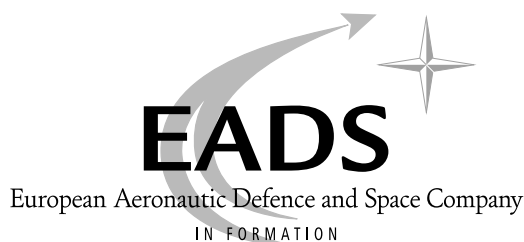
Bankgesellschaft Berlin
Aktiengesellschaft

Bayerische Landesbank
Girozentrale

HSBC Trinkaus & Burkhardt
Kommanditgesellschaft auf Aktien

Entrium Direct Bankers AG

7. Juli 2000



**European Aeronautic Defence and Space Company
EADS N.V.**

Amsterdam, Niederlande

Verkaufsprospekt

für bis zu

80.334.580 auf den Namen lautende Stammaktien
aus der voraussichtlich am 8. Juli 2000 zu beschließenden Kapitalerhöhung

und bis zu

52.250.442 auf den Namen lautende Stammaktien
aus dem Eigentum der abgebenden Aktionäre

sowie für bis zu

2.000.000 auf den Namen lautende Stammaktien
aus einer noch zu beschließenden Kapitalerhöhung und bis zu

19.721.006 auf den Namen lautende Stammaktien
aus dem Eigentum der abgebenden Aktionäre

jeweils im Hinblick auf die den Konsortialbanken eingeräumte Mehrzuteilungsoption („Greenshoe“)

sowie für bis zu

12.222.385 auf den Namen lautende Stammaktien
aus einer noch durchzuführenden Kapitalerhöhung im Hinblick auf das Angebot an Mitarbeiter
(„Mitarbeiterangebot“)

jeweils mit einem Nennbetrag von Euro 1,- und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem
Geschäftsjahr 2000, d.h. ab 1. Januar 2000

- Wertpapier-Kenn-Nummer 938 914 -
- ISIN Code NL 000 023 519 0 -

**Joint Global Bookrunners
und Joint Global Coordinators**

ABN AMRO Rothschild

Deutsche Bank
IPO@db.com

Joint Global Coordinators

BNP PARIBAS

Goldman Sachs International

**Santander Central
Hispano Investment**

zugleich

Prospekt

für die Zulassung der

715.053.828 auf den Namen lautenden Stammaktien
(Grundkapital nach Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS)

sowie der

80.334.580 auf den Namen lautenden Stammaktien
aus der voraussichtlich am 8. Juli 2000 zu beschließenden Kapitalerhöhung

jeweils mit einem Nennbetrag von Euro 1,- und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem
Geschäftsjahr 2000, d.h. ab 1. Januar 2000

- Wertpapier-Kenn-Nummer 938 914 -
- ISIN Code NL 000 023 519 0 -

der

**European Aeronautic Defence and Space Company
EADS N.V.**

Amsterdam, Niederlande

zum Börsenhandel mit amtlicher Notierung an der Frankfurter Wertpapierbörse

INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>
Allgemeine Informationen.....	5
Zusammenfassung des Prospekts.....	7
Anlageerwägungen.....	16
Das Globale Angebot.....	22
Verwendung des Emissionserlöses.....	26
Allgemeine Angaben über die Gesellschaft.....	27
Ausschüttungspolitik und Dividende.....	29
Kapitalausstattung.....	30
Kombinierte Proforma-Finanzdaten.....	31
Erläuterung und Analyse der Vermögens- und Ertragslage.....	40
Geschäftstätigkeit.....	69
Organe der Gesellschaft.....	135
Hauptaktionäre und abgebende Aktionäre.....	142
Beschreibung des Zusammenschlusses.....	150
Beschreibung der Aktien.....	156
Aktienübernahme.....	160
Marktinformationen.....	161
Besteuerung.....	167
Finanzteil.....	F-1
Jüngster Geschäftsgang und Ausblick.....	J-1

[Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.]

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Verantwortlichkeit für den Prospektinhalt

Die European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (die „Gesellschaft“) und die am Ende dieses Verkaufsprospekts/Börsenzulassungsprospekts (der „Prospekt“) aufgeführten Banken übernehmen gemäß § 13 Wertpapier-Verkaufsprospektgesetz in Verbindung mit §§ 45 ff. Börsengesetz die Verantwortung für den Inhalt dieses Prospekts und erklären hiermit, dass ihres Wissens die Angaben in diesem Prospekt richtig und keine wesentlichen Umstände ausgelassen worden sind.

Einsichtnahme in Unterlagen

Die in diesem Prospekt genannten, die Gesellschaft betreffenden Unterlagen sowie zukünftige Geschäfts- und Zwischenberichte sind während der üblichen Geschäftszeiten am Sitz der Gesellschaft, Drentestraat 24, 1083 HK, Amsterdam, Niederlande, sowie in den Geschäftsräumen der Deutsche Bank Aktiengesellschaft, Taunusanlage 12, D-60325 Frankfurt am Main und von ABN AMRO Rothschild, Mainzer Landstraße 65, D-60329 Frankfurt am Main, einsehbar bzw. erhältlich.

Gegenstand des Prospekts

Gegenstand dieses Prospekts als Verkaufsprospekt sind bis zu insgesamt 166.528.413 auf den Namen lautende Stammaktien der Gesellschaft (die „Aktien“), und zwar bis zu 80.334.580 Aktien aus einer voraussichtlich am 8. Juli 2000 zu beschließenden Kapitalerhöhung, bis zu 52.250.442 Aktien aus dem Eigentum der abgebenden Aktionäre sowie bis zu 2.000.000 weitere Aktien aus einer noch zu beschließenden Kapitalerhöhung und bis zu 19.721.006 weitere Aktien aus dem Eigentum der abgebenden Aktionäre, jeweils im Hinblick auf die den Konsortialbanken eingeräumte Mehrzuteilungsoption, sowie bis zu 12.222.385 Aktien aus einer noch durchzuführenden Kapitalerhöhung im Hinblick auf das Mitarbeiterangebot, jeweils mit einem Nennbetrag von Euro 1,- und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem Geschäftsjahr 2000, d.h. ab 1. Januar 2000. Siehe „Das Globale Angebot“.

Gegenstand dieses Prospekts als Börsenzulassungsprospekt sind die 715.053.828 auf den Namen lautenden Stammaktien (Grundkapital nach Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS) sowie die 80.334.580 auf den Namen lautenden Stammaktien aus der voraussichtlich am 8. Juli 2000 zu beschließenden Kapitalerhöhung, jeweils mit einem Nennbetrag von Euro 1,- und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem Geschäftsjahr 2000, d.h. ab 1. Januar 2000.

Informationen zu EADS

Im Folgenden wird die Gesellschaft gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und, sofern sich dies aus dem Zusammenhang ergibt, den wesentlichen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsaktivitäten von Aerospatiale Matra S.A. („Aerospatiale Matra“), DaimlerChrysler Aerospace AG („Dasa AG“) und Construcciones Aeronauticas S.A. („CASA“), als das „Unternehmen“, „EADS“ oder die „EADS-Gruppe“ bezeichnet.

Zum Datum dieses Prospekts sind Aerospatiale Matra, die Dasa AG und CASA nicht verbundene, rechtlich selbständige Unternehmen (mit Ausnahme einer Beteiligung von 0,71 %, welche die Dasa AG an CASA hält). Die Aktien von Aerospatiale Matra sind derzeit am *Premier Marché* (Markt mit monatlicher Abrechnung oder *Règlement Mensuel*) der ParisBourse^{SBF} SA (die „Pariser Börse“) notiert und Bestandteil des CAC 40-Index. Die Kapitalmehrheit von Aerospatiale Matra wird gegenwärtig direkt bzw. indirekt von der Republik Frankreich (der „französische Staat“) (48 %) und Lagardère SCA („Lagardère“) (33 %) gehalten, die restlichen 19 % werden von gegenwärtigen und ehemaligen Mitarbeitern der Aerospatiale Matra Gruppe (2 %) und der Öffentlichkeit (17 %) gehalten. Die Dasa AG ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft („DCLRH“), die wiederum zu 93,83 % von der DaimlerChrysler AG („DaimlerChrysler“) gehalten wird. Das Kapital von CASA wird zu 99,29 % von der Sociedad Estatal de Participaciones Industriales („SEPI“), (einer spanischen Staatsholding), gehalten.

Die Dasa AG, DCLRH, Lagardère und Société de Gestion de Participations Aéronautiques („SOGEPA“), eine französische Staatsholding, haben einen Vertrag zur Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra und der Dasa AG (mit Ausnahme bestimmter Aktiva und Passiva der Dasa AG) („Dasa“) zu EADS, einer Aktiengesellschaft nach niederländischem Recht (*naamloze vennootschap*), geschlossen. Dieselben Parteien haben mit Aerospatiale Matra und SEPI einen weiteren Vertrag zur Integration von CASA in EADS geschlossen (diese beiden Verträge werden nachstehend als die „Unternehmenszusammenschlussverträge“ bezeichnet). Siehe „Beschreibung des Zusammenschlusses“.

In diesem Prospekt wird die EADS-Gruppe so dargestellt, wie sie nach den Einbringungen der Aktivitäten von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA in EADS (der „Zusammenschluss zu EADS“) und der Durchführung des Globalen Angebots (zusammen nachstehend als die „Transaktionen“ bezeichnet) bestehen wird. Die Prozentsätze, die sich im vorliegenden Dokument auf die Höhe der Kapitalbeteiligung an EADS nach Abschluss der Transaktionen beziehen, basieren, soweit nicht anders angegeben, auf der Annahme, dass alle im Rahmen dieses globalen Angebots (das „Globale Angebot“) angebotenen Aktien (einschließlich des Mitarbeiterangebots) platziert werden, die Mehrzuteilungsoption vollständig ausgeübt wird und alle Bezugsrechte auf Aktien des Aktienoptionsplans ausgeübt werden. Sofern nicht anders angegeben, sind die Prozentsätze, die sich auf Kapitalbeteiligungen von EADS beziehen, unter Berücksichtigung von direkten und indirekten Kapitalbeteiligungen durchgerechnet.

ZUSAMMENFASSUNG DES PROSPEKTS

Die nachfolgende Zusammenfassung ist in Verbindung mit den ausführlicheren Angaben über das Unternehmen und die Aktien, die im Rahmen des Globalen Angebots angeboten werden, den „Anlageerwägungen“ (vgl. Seiten 16 ff.) und den Proforma-Finanzdaten (vgl. Seiten F-1 ff.) zu lesen.

EADS

Mit Proforma-Jahresumsatzerlösen von über 22,5 Mrd. Euro im Jahr 1999 ist EADS das führende Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das drittgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern und zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. 1999 entfielen rund 76 % der Umsätze auf den zivilen, rund 24 % auf den militärischen Bereich.

Die Bildung von EADS ist ein entscheidender Schritt auf dem Weg zur Konsolidierung der europäischen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsindustrie. Den Anstoß zu dieser Konsolidierung gab im Dezember 1997 eine Gruppe europäischer Staatschefs, die die führenden europäischen Unternehmen dieser Branchen zu strategischen und industriellen Fusionen aufforderte.

EADS soll entstehen durch Zusammenführung der Aktivitäten von:

- Aerospatiale Matra in den Bereichen Herstellung von Verkehrsflugzeugen (z.B. Airbus), Herstellung von Militär- und zivilen Hubschraubern (Eurocopter), Wartung und Umrüstung von Flugzeugen, Herstellung von Raumfahrtssystemen (z.B. Ariespace, Astrium), Lenkflugkörpern und Telekommunikation;
- Dasa in den Bereichen Herstellung von Verkehrsflugzeugen (Airbus), Herstellung von Militär- und zivilen Hubschraubern (Eurocopter), Herstellung von Militärflugzeugen (z.B. Eurofighter), Wartung und Umrüstung von Militär- und Verkehrsflugzeugen, Herstellung von Raumfahrtssystemen (z.B. Ariespace, Astrium), Lenkflugkörpern, Lenkflugkörpersysteme, Telekommunikations- und Verteidigungssysteme; und
- CASA in den Bereichen Herstellung von Verkehrsflugzeugen (Airbus), Herstellung von Militärflugzeugen (z.B. Eurofighter), Herstellung militärischer Transportflugzeuge, Wartung und Umrüstung von Militär- und Verkehrsflugzeugen und Herstellung von Raumfahrtssystemen (Ariespace).

EADS plant, die Tätigkeiten dieser Bereiche in folgenden fünf Geschäftsbereichen zu organisieren: (i) Airbus, (ii) Militärische Transportflugzeuge, (iii) Luftfahrt (außer Airbus und Militärischen Transportflugzeugen), (iv) Raumfahrt und (v) Verteidigung und Zivile Systeme. In dem Kapitel „Geschäftstätigkeit“ befindet sich ein Strukturdiagramm, das in vereinfachter Form die Organisation der Tätigkeiten von EADS in diesen fünf Geschäftsbereichen zeigt.

Geschäftsbereiche

Airbus

Airbus Industrie ist weltweit einer der führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Ihr Marktanteil an jährlichen Auslieferungen weltweit ist stetig von 15 % im Jahr 1990 auf 32 % im Jahr 1999 gestiegen. Am 31. Dezember 1999 belief sich ihr Auftragsbestand auf 49 % des gesamten Auftragsbestands weltweit, was volumenmäßig einer Steigerung von 10 % seit dem 31. Dezember 1998 entspricht. Das stetige Wachstum der Airbus Industrie spiegelt sich auch im Umsatz wider, der von Euro 11,6 Mrd. im Jahr 1997 auf Euro 13,3 Mrd. im Jahr 1998 und Euro 16,7 Mrd. im Jahr 1999 gestiegen ist. EADS wird 80 % der Mitgliedschaftsrechte von Airbus Industrie halten und in diesem Umfang am wirtschaftlichen Erfolg von Airbus Industrie teilhaben. Im Geschäftsjahr 1999 erzielte der Geschäftsbereich Airbus von EADS Proforma-Umsatzerlöse in Höhe von Euro 12,6 Mrd., was einem Anteil von 54 % an den gesamten Proforma-Umsatzerlösen von EADS vor Anpassungen und Eliminierungen entspricht.

Militärische Transportflugzeuge

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „Geschäftsbereich MTF“) fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für das A400M-Projekt, die Entwicklung eines schweren europäischen militärischen Transportflugzeugs, zuständig. Ferner werden im Geschäftsbereich MTF Missionsflugzeuge, die von einer bestehenden Plattform abgeleitet werden und für militärische Sonderaufgaben

wie Seeüberwachung oder U-Boot-Abwehr bestimmt sind, gefertigt und vermarktet. Dieser Geschäftsbereich beinhaltet auch das Geschäft mit Flugzeugkomponenten für die weltweite Luftfahrtindustrie.

Luftfahrt

Der Geschäftsbereich Luftfahrt ist für die Luftfahrtaktivitäten von EADS außerhalb der Geschäftsbereiche Airbus und Militärische Transportflugzeuge zuständig.

Mit Eurocopter ist EADS die weltweit führende Herstellerin von zivilen Hubschraubern und die in Europa führende Herstellerin von Militärhubschraubern. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze von Eurocopter im europäischen Markt für Militärhubschrauber aufgrund der Nachfrage nach dem Kampfhubschrauber Tiger und dem militärischen Transporthubschrauber NH90, die für europäische Streitkräfte entwickelt wurden, erheblich zunehmen werden.

Als einer der maßgeblichen Partner bei der Entwicklung und zukünftigen Produktion des Eurofighters ist EADS in einer guten Ausgangslage, um auf diesem wichtigen Markt von Kampfflugzeugen eine führende Rolle einzunehmen. Neben den Geschäftsfeldern Eurocopter und Eurofighter hat der Geschäftsbereich Luftfahrt auch bedeutende Aktivitäten in den Geschäftsfeldern Regionalflugzeuge (ATR), leichte Flugzeuge (Socata) sowie Umrüstung und Wartung von Flugzeugen (Sogerma und EFW). Im Jahr 1999 betrug der Proforma-Umsatz des Geschäftsbereichs Luftfahrt Euro 4,3 Mrd. oder 18 % des gesamten Proforma-Umsatzes von EADS vor Anpassungen und Eliminierungen.

Raumfahrt

EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Hersteller von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägerraketen.

Vor allem in seinen Tochtergesellschaften Astrium und Aerospatiale Matra Lanceurs (AML) sowie in seinem Geschäftsbereich CASA Raumfahrt entwirft, entwickelt und produziert der EADS Geschäftsbereich Raumfahrt Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägerraketen. Über ihre Beteiligungen an Arianespace und anderen Service-Anbietern bietet EADS zudem Dienstleistungen in den Bereichen Satellitentransport, Telekommunikation und Erdbeobachtung an. EADS ist außerdem durch ihre Tochtergesellschaften SODERN und CILAS auf den Gebieten der Optronik (z.B. Erd- und Sternensensoren) und der Lasertechnologie tätig. Die Proforma-Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Raumfahrt beliefen sich im Jahre 1999 auf Euro 2,5 Mrd. oder 11 % der gesamten Proforma-Umsatzerlöse von EADS vor Anpassungen und Eliminierungen.

Verteidigung und Zivile Systeme

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme der EADS (der „Geschäftsbereich DCS“, Defense and Civil Systems) ist auf den Gebieten Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme, Verteidigungselektronik, Telekommunikation und Dienstleistungen aktiv. Hinsichtlich der im Jahr 1999 erzielten Umsatzerlöse ist EADS die größte Herstellerin taktischer Lenkflugkörpersysteme in Europa und die zweitgrößte weltweit. EADS ist die drittgrößte Lieferantin von Verteidigungselektronik in Europa und ist zusammen mit ihrem Partner Nortel Networks ein multinationales Telekommunikationsunternehmen, das auf militärischen und zivilen Märkten auftritt. Auf Proforma-Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DCS im Jahr 1999 Umsatzerlöse in Höhe von Euro 3,8 Mrd., was einem Anteil von 16 % an den Proforma-Umsatzerlösen der EADS vor Anpassungen und Eliminierungen entspricht.

Strategie

EADS ist in fast jedem Bereich ihrer Tätigkeiten anerkannterweise führend, dies im Wesentlichen aufgrund der langjährigen Zusammenarbeit zwischen Aerospatiale Matra, Dasa und CASA bei verschiedenen Großprojekten wie dem Airbus Konsortium, Eurocopter, Eurofighter und Ariane. Das Management der Gesellschaft geht davon aus, dass die Integration von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA auf der bisherigen erfolgreichen Zusammenarbeit in diesen Bereichen aufbaut und (i) zu einer Stärkung der Vertriebsorganisation mit engeren Beziehungen zu den Kunden, (ii) einer Ausweitung der globalen Kundenbeziehungen, (iii) einer strafferen Managementstruktur, (iv) einer breiteren technologischen Basis und zusätzlicher technischer Expertise sowie (v) zur Realisierung von Größenvorteilen führen wird.

EADS strebt an, auf jedem wichtigen Markt, den sie beliefert, zu den zwei führenden Unternehmen zu gehören. EADS positioniert sich so, dass das Unternehmen in Branchen, die eine strukturelle Konsolidierung erfahren, erfolgreich am Wettbewerb teilnimmt und in neuen wettbewerbsintensiven Bereichen eine bedeutendere Stellung einnimmt. Die Integration von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA wird von einer Reihe von Maßnahmen

begleitet, die nicht nur die Gewinnspannen verbessern sollen, sondern es EADS ferner ermöglichen sollen, künftige Marktchancen in ihren Kerngeschäftsfeldern besser wahrzunehmen, sich besser auf den Bedarf ihrer Kunden auf den europäischen Heimatmärkten einzustellen und ihre Exportmärkte auszuweiten. Mit dieser Integration verfolgt EADS den Zweck, den Wert für ihre Aktionäre und Kunden und die Attraktivität für ihre Mitarbeiter zu maximieren.

Um dieses Ziel zu erreichen, beabsichtigt EADS, folgende Schlüsselstrategien zu verfolgen:

- **Nutzung der Vorteile, die sich aus der Integration von Unternehmen ergeben, die langjährig erfolgreich zusammengearbeitet haben.**

Programme, bei denen Dasa, CASA und Aerospatale Matra kooperieren, sind für rund 70 % der Gesamtumsatzerlöse von EADS verantwortlich. Eine einheitliche Führungs- und Aktionärsstruktur wird es diesen gemeinsamen Unternehmungen ermöglichen, ihre Strategien wirksamer durchzusetzen und gegebenenfalls bereichsübergreifend zusammenzuarbeiten.

- **Nutzung der Synergien, die sich aus dem Zusammenschluss ergeben.**

EADS beabsichtigt, durch Rationalisierung der Geschäftsportfolios und Marketingsysteme, Beseitigung von Duplizierung, Harmonisierung von Prozessen, optimalen Einsatz der Aufwendungen und Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung, Stärkung ihrer Position als Käuferin und Koordinierung ihrer Verfahren bei der Abgabe von Angeboten Synergien zu erschließen. Zweck dieser Maßnahmen ist die Anhebung der Margen und der Gewinne in allen Geschäftsbereichen. EADS ist der Auffassung, dass diese Synergien es ihr insgesamt ermöglichen werden, das mittelfristige Ziel einer Umsatzrendite von 8 % bis zum Jahr 2004 zu erreichen (unter Berücksichtigung der Entwicklung von Großraumflugzeugen der A3XX-Familie durch Airbus Industrie und vor der Abschreibung von Goodwill). Siehe „Jüngster Geschäftsgang und Ausblick“.

- **Vorantreiben des Konsolidierungsprozesses in der Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie.**

Aerospatale Matra, Dasa und CASA können gemeinsam auf eine langjährige und erfolgreiche Teilnahme an fast jeder wichtigen Partnerschaft in der europäischen Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie zurückblicken. Sie haben nicht nur in Partnerschaften untereinander (z.B. Airbus Konsortium, Eurocopter, Eurofighter und Arianespace), sondern auch in Partnerschaften mit anderen bedeutenden europäischen und amerikanischen Unternehmen zusammengearbeitet. EADS bietet eine breitere Produktpalette und eine größere Erfahrung als die einzelnen Gründungsunternehmen und wird deshalb in einer besseren Lage sein, die Konsolidierung in dieser Branche zu führen. Das Management geht insbesondere davon aus, dass sich mehr Möglichkeiten zur Anbahnung strategischer Allianzen ergeben werden, bei denen das Potential für eine Erhöhung der Marktpräsenz und des Marktanteils sowie für eine langfristige Erhöhung der Profitabilität am größten ist. Es ist der Auffassung, dass die Vorteile dieser strategischen Positionierung bereits im April 2000 verdeutlicht wurden mit der Ankündigung eines möglichen Gemeinschaftsunternehmens von EADS und Finmeccanica zur Gründung eines europäischen Unternehmens für Militärflugzeuge, das seine Position im Bereich Militärflugzeuge und Flugzeugstrukturen verbessern wird.

Ferner verfolgt EADS eine Anzahl anderer vielversprechender Konsolidierungsinitiativen wie (i) die Konsolidierung der Aktivitäten im Bereich europäische Lenkflugkörpersysteme von EADS, Finmeccanica und BAE SYSTEMS plc („BAE SYSTEMS“), (ii) die Erweiterung der Tätigkeiten von Astrium im Bereich Satelliten und Raumfahrt-Infrastruktur durch Einbringung des Vermögens von Alenia Spazio, einer Tochtergesellschaft von Finmeccanica, (iii) die Gründung der Airbus Integrated Company, die die Airbus-Beteiligungen von EADS und BAE SYSTEMS in einem Unternehmen vereinigen würde, (iv) mögliche transatlantische Partnerschaften mit bedeutenden U.S. Unternehmen, um besseren Zugang zum amerikanischen Verteidigungsmarkt zu gewinnen, und (v) die Teilnahme an Privatisierungen von Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen. Siehe „Jüngster Geschäftsgang und Ausblick“.

- **Nutzung der verbreiterten technologischen Grundlage, um die Nachfrage der Kunden nach komplexen integrierten Lösungen zu befriedigen.**

Das Management von EADS beabsichtigt, die gemeinsame technologische Expertise von Aerospatale Matra, Dasa und CASA zur Erfüllung der anspruchsvollsten und komplexesten Spezifikationen von Kunden und zur Entwicklung hoch differenzierter Anwenderlösungen zu nutzen. EADS hat die Absicht, auch weiterhin den Schwerpunkt der drei Unternehmen auf Hochtechnologie und Innovation zu legen. Das Management ist der Auffassung, dass EADS durch die Integration von Aerospatale Matra, Dasa und

CASA über eine technologische Plattform verfügen wird, die es ihr ermöglicht, über eine breite Produktpalette hinweg hochgradig innovativ zu sein und dem Kundenbedarf mit neuen Produkt-Generationen zu entsprechen.

Hauptaktionäre

Nach Durchführung des Globalen Angebots werden 30 % der EADS-Aktien von der Société de Gestion de l'Aéronautique de la Défense et de l'Espace („SOGEADE“), einer französischen Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), an deren Kapital SOGEPa und Désirade, eine *société par actions simplifiée* mit je 50 % beteiligt sein werden, gehalten werden. Désirade ist eine französische Holdinggesellschaft, deren Kapital zu 74 % von Lagardère und zu 26 % von Istroise de Participations gehalten werden wird, einer Gesellschaft, deren Kapital von BNP Paribas und Axa gehalten werden wird, (die „französischen Finanzinstitute“). Die Beziehungen zwischen Lagardère und den französischen Finanzinstituten werden in dem Kapitel „Hauptaktionäre und abgebende Aktionäre — Übertragung der EADS-Aktien,“ und „Beschreibung des Zusammenschlusses — Umsetzung der Unternehmenszusammenschlussverträge — Gründung der SOGEADE und Désirade“ beschrieben. Die Dasa AG, deren Aktien zu 100 % von DCLRH gehalten werden, deren Aktien wiederum zu 93,83 % von DaimlerChrysler gehalten werden, wird ebenfalls 30 % der EADS-Aktien halten. Im Folgenden werden die von der Dasa AG an EADS gehaltenen Aktien und die Rechte und Pflichten der Dasa AG aus den in diesem Prospekt beschriebenen Verträgen als solche von DaimlerChrysler behandelt. 60 % der EADS-Aktien werden daher zu gleichen Teilen von SOGEADE und DaimlerChrysler gehalten werden, die EADS gemeinsam über eine *Contractual Partnership* nach niederländischem Recht kontrollieren werden (die „Contractual Partnership“). Weitere 5,48 % der EADS-Aktien werden von SEPI über die Contractual Partnership gehalten werden. Die Öffentlichkeit (einschließlich der Mitarbeiter von EADS) wird 30,65 % der EADS-Aktien halten, der französische Staat und DaimlerChrysler werden direkt 1,14 % bzw. 2,73 % der EADS-Aktien halten (die „Excess Shares“). Siehe „Hauptaktionäre und abgebende Aktionäre“.

In der zwischen der Dasa AG, SOGEADE, SEPI und EADS Participations B.V., einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach niederländischem Recht (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*), die als geschäftsführende Gesellschafterin (*Managing Partner*) der Contractual Partnership handeln wird, zu vereinbarenden Contractual Partnership sollen die Stimmrechte, die mit den EADS-Aktien verbunden sind, die von der Dasa AG, SEPI and SOGEADE gehalten werden (ausschließlich der Excess Shares), gebündelt werden.

Ferner werden DaimlerChrysler, die Dasa AG, Lagardère, SOGEPa, SOGEADE und SEPI bei Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS eine Vereinbarung (das „Participation Agreement“) abschließen, die ihre Rechte und Pflichten im Hinblick auf das Management, die Kontrolle und die Änderungen ihrer jeweiligen Beteiligungen an EADS regelt. SOGEPa und Lagardère werden bei Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS eine Aktionärsvereinbarung schließen, die ihre Beziehungen im Rahmen der SOGEADE regelt (die „SOGEADE-Aktionärsvereinbarung“).

Das Globale Angebot

Das Globale Angebot	<p>Das Globale Angebot bestand aus</p> <ul style="list-style-type: none">• einem öffentlichen Angebot in Deutschland auf der Grundlage dieses Prospekts, in Frankreich und in Spanien (das „Öffentliche Angebot“),• einem internationalen Angebot an institutionelle Investoren in Europa, den USA und weiteren Staaten (das „Internationale Angebot“) und• einem Angebot an berechnigte EADS-Mitarbeiter (das „Mitarbeiterangebot“). <p>Die im Rahmen des Mitarbeiterangebots angebotenen Aktien werden nicht von den Konsortialbanken übernommen.</p> <p>Die Gesamtzahl der Aktien, die an Privatanleger in Frankreich, Deutschland und Spanien im Rahmen des Öffentlichen Angebots verkauft werden, wird am 8. Juli 2000 festgelegt.</p>
Insgesamt angebotene Aktien	144.807.407 Aktien (ausschließlich Mehrzuteilungsoption).
Von der Gesellschaft angebotene Aktien	92.556.965 Aktien, darunter bis zu 12.222.385 Aktien im Hinblick auf das Mitarbeiterangebot.
Von den abgebenden Aktionären angebotene Aktien...	52.250.442 Aktien; 26.188.461 Aktien wurden vom französischen Staat, 10.955.472 Aktien von Lagardère (hierin sind 6.257.160 von MCP S.A., einer 100%igen Tochtergesellschaft von Lagardère (MCP), gehaltene Aktien enthalten) und 15.106.509 Aktien von den französischen Finanzinstituten (die „abgebenden Aktionäre“) angeboten.
Mehrzuteilungsoption	Bei Ausübung der in diesem Prospekt unter „Das Globale Angebot“ beschriebenen Mehrzuteilungsoption durch die Konsortialbanken werden die Gesellschaft und die abgebenden Aktionäre bis zu 21.721.006 weitere Aktien verkaufen.
Kaufpreis.....	<p>Der endgültige Kaufpreis (der „Kaufpreis“) wird am 8. Juli 2000 festgelegt und am oder vor dem 10. Juli 2000 bekanntgegeben. Er wird mit Hilfe des im Bookbuilding-Verfahren erstellten Orderbuchs und mit dem Kurs der Aerospatiale Matra-Aktie, die im Verhältnis eine Aerospatiale Matra-Aktie gegen eine EADS-Aktie umgetauscht wird, als Maßstab ermittelt.</p> <p>Anleger, die ihren Kaufauftrag über eine Konsortialbank gestellt haben, können den Kaufpreis und die Anzahl der jeweils zugeteilten Aktien am 10. Juli 2000 bei diesen Konsortialbanken erfragen. Der Kaufpreis ist am 13. Juli 2000 zu zahlen.</p>
Preisnachlass für Privatanleger ..	<p>Privatanleger erhalten einen Preisnachlass in Höhe von Euro 1,- auf den Kaufpreis („Kaufpreis für Privatanleger“). Die an Privatanleger verkauften Aktien werden ausschließlich aus der Kapitalerhöhung stammen.</p> <p>Für Privatanleger, die ihren Kaufauftrag bei einer der Konsortialbanken in Deutschland aufgegeben haben, entfällt die bei Ausführung des Kaufauftrags übliche Effektenprovision.</p>
Maximaler Kaufpreis für Privatanleger	Nach Handelsschluss am 3. Juli 2000 wurde der maximale Kaufpreis für Privatanleger auf Euro 23,- festgelegt und veröffentlicht. Dieser maximale Kaufpreis wurde anhand der für die Kaufpreisfindung geltenden Kriterien festgelegt.
Angebotsfrist	Die Frist zur Abgabe von Kaufaufträgen lief vom 23. Juni 2000 bis 7. Juli 2000, 12 Uhr. Kaufaufträge von Privatanlegern konnten nur bis zum 5. Juli 2000 einschließlich zurückgenommen werden. Kaufaufträge, die zu diesem Zeitpunkt vorlagen oder danach abgegeben wurden, waren unwiderruflich.

Mindestauftragsgröße	<p>Kaufaufträge mussten mindestens 30 Aktien umfassen. Diese Mindestauftragsgröße galt nicht für Privatanleger, die zum 31. Mai 2000 und zum Zeitpunkt der Abgabe des Kaufauftrags Aktionäre von Aerospatiale Matra waren („Aerospatiale Matra-Aktionäre“). Diese konnten auch Kaufaufträge für weniger als 30 Aktien abgeben.</p> <p>Bei Kaufaufträgen für 30 bis 1000 Aktien musste die Anzahl der Aktien durch 10 teilbar sein, bei Kaufaufträgen über 1.000 Aktien durch 50.</p>
Bevorrechtigte Zuteilung	<p>Die im Rahmen des Öffentlichen Angebots angebotenen Aktien werden den Anlegern von den Konsortialbanken am 8. Juli 2000 zugeteilt. Hierbei werden Kaufangebote von Privatanlegern, welche die folgenden Voraussetzungen erfüllen, bevorrechtigt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Privatanlegern, die einen Kaufauftrag bis einschließlich 3. Juli 2000 bei einer Konsortialbank abgegeben haben, werden bis zu 300 Aktien bevorrechtigt zugeteilt. Im Rahmen dieser bevorrechtigten Zuteilung werden bevorrechtigte Kaufaufträge entweder voll erfüllt oder erhalten eine Zuteilungsquote, die mindestens doppelt so hoch ist wie die Zuteilungsquote für nicht bevorrechtigte Kaufaufträge. Kaufaufträge für mehr als 300 Aktien werden für bis zu 300 Aktien bevorrechtigt, für den darüber hinausgehenden Teil nicht bevorrechtigt zugeteilt. • Aerospatiale Matra-Aktionären, die einen Kaufauftrag bis einschließlich 6. Juli 2000 bei einer Konsortialbank abgegeben haben, werden darüber hinaus bis zu weitere 40 Aktien garantiert zugeteilt, wobei die Gesamtzahl der für diese bevorrechtigte Zuteilung zur Verfügung stehenden Aktien auf 12 Mio. begrenzt ist. Bei Überschreitung dieser Gesamtzahl wird diese Zuteilung pro rata reduziert.
Mitarbeiterangebot	<p>Im Rahmen des Mitarbeiterangebots hat die Gesellschaft berechtigten EADS-Mitarbeitern insgesamt bis zu 12.222.385 Aktien mit einem Preisnachlaß in Höhe von rund 15 % auf den Kaufpreis für Privatanleger angeboten. Die Aktien für das Mitarbeiterangebot werden aus einer Kapitalerhöhung stammen, die voraussichtlich am oder vor dem 31. August 2000 durchgeführt wird.</p>
Kapital nach Durchführung des Globalen Angebots	<p>809.610.793 Aktien, sofern die Mehrzuteilungsoption vollständig ausgeübt wird und 12.222.385 Aktien im Rahmen des Mitarbeiterangebots ausgegeben werden.</p>
Marktschutzklausel	<p>EADS, der französische Staat, SOGEP, Lagardère, MCP, SOGEADE, die französischen Finanzinstitute, DaimlerChrysler, Dasa AG und SEPI werden sich verpflichten, innerhalb eines Zeitraums von 180 Tagen ab dem 8. Juli 2000, abgesehen von wenigen Ausnahmen, keine Aktien oder Wertpapiere, die in Aktien umwandelbar oder eintauschbar sind, oder Optionsrechte auf Aktien ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Vertreter der Konsortialbanken auszugeben. Siehe auch „Das Globale Angebot“.</p>
Verwendung des Emissionserlöses	<p>Der der Gesellschaft aus dem Globalen Angebot zufließende Nettoerlös beträgt voraussichtlich rund Euro 2.039 Mio. unter der Annahme, dass der Kaufpreis für Privatanleger — entsprechend dem am 3. Juli 2000 festgelegten maximalen Kaufpreis für Privatanleger — Euro 23,- betragen wird (und unter der Annahme, dass alle angebotenen Aktien verkauft werden, die Mehrzuteilungsoption vollständig ausgeübt wird, 12.222.385 Aktien im Rahmen des Mitarbeiterangebots und 45 % der Aktien zum Preis für Privatanleger verkauft werden). EADS beabsichtigt, den Nettoerlös aus dem Globalen Angebot zur Stärkung der Kapitalstruktur zu verwenden. Dies wiederum soll es ermöglichen, mit der erwarteten Liquidität Projekte zur Erreichung strategischer Ziele zu verfolgen. Aus einer gestärkten finanziellen Stellung heraus könnte EADS auch ihre Entwicklungs- und Investiti-</p>

onsvorhaben, insbesondere hinsichtlich neuer Flugzeuge, sowie ihre Herstellungsprozesse den Marktbedingungen zeitnah anpassen, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrsluftfahrt.

Anlageerwägungen Siehe den Abschnitt „Anlageerwägungen“ und sonstige einschlägige Angaben in diesem Prospekt zur Erörterung der Risiken, die vor der Entscheidung für den Kauf der Aktien sorgfältig erwogen werden sollten.

Börsenzulassung Die Aktien wurden bzw. werden zum Börsenhandel mit amtlicher Notierung an der Frankfurter Wertpapierbörse, der Pariser Börse und den Börsen Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia (die „spanischen Börsen“) zugelassen.

Wertpapier-Kenn-Nummer..... 938 914

ISIN Code NL 000 023 519 0

Vorgesehenes Kürzel für die Frankfurter Wertpapierbörse, die Pariser Börse und die spanischen Börsen EAD

Der Geschäftssitz der Gesellschaft lautet Drentestraat 24, 1083 HK, Amsterdam, Niederlande.

ZUSAMMENGEFASSTE KOMBINIERTE PROFORMA-FINANZDATEN

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 1997, 1998 und 1999

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	1997	1998	1999
	(in Mio. Euro)		
Umsatzerlöse.....	18.865	20.584	22.553
Umsatzkosten	(15.270)	(16.489)	(18.278)
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>3.595</u>	<u>4.095</u>	<u>4.275</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(2.377)	(2.378)	(2.213)
Forschungs- und Entwicklungskosten.....	(1.090)	(1.232)	(1.324)
Sonstige betriebliche Erträge	458	710	475
Goodwill-Abschreibung.....	(403)	(410)	(398)
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	183	785	815
Finanzergebnis.....	(1.747)	1.005	(1.846)
Ergebnis vor Ertragsteuern	(1.564)	1.790	(1.031)
Ertragsteuern	596	(585)	24
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	(15)	(16)	(2)
Konzernergebnis	<u>(983)</u>	<u>1.189</u>	<u>(1.009)</u>

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Bilanzen zum 31. Dezember 1998 und 1999

	Zum 31. Dezember	
	1998	1999
	(in Mio. Euro)	
Aktiva		
Immaterielle Anlagewerte	7.854	7.710
Sachanlagen.....	7.452	7.950
Finanzanlagen	3.109	3.931
Anlagevermögen	<u>18.415</u>	<u>19.591</u>
Vorräte	1.501	1.045
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	4.069	4.509
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.....	3.055	3.360
Wertpapiere.....	722	1.575
Flüssige Mittel	4.132	3.175
Umlaufvermögen	<u>13.479</u>	<u>13.664</u>
Latente Steuern	1.614	1.734
Rechnungsabgrenzungsposten	474	651
Summe Aktiva	<u>33.982</u>	<u>35.640</u>
Passiva		
Eigenkapital	9.763	8.123
Anteile in Fremdbesitz	104	159
Rückstellungen	5.963	7.421
Finanzverbindlichkeiten.....	4.511	5.696
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	3.896	3.734
Übrige Verbindlichkeiten	6.054	6.416
Verbindlichkeiten	<u>14.461</u>	<u>15.846</u>
Latente Steuern	1.633	1.345
Rechnungsabgrenzungsposten	2.058	2.746
Summe Passiva ohne Eigenkapital	<u>24.219</u>	<u>27.517</u>
Summe Passiva	<u>33.982</u>	<u>35.640</u>

Auftragseingang (Proforma)⁽¹⁾

<u>Geschäftsbereich</u>	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
	(in Mrd. Euro)		
Airbus ⁽²⁾	20,5	25,4	20,7
Militärtransportflugzeuge	0,0	0,2	0,6
Luftfahrt	4,5	5,9	4,9
Raumfahrt	3,3	2,9	2,2
Verteidigung & Zivile Systeme	4,5	5,2	4,3
Summe	<u>32,8</u>	<u>39,6</u>	<u>32,7</u>

Auftragsbestand (Proforma)⁽¹⁾

<u>Geschäftsbereich</u>	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
	(in Mrd. Euro)		
Airbus ⁽²⁾	49,3	63,4	79,5
Militärtransportflugzeuge	0,4	0,3	0,7
Luftfahrt	5,4	7,7	8,8
Raumfahrt	6,6	4,8	4,4
Verteidigung & Zivile Systeme	6,9	8,4	9,0
Summe	<u>68,6</u>	<u>84,6</u>	<u>102,4</u>

(1) Ohne Optionen.

(2) Listenpreise.

Der Proforma-Auftragsbestand für das Jahr 1999 entsprach etwa vier Jahren Proforma-Umsatzerlösen auf dem Niveau von 1999.

ANLAGEERWÄGUNGEN

Anleger sollten bei der Entscheidung über einen Kauf von Aktien im Rahmen dieses Globalen Angebots zusätzlich zu den übrigen in diesem Prospekt enthaltenen Informationen die nachfolgend beschriebenen Risiken besonders in Betracht ziehen. Der Eintritt der im folgenden beschriebenen Ereignisse kann sich negativ auf die Kursentwicklung der angebotenen Aktien auswirken. Weitere, zum jetzigen Zeitpunkt unbekannt oder als unwesentlich erachtete Risiken können sich ebenfalls negativ auf den Wert der angebotenen Aktien auswirken.

Konjunkturabhängigkeit des Flugzeugmarktes

1999 entfielen mehr als die Hälfte der kombinierten Proforma-Umsatzerlöse von EADS auf die kombinierten Proforma-Umsatzerlöse aus den EADS-Aktivitäten 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 Bruttosozialprodukts zurückzuführen sind. Infolgedessen war das Wachstum des Verkehrsflugzeugsektors von EADS eng mit dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) 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, Passagierlastfaktoren, die Preispolitik der Luftfahrtgesellschaften und die Deregulierungsmaßnahmen. EADS geht davon aus, dass der Markt für Verkehrsflugzeuge auch in Zukunft zyklischen Schwankungen und rückläufigen Konjunkturentwicklungen unterworfen sein wird, was sich negativ auf ihre künftige Finanz- und Ertragslage auswirken könnte.

Abhängigkeit von Verteidigungsausgaben

Im Jahr 1999 wurde ein wesentlicher Anteil der kombinierten Proforma-Umsatzerlöse 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 begegnen und bestimmte Aufgaben erfüllen zu können. Die Verteidigungsausgaben können daher von Jahr zu Jahr erheblichen Schwankungen unterworfen sein. Infolgedessen können ungünstige wirtschaftliche und politische Bedingungen oder rückläufige Konjunkturentwicklungen auf dem Gebiet der Verteidigung einen negativen Einfluss auf die künftige Finanz- und Ertragslage von EADS ausüben.

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 einem starken Druck fallender Preise ausgesetzt war. EADS ist der Auffassung, dass die Ursache dieses Preiswettbewerbs durch die derzeitigen Umstrukturierungen in der Industrie verringert wurde. Nachdem Boeing und Airbus im Jahr 1998 eine Erhöhung ihrer Listenpreise um 5 % bzw. 3 % angekündigt hatten, konnte EADS ein Anziehen der Stückpreise für Flugzeuge bei neuen Lieferverträgen verzeichnen. Allerdings kann nicht gewährleistet werden, dass der Preiswettbewerb der vergangenen Jahre nicht wieder einsetzen wird.

Des Weiteren werden bei der Auftragsvergabe für zahlreiche Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsprodukte Unternehmen aus dem eigenen Land, implizit oder explizit, bevorzugt. Somit wird der Zusammenschluß zur EADS einen erweiterten Heimatmarkt schaffen, jedoch kann EADS in bestimmten Ländern, vor allem außerhalb Europas, gegenüber nationalen Anbietern bei bestimmten Produkten Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt sein. Bedingt durch die strategische Bedeutung und die politische Sensibilität der Luft- und Raumfahrt- sowie der Verteidigungsindustrie werden politische Erwägungen in absehbarer Zukunft bei zahlreichen Produkten weiter eine Rolle spielen.

Exportkontrollen und sonstige Regulierungsinstrumente

Der Exportmarkt ist für EADS von erheblicher Bedeutung. Allerdings 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 Heimatmärkte eingeschränkt oder Lizenzen 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.

Weiterhin unterliegt EADS einer Vielzahl anderer staatlicher Regulierungen, die sich nachteilig auf die Geschäftstätigkeit und Finanzlage auswirken können, unter anderem Regulierungen betreffend den Umweltschutz, den Einsatz der Produkte, Arbeitsmethoden und Verhandlungen mit ausländischen Mandatsträgern. Des Weiteren kann die Fähigkeit von EADS, neue Produkte zu vermarkten und neue Märkte zu erschließen, von der rechtzeitigen Erteilung amtlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abhängig sein.

Risiken im Hinblick auf Wachstumsmärkte

EADS vertreibt einen erheblichen Anteil seiner Produkte in einer Reihe von Wachstumsmärkten und ist in bestimmten Wachstumsmärkten selbst aktiv. Die wichtigsten Wachstumsmärkte, welche die Ertragslage von EADS beeinflussen können, befinden sich in Asien und im Nahen Osten. Zwar konnten diese Märkte in der Vergangenheit insgesamt hohe Wachstumsraten verzeichnen, doch verlief dieses Wachstum sehr sprunghaft und war häufig über bestimmte Zeiträume hinweg rückläufig. Im Vergleich zu den US-amerikanischen und europäischen Märkten von EADS sind die Wachstumsmärkte verstärkt wirtschaftlichen Risiken ausgesetzt, wie z.B. Inflation, Währungsabwertung und Einschränkungen der Devisenaus- bzw. -einfuhr, die sich auf den Wert der Aktiva, Passiva und der Erträge von EADS in Euro in diesen Märkten auswirken können. Weitere Risiken, die mit einer Betätigung auf diesen Märkten verbunden sind, beinhalten mögliche Probleme beim Import von Rohstoffen und Unsicherheiten, die aus den dortigen Steuer- und Arbeitsgesetzen resultieren.

Fremdwährungsrisiko

Während der Großteil der kombinierten Proforma-Umsatzerlöse von EADS in US Dollar erzielt wird, fällt ein erheblicher Teil der Kosten und Aufwendungen von EADS in Euro an, wodurch ein Fremdwährungsrisiko entsteht. Zur Kontrolle und Minimierung dieses Risikos hat EADS eine Wechselkursstrategie entwickelt und umgesetzt. Um die auf US Dollar lautenden Forderungen und sonstige Risiken abzusichern, vor allem in Verbindung mit der Airbus Industrie, hat EADS ein Portfolio aus langfristigen Sicherungsinstrumenten mit einer Laufzeit von dreieinhalb Jahren aufgebaut, das sich in der Hauptsache aus Termingeschäften und synthetischen Termingeschäften zusammensetzt. Die Absicherungspolitik von EADS ist ausschließlich auf die Deckung eindeutig ermittelter Nettorisikopositionen ausgerichtet. Es kann nicht gewährleistet werden, dass die Strategie von EADS zur Absicherung von Wechselkursrisiken einen vollständigen Schutz vor starken Wechselkursänderungen des US Dollars gegenüber dem Euro bietet, und dass sich derartige Änderungen nicht auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken werden.

Die kombinierten Proforma-Umsatzerlöse, Kosten, Aktiva und Passiva von EADS, die auf andere Währungen als Euro lauten, werden zum Zwecke der Jahresabschluss-Erstellung in Euro umgerechnet. In der Vergangenheit haben Änderungen des US Dollarkurses in Bezug auf die Währungen, in denen die Rechnungslegung der verschiedenen Unternehmen erfolgte, die zur EADS zusammengeführt wurden, die Finanzlage und Rentabilität, die Betriebsergebnisse und Cashflows dieser Unternehmen laut Ausweis in deren Jahresabschlüssen beeinflusst. Künftige Änderungen können sich bei EADS ebenfalls sehr nachteilig auf diese Positionen auswirken.

Nach den IAS-Standards werden Währungssicherungsgeschäfte, die nicht der Sicherung bestimmter Vermögensgegenstände, Verbindlichkeiten oder Bestellungen von Kunden zugeordnet werden, mit dem Wechselkurs zum Bilanzstichtag („*Mark-to-Market-Methode*“) bewertet und alle daraus resultierenden unrealisierten Gewinne oder Verluste werden im Finanzergebnis gezeigt. EADS beabsichtigt, in Zukunft Währungssicherungsgeschäfte genau zuzuordnen. Solange jedoch die Ergebnisse dieser Verfahrensweise nicht voll realisiert sind, könnte die Auswirkung der *Mark-to-Market-Methode* auf die Jahresabschlüsse der Gesellschaft in großen Schwankungen im Finanzergebnis bestehen. Im Drei-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 1999 beispielsweise hat EADS starke Schwankungen von wesentlichen Buchverlusten zu wesentlichen Buchgewinnen auf Proforma-Basis erfahren. Unter Berücksichtigung der relativen Schwäche des Euro gegenüber dem US Dollar in der ersten Hälfte des Jahres 2000 erwartet EADS im Zusammenhang mit der *Mark-to-Market-Bewertung* ihrer Währungssicherungsgeschäfte erhebliche Aufwendungen im Finanzergebnis dieser Periode. Diese Bewertungsmethode beeinflusst nicht die Liquidität und den Cash Flow von EADS.

Wechselkursschwankungen zu anderen Währungen als dem Dollar, auf welche die meisten Produktionskosten von EADS lauten (hauptsächlich in Euro), können den Wettbewerb zwischen EADS und ihren Wettbewerbern, deren Kosten auf andere Währungen lauten, verzerren. Dies gilt insbesondere für Schwankungen in Bezug auf den Dollar, da viele der Produkte von EADS und ihren Wettbewerbern in US Dollar fakturiert werden. Die Wettbewerbsfähigkeit von EADS kann leiden, wenn die Hauptwährungen von EADS gegenüber den Hauptwährungen ihrer Wettbewerber aufgewertet werden.

Gewährung staatlicher Zuschüsse

In Vergangenheit haben EADS und ihre Hauptwettbewerber von staatlichen Zuschüssen für die Produktentwicklung profitiert. Obwohl der Umfang staatlicher Zuschüsse in den Märkten von EADS seit Beginn der neunziger Jahre zurückgegangen ist, verzeichnete EADS kürzlich einige positive Signale bestimmter Regierungen hinsichtlich der Finanzierung neuer Produkte. Es kann aber nicht gewährleistet werden, dass derartige Finanzierungshilfen auch in Zukunft weiterhin zur Verfügung stehen. Die Europäische Union und die Vereinigten Staaten haben im Jahr 1992 ein Abkommen geschlossen, das die Gewährung von Finanzierungshilfen der Regierungen an die Hersteller von Verkehrsflugzeugen einschränkt.

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 werden. Wie bei anderen Unternehmen haben sich auch bei EADS gelegentlich Produkte als mangelhaft erwiesen und 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.

Produkthaftung und Gewährleistungsansprüche

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

Zunehmende Konsolidierung innerhalb der Branche

Die Flugzeug-, Verteidigungs- und Raumfahrtindustrien weisen einen hohen Konzentrationsgrad auf, wobei diese Märkte jeweils von einer kleinen Anzahl großer internationaler Wettbewerber dominiert werden. In diesen Branchen ist derzeit eine beträchtliche Konsolidierung in Form von Fusionen, Joint Ventures und Allianzen zu verzeichnen, zu denen auch die Bildung von EADS zählt. Die Konsolidierung innerhalb dieser Industrien ist zum Teil auf den steigenden Wettbewerbsdruck und auf den Rückgang bestimmter Märkte zurückzuführen. EADS geht davon aus, dass sich dieser Trend auch in absehbarer Zukunft fortsetzen wird. Daher beabsichtigt EADS die sorgfältige Prüfung aller Möglichkeiten zur Beteiligung an solchen Fusionen, Joint Ventures und Allianzen. Die weitere Strategie von EADS auf diesem Gebiet sowie die Anzahl und Qualität der Gelegenheiten, die sich für EADS diesbezüglich eröffnen, werden durch die Geschwindigkeit, mit der die Umstrukturierung der Flugzeug-, Raumfahrt- und Verteidigungsbranchen in Zukunft erfolgt, beeinflusst.

Abhängigkeit von Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen

EADS erzielt einen wesentlichen Anteil ihrer Umsatzerlöse mit verschiedenen 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) drei Haupt-Konsortien: das Airbus Industrie-Konsortium (ein *Groupement d'Intérêt Économique* (GIE) nach französischem Recht), an dem EADS Beteiligungen von insgesamt 80 % hält; ATR GIE, an dem EADS eine Beteiligung von 50 % hält, sowie das Eurofighter-Konsortium, an dem EADS mit 46 % beteiligt ist; (ii) zwei wichtige Joint Ventures: Astrium N.V., an dem EADS Beteiligungen von insgesamt 66 % hält, und Matra BAE Dynamics („MBD“), an der die EADS-Beteiligung 50 % beträgt; (iii) Mehrheitsbeteiligungen: (a) Dornier GmbH:

die DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG („DADC“), an der EADS zu 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 57,55 % an der Dornier GmbH; (b) EDSN, ein neu gegründetes Telekommunikationsunternehmen, an dem EADS eine Beteiligung von 55 % hält; sowie (c) LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH („LFK“) mit einer Beteiligung von EADS in Höhe von 74,2 %; (iv) Minderheitsbeteiligungen: Dassault Aviation, an der EADS eine Beteiligung von 45,76 % hält; Matra Nortel Communications („MNC“), an der EADS eine Beteiligung von 45 % besitzt; Nortel Dasa Network Systems GmbH & Co. KG, an der EADS gemeinsam mit Dornier eine Beteiligung von 42 % hält; sowie Embraer, an der EADS mit 5,7 % beteiligt ist. Die Bildung von Partnerschaften und Allianzen mit anderen Marktteilnehmern gehört zur integralen Strategie 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 in der organisatorischen Struktur oder zu einer Neuordnung der Mehrheitsverhältnisse an den derzeitigen Joint Ventures von EADS führen.

Bei den Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen, an denen EADS beteiligt ist, 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 in derartigen Unternehmen können gleichzeitig Wettbewerber von EADS sein, weshalb ihre Interessen von denen von EADS abweichen können.

Des Weiteren besitzt EADS im Vergleich zu Unternehmen, in denen sie Mehrheitsgesellschafter ist oder an der Führung des Tagesgeschäfts beteiligt ist, bei Beteiligungsgesellschaften, bei denen EADS nur ein Minderheitsgesellschafter oder -partner ist (vor allem Dassault Aviation und Embraer) in der Regel nur eingeschränkten Zugang zu den Geschäftsbüchern und Aufzeichnungen dieser Gesellschaften und infolgedessen nur eine begrenzte Kenntnis von deren Geschäftstätigkeit und deren Ertragslage.

Integrations- und Rationalisierungsprozess

Die Bildung von EADS wird die Integration umfangreicher und komplexer Geschäftsbereiche in EADS und deren Rationalisierung erforderlich machen. Es kann nicht gewährleistet werden, dass EADS bei der Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA nicht auf Schwierigkeiten stoßen wird oder dass EADS in der Lage sein wird, ihre Gewinnmargen zu verbessern und ihre Kosten zu senken. Die Zusammenführung und Rationalisierung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA ist mit Unsicherheiten behaftet, z.B. wie die neue organisatorische Struktur sich auswirken wird und ob das Management in der Lage sein wird, die Geschäftstätigkeit zu beaufsichtigen und die Personalabteilung der zusammengeschlossenen Unternehmen zu leiten sowie die möglichen Synergien zwischen diesen Unternehmen zu entwickeln und umzusetzen. Dieser Integrations- und Rationalisierungsprozess wird zahlreiche Herausforderungen mit sich bringen, wie z.B. die Entwicklung von EADS-weiten internen Kontrollmechanismen, die Verlängerung abgelaufener Tarifverträge, die Harmonisierung von Pensionsplänen und Sozialleistungen für Mitarbeiter sowie die Verschmelzung von Unternehmens- und nationaler Kulturen. Wesentliche Verzögerungen oder unerwartete Kosten, die gegebenenfalls in Verbindung mit diesem Integrations- und Rationalisierungsprozess auftreten, könnten sich in nennenswerter Weise nachteilig auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken.

Kontrolle von EADS — Mehrheitsaktionäre

Nach der Durchführung der Transaktionen werden 60 % des Kapitals von EADS zu gleichen Teilen von DaimlerChrysler und SOGEADE gehalten, die ihre Stimmrechte in der Contractual Partnership gebündelt haben. Gemäß den Bestimmungen einer Vereinbarung kann kein wesentlicher Beschluss ohne die Zustimmung dieser beiden Aktionäre getroffen werden. Des Weiteren wurde dem französischen Staat ein Einspruchsrecht bei bestimmten strategischen Entscheidungen gewährt, unter anderem bei der Übertragung von Vermögenswerten, sofern der Status als Hauptauftragnehmer, die Konstruktion, Entwicklung oder Integration von ballistischen Raketen oder Mehrheitsbeteiligungen von EADS an Cilas, Sodern, Nuclétudes und dem GIE Cosyde betroffen sind. Außerdem wurde SEPI ein Einspruchsrecht bei Entscheidungen gewährt, die erhebliche Abweichungen vom oder Änderungen am industriellen Plan von CASA bzw. seiner Ausführung während eines Zeitraums von drei Jahren ab der Durchführung der Transaktionen zur Folge haben (nachfolgend „CASA-Angelegenheiten“). Diese und ähnliche Bestimmungen, die in den Verträgen über die Beziehungen zwischen den Hauptaktionären enthalten sind, bezwecken unter anderem, eine stabile Gruppe von Aktionären zu bilden, die EADS für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren ab der Durchführung der Transaktionen kontrolliert.

Verkaufsverpflichtungen von bestimmten Aktionären

Neben denjenigen EADS-Aktien, die direkt oder indirekt durch die niederländische Contractual Partnership gehalten werden, werden der französische Staat, die französischen Finanzinstitute und Lagardère direkt Aktien an EADS halten, wenn die Konsortialbanken ihre Mehrzuteilungsoption nicht vollständig ausüben. Lagardère hat sich bereit erklärt, solche EADS-Aktien am Ende des Ausübungszeitraumes der Mehrzuteilungsoption von den französischen Finanzinstituten zu erwerben. Sowohl der französische Staat als auch Lagardère haben sich darüber hinaus bereit erklärt, sämtliche Aktien, die sie aufgrund der unvollständigen Ausübung der Mehrzuteilungsoption halten (einschließlich, im Fall von Lagardère, der Aktien, die es von den französischen Finanzinstituten erworben hat), innerhalb von 18 Monaten nach dem Globalen Angebot zu verkaufen. Siehe „Hauptaktionäre und abgebende Aktionäre“. Folglich könnten diese Aktien nach dem Ablauf der sechsmonatigen Lock-up-Periode, während der die Aktionäre durch das Underwriting Agreement an der Veräußerung von EADS-Aktien gehindert sind, auf den Kapitalmärkten verkauft werden.

Forschung und Entwicklung

Das geschäftliche Umfeld, in dem zahlreiche der Hauptgeschäftsbereiche von EADS tätig sind, ist durch einen hohen Forschungs- und Entwicklungsaufwand gekennzeichnet, der eine bedeutende Investitionstätigkeit erfordert. Die dieser Investitionstätigkeit zugrundeliegenden Geschäftspläne sehen für die Amortisierung dieser Aufwendungen lange Zeiträume vor. Es kann nicht gewährleistet werden, dass die Annahmen hinsichtlich der Marktentwicklung zutreffen und somit die in diesen Geschäftsplänen vorgesehenen Amortisierungszeiträume eingehalten werden können.

Bestimmungen und Verpflichtungen hinsichtlich Umweltschutz

Ebenso wie andere Unternehmen aus den wichtigsten Branchen ihrer Geschäftstätigkeit unterliegt auch EADS zahlreichen Umweltschutzgesetzen und -vorschriften der Europäischen Union sowie der einzelnen Länder, Regionen und Gemeinden bezüglich der Emission von Schadstoffen in die Atmosphäre, der Ableitung von Flüssigkeiten in den Boden und ins Grundwasser und der Entsorgung und Wiederaufbereitung von Abfällen. EADS unternimmt umfangreiche Anstrengungen zur Einhaltung dieser Gesetze und Vorschriften und tätigt die entsprechenden Investitionen und betrieblichen Aufwendungen. Das Management von EADS ist der Auffassung, dass im Rahmen der Geschäftstätigkeit grundsätzlich alle anwendbaren Umweltschutzbestimmungen eingehalten werden. EADS ist außerdem der Ansicht, der aus geltenden Gesetzen oder Vorschriften resultierenden erwarteten Verschärfung der Umweltschutzstandards, 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 aus künftigen Verschärfungen der Umweltschutzbestimmungen resultieren, nicht in negativer Weise auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken werden.

Zukunftsorientierte Aussagen im Prospekt

Bei einigen der in diesem Prospekt enthaltenen Aussagen handelt es sich nicht um in der Vergangenheit liegende Tatsachen, sondern um künftige Erwartungen und andere zukunftsorientierte Aussagen. Diese basieren auf den derzeitigen Anschauungen und Annahmen des Managements und beinhalten bekannte wie noch unbekanntes Risiken und Unwägbarkeiten, aufgrund derer die tatsächlichen Ergebnisse, Erträge oder Ereignisse wesentlich von denen, die den Aussagen ausdrücklich oder implizit zugrunde liegen, abweichen könnten. Solche zukunftsorientierten Aussagen sind beispielsweise zu finden in den Abschnitten „Zusammenfassung des Prospekts“, „Anlageerwägungen“, „Darstellung und Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung“ und „Geschäftstätigkeit“. Zukunftsorientierte Aussagen sind Unwägbarkeiten unterworfen, die neben anderen vor allem aus folgenden Faktoren resultieren:

- Allgemeine wirtschaftliche und Arbeitsmarktbedingungen, einschließlich und insbesondere der wirtschaftlichen Bedingungen in Europa und Nordamerika,
- Konsolidierung unter Wettbewerbern in der Luft- und Raumfahrt,
- Entwicklungskosten und wirtschaftlicher Erfolg neuer Produkte,
- Fähigkeit, die Aktivitäten von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA erfolgreich zusammenzuführen, Kosten zu begrenzen und Qualität aufrechtzuerhalten,
- Wechselkurs- und Zinsniveauschwankungen zwischen dem Euro und dem US-Dollar wie auch anderen Währungen.

Die Gesellschaft weist darauf hin, dass diese Aussagen durch die im Abschnitt „Anlageerwägungen“ dargestellten Umstände weiter spezifiziert werden, aufgrund derer die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von denen, die den zukunftsorientierten Aussagen zugrunde liegen, abweichen könnten. Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, zukunftsorientierte Aussagen zu aktualisieren oder zu revidieren, weder auf der Grundlage neuer Informationen noch künftiger Ereignisse oder anderer Umstände.

DAS GLOBALE ANGEBOT

Allgemeines

Die Aktien, die mit diesem Prospekt angeboten wurden, waren Bestandteil eines Angebots (das „Globale Angebot“) von insgesamt 144.807.407 auf den Namen lautenden Stammaktien der Gesellschaft mit einem Nennbetrag von insgesamt Euro 144.807.407 (bzw. 166.528.413 Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt Euro 166.528.413 nach vollständiger Ausübung der Mehrzuteilungsoption).

Das Globale Angebot bestand aus einem öffentlichen Angebot in Deutschland auf der Grundlage eines unvollständigen Verkaufsprospekts, in Frankreich und in Spanien (das „Öffentliche Angebot“), einem internationalen Angebot an institutionelle Investoren in Europa, den USA und weiteren Staaten (das „Internationale Angebot“) und einem Angebot an berechtigte EADS-Mitarbeiter (das „Mitarbeiterangebot“).

Die im Rahmen des Mitarbeiterangebots angebotenen Aktien werden nicht von den Konsortialbanken übernommen.

Die Verteilung der Aktien zwischen institutionellen Anlegern und Privatanlegern hängt von der Nachfrage und den Marktbedingungen ab. Der mögliche Anteil am Globalen Angebot der an Privatanleger zugeteilten Aktien beträgt zwischen ungefähr 30% und 60% der übernommenen Aktien. Hierbei handelt es sich um eine Schätzung. Die Gesamtzahl der Aktien, die an Privatanleger in Frankreich, Deutschland und Spanien im Rahmen des Öffentlichen Angebots verkauft werden, wird am 8. Juli 2000 festgelegt.

Voraussetzung des Globalen Angebots ist die Durchführung der Einbringungen von Aerospatiale Matra, der Dasa AG und SEPI in EADS, wie in „Beschreibung des Zusammenschlusses“ beschrieben.

Joint Global Bookrunners waren ABN AMRO Bank (Deutschland) AG (für Rechnung von ABN AMRO Rothschild, dem Equity-Capital-Markets-Joint Venture von ABN AMRO Bank N.V., Amsterdam und N M Rothschild & Sons Limited, London) (in diesem Prospekt als „ABN AMRO Rothschild“ bezeichnet) und die Deutsche Bank Aktiengesellschaft.

Joint Global Coordinators waren, neben den Joint Global Bookrunners, BNP Paribas, Goldman Sachs International und Santander Central Hispano Investment S.A.

Kaufpreis, Preisnachlass für Privatanleger, Maximaler Kaufpreis für Privatanleger

Der Kaufpreis wird am 8. Juli 2000 festgelegt und am oder vor dem 10. Juli 2000 bekanntgegeben. Er wird mit Hilfe des im Bookbuilding-Verfahren erstellten Orderbuchs und mit dem Kurs der Aerospatiale Matra-Aktie, die im Verhältnis eine Aerospatiale Matra-Aktie gegen eine EADS-Aktie umgetauscht wird, als Maßstab ermittelt.

Nach Handelsschluss am 3. Juli 2000 wurde der maximale Kaufpreis für Privatanleger auf Euro 23,- festgelegt und veröffentlicht. Dieser maximale Kaufpreis wurde anhand der für die Kaufpreisfindung geltenden Kriterien festgestellt.

Privatanleger erhalten einen Preisnachlass in Höhe von Euro 1,- auf den Kaufpreis (der „Kaufpreis für Privatanleger“). Die an Privatanleger verkauften Aktien werden ausschließlich aus der Kapitalerhöhung stammen.

Für Privatanleger, die ihren Kaufauftrag bei einer der Konsortialbanken in Deutschland aufgegeben haben, entfällt die bei Ausführung des Kaufauftrags übliche Effektenprovision.

Anleger, die ihren Kaufauftrag über eine Konsortialbank gestellt haben, können den Kaufpreis und die Anzahl der jeweils zugeteilten Aktien am 10. Juli 2000 bei diesen Konsortialbanken erfragen.

Zeichnungsfrist, Mindestauftragsgröße

Die Frist zur Abgabe von Kaufaufträgen lief vom 23. Juni 2000 bis 7. Juli 2000, 12 Uhr. Kaufaufträge von Privatanlegern konnten nur bis zum 5. Juli 2000 zurückgenommen werden. Kaufaufträge, die zu diesem Zeitpunkt vorlagen oder danach abgegeben wurden, waren unwiderruflich.

Kaufaufträge mussten mindestens 30 Aktien umfassen. Diese Mindestauftragsgröße galt nicht für Aerospatiale Matra-Aktionäre. Diese konnten auch Kaufaufträge unter 30 Aktien abgeben.

Bei Kaufaufträgen für 30 bis 1.000 Aktien musste die Anzahl der Aktien durch 10 teilbar sein, bei Kaufaufträgen über 1.000 Aktien durch 50.

Für Privatanleger mit Wohnsitz in Deutschland (u.a. für Online-Depotkunden der Deutschen Bank) bestand die Möglichkeit, Kaufangebote über das Internet abzugeben.

Bevorrechtigte Zuteilung

Die im Rahmen des Öffentlichen Angebots angebotenen Aktien werden den Anlegern von den Konsortialbanken am 8. Juli 2000 zugeteilt. Hierbei werden Kaufangebote von Privatanlegern, welche die folgenden Voraussetzungen erfüllen, bevorrechtigt berücksichtigt:

- Privatanlegern, die einen Kaufauftrag bis einschließlich 3. Juli 2000 bei einer Konsortialbank abgegeben haben, werden bis zu 300 Aktien bevorrechtigt zugeteilt. Im Rahmen dieser bevorrechtigten Zuteilung werden bevorrechtigte Kaufaufträge entweder voll erfüllt oder erhalten eine Zuteilungsquote, die mindestens doppelt so hoch ist wie die Zuteilungsquote für nicht bevorrechtigte Kaufaufträge. Kaufaufträge für mehr als 300 Aktien werden für bis zu 300 Aktien bevorrechtigt, für den darüber hinausgehenden Teil nicht bevorrechtigt zugeteilt.
- Aerospatiale Matra-Aktionären, die einen Kaufauftrag bis einschließlich 6. Juli 2000 bei einer Konsortialbank abgegeben haben, werden darüber hinaus bis zu weitere 40 Aktien garantiert zugeteilt, wobei die Gesamtzahl der für diese bevorrechtigte Zuteilung zur Verfügung stehenden Aktien auf 12 Mio. begrenzt ist. Bei Überschreitung dieser Gesamtzahl wird diese Zuteilung pro rata reduziert.

Mitarbeiterangebot

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots hat die Gesellschaft einem Großteil der EADS-Mitarbeiter in Deutschland, Frankreich und Spanien insgesamt bis zu 12.222.385 Aktien mit einem Preisnachlaß in Höhe von rund 15 % auf den Kaufpreis für Privatanleger angeboten, sofern der Kaufauftrag bis einschließlich 6. Juli 2000 abgegeben wurde. Diese Aktien werden aus einer Kapitalerhöhung stammen, die voraussichtlich am oder vor dem 31. August 2000 durchgeführt wird. Die Aktien waren von den Mitarbeitern im Rahmen des Globalen Angebots zu zeichnen und zu zahlen, werden ihnen jedoch erst nach Eintragung der Kapitalerhöhung in das Register der Handelskammer Amsterdam geliefert werden.

Das Mitarbeiterangebot bestand aus zwei Teilen: einem durch Einschaltung eines Kreditinstituts teilweise fremdfinanzierten Kauf sowie einem direkten Kauf von Aktien. Siehe auch „Geschäftstätigkeit — Mitarbeiterangebot“.

Mehrzuteilungsoption

Die Gesellschaft und die abgebenden Aktionäre haben den Konsortialbanken eine innerhalb von 30 Tagen nach Zuteilung an die institutionellen Investoren ausübhbare Option gewährt, bis zu 2.000.000 weitere Aktien aus einer noch durchzuführenden Kapitalerhöhung und bis zu 19.721.006 weitere Aktien aus dem Eigentum der abgebenden Aktionäre zum Kaufpreis zu erwerben („Mehrzuteilungsoption“).

Diese Mehrzuteilungsoption kann von den Joint Global Bookrunners nach Abstimmung mit den anderen Joint Global Coordinators ausgeübt werden.

Marktschutzklausel

EADS, der französische Staat, SOGEP, Lagardère, SOGEADE, die französischen Finanzinstitute, DaimlerChrysler, Dasa AG und SEPI werden sich verpflichten, innerhalb eines Zeitraums von 180 Tagen ab dem 8. Juli 2000 ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Vertreter der Konsortialbanken (i) keine Aktien oder andere Wertpapiere, die direkt oder indirekt in Aktien umwandelbar sind, direkt oder indirekt auszugeben, anzubieten oder zu veräußern, und keine Optionen zu gewähren oder Optionsscheine zum Bezug von Aktien auszugeben und keine Anträge auf Zulassung der Aktien nach dem U.S. Securities Act oder anderen Rechtsordnungen in Bezug auf die vorgenannten Wertpapiere zu stellen, oder (ii) keine Swaps oder sonstige Vereinbarungen oder Maßnahmen zu ergreifen, die einer teilweisen oder vollständigen, direkten oder indirekten Veräußerung von Aktien der Gesellschaft wirtschaftlich entsprechen, unabhängig davon, ob eine solche in (i) und (ii) genannte Maßnahme durch Ausgabe von Aktien oder anderer solcher Wertpapiere, in bar oder in sonstiger Weise erfolgen soll, oder (iii) keine Kapitalerhöhung durchzuführen oder der Hauptversammlung von EADS eine Kapitalerhöhung zur Beschlussfassung vorzuschlagen.

Die vorstehende Marktschutzklausel findet keine Anwendung auf (i) Aktien, die im Rahmen des Globalen Angebots veräußert werden, oder (ii) Aktien, die infolge der Ausübung von Aktienoptionen aus den Aktienoptionsprogrammen von EADS, die am letzten Tag dieses Angebotes bestanden, ausgegeben werden, oder (iii) Bonusaktien, die kostenlos von dem französischen Staat an frühere Aktionäre von Aerospatiale Matra ausgegeben werden, die ein Recht auf Treueaktien von Aerospatiale Matra haben. Darüber hinaus ist die Gesellschaft, fünf Tage nach erfolgter schriftlicher Anzeige an die Vertreter der Konsortialbanken, berechtigt, Aktien auszugeben in Zusammenhang mit (i) einem Zusammenschluss von EADS mit oder in eine andere Gesellschaft,

sofern EADS die aufnehmende Gesellschaft ist, und (ii) dem Erwerb von Vermögensgegenständen durch EADS, wobei hiermit keine öffentliche oder private Platzierung von Aktien erfolgen darf (hierzu gehören nicht Kapitalerhöhungen, die für einen oder mehrere industrielle Investoren reserviert sind). Aktien oder Wertpapiere, die entsprechend den vorgenannten Ausnahmen ausgegeben werden, unterliegen ebenfalls einer Sperrfrist von 180 Tagen vom Tag der Notierungsaufnahme an mit den Beschränkungen der Marktschutzvereinbarung.

Stimmrecht

Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme.

Gewinnanteilberechtigung

Die Aktien sind mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem Geschäftsjahr 2000, d.h. ab 1. Januar 2000, ausgestattet.

Börsenzulassung und -notierung

Die insgesamt 795.388.408 Aktien (gesamtes Grundkapital, ohne Mehrzuteilungsoption und im Rahmen des Mitarbeiterangebots angebotene Aktien) wurden bzw. werden zum Börsenhandel mit amtlicher Notierung an der Frankfurter Wertpapierbörse, der Pariser Börse und den spanischen Börsen zugelassen, hinsichtlich der Kapitalerhöhung unter dem Vorbehalt, dass die Kapitalerhöhung am 8. Juli 2000 beschlossen und am 13. Juli 2000 durchgeführt wird. Die Aufnahme des Handels der insgesamt 795.388.408 Aktien ist für den 10. Juli 2000 vorgesehen. Der Conseil scientifique der Pariser Börse hat am 7. April 2000 angekündigt, dass EADS Aerospatiale Matra im CAC 40-Index ersetzen soll.

Lieferbarkeit der Aktien

Die im Rahmen des Globalen Angebots angebotenen Aktien sowie die im Eigentum der gegenwärtigen Aktionäre verbleibenden Aktien sind in einer Globalurkunde mit zugehörigem Globalgewinnanteilschein verbrieft, die bei der SICOVAM, S.A., 115, Rue Raumur, 75081 Paris-Cedex 2, Frankreich, hinterlegt worden ist. Die im Rahmen dieses Globalen Angebots angebotenen Aktien sind auf den Namen der SICOVAM in das Aktienregister eingetragen.

Ein Anspruch auf Verbriefung der Aktien in Einzelurkunden oder Mehrfachurkunden ist in der Satzung der Gesellschaft ausgeschlossen. Den Aktionären stehen Miteigentumsanteile an der Globalurkunde und dem Globalgewinnanteilschein zu.

In der Bundesrepublik Deutschland sind die Namensaktien der Gesellschaft in Form von Miteigentumsanteilen an einem für die Clearstream Banking AG bei der SICOVAM verwahrten Sammelbestand lieferbar.

Lieferung der Aktien und Zahlung

Der Kaufpreis für die Aktien ist am 13. Juli 2000 zu zahlen. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die buchmäßige Lieferung der Aktien. Die am 10. Juli 2000 getätigten Effektengeschäfte werden in Angleichung an die französischen und spanischen Bestimmungen am dritten Werktag erfüllt. Die von EADS im Rahmen des Mitarbeiterangebots verkauften Aktien werden voraussichtlich am oder vor dem 31. August 2000 geliefert. Siehe „Geschäftstätigkeit — Mitarbeiterangebot“.

Stabilisierung

In Verbindung mit dem Angebot sind die Konsortialbanken berechtigt, auf dem offenen Markt Aktien zu kaufen und zu verkaufen. Bei diesen Transaktionen kann es sich um Leerverkäufe, Stabilisierungsgeschäfte und Aktienkäufe zur Deckung von Positionen aus Leerverkäufen handeln. Um Leerverkäufe handelt es sich, wenn die Konsortialbanken eine größere Anzahl von Aktien verkaufen, als sie im Rahmen des Angebots zu kaufen verpflichtet sind. Stabilisierungsgeschäfte bestehen aus bestimmten Angeboten und Käufen, die die Verhinderung oder Verzögerung eines Kursverfalls der Aktien auf dem Markt im Verlauf des Angebotes bezwecken.

Diese Aktivitäten der Konsortialbanken können den Kurs der Aktien stabilisieren, aufrechterhalten oder anderweitig beeinflussen. Die Marktpreise für diese Wertpapiere können aufgrund der dargestellten Maßnahmen höher sein als sie ansonsten auf dem offenen Markt wären. Die entsprechenden Transaktionen können an jeder Börse, an der die Aktien notiert sind, im Freiverkehr und auf beliebige andere Weise getätigt und nach ihrer Einleitung von den Konsortialbanken jederzeit wieder eingestellt werden.

Wertpapier-Kenn-Nummer

938 914

VERWENDUNG DES EMISSIONSERLÖSES

Die abgebenden Aktionäre erhalten den Erlös aus dem Verkauf der von ihnen im Rahmen des Globalen Angebots verkauften Aktien.

Der der Gesellschaft aus dem Globalen Angebot zufließende Nettoerlös beträgt voraussichtlich rund Euro 2.039 Mio. unter der Annahme, dass der Kaufpreis für Privatanleger — entsprechend dem am 3. Juli 2000 festgelegten maximalen Kaufpreis für Privatanleger — Euro 23,- betragen wird (und unter der Annahme, dass alle angebotenen Aktien verkauft werden, die Mehrzuteilungsoption vollständig ausgeübt wird, 12.222.385 Aktien im Rahmen des Mitarbeiterangebots und 45 % der Aktien zum Preis für Privatanleger verkauft werden). Unter den gleichen Annahmen belaufen sich die von der Gesellschaft zu tragenden Emissionskosten voraussichtlich auf rund Euro 100,6 Mio, einschließlich einer Gesamtvergütung an die Konsortialbanken in Höhe von rund Euro 64,6 Mio. Zusätzlich können die Gesellschaft und die abgebenden Aktionäre den Konsortialbanken nach eigenem Ermessen eine zusätzliche, leistungsabhängige Vergütung zahlen, die sich unter den genannten Annahmen auf bis zu Euro 3,8 Mio. beläuft.

EADS beabsichtigt, den Nettoerlös aus dem Globalen Angebot zur Stärkung der Kapitalstruktur zu verwenden. Dies wiederum soll es ermöglichen, mit der erwarteten Liquidität Projekte zur Erreichung strategischer Ziele zu verfolgen (siehe den Abschnitt „Geschäftstätigkeit“). So geht EADS davon aus, daß es die gestärkte Eigenkapitalstruktur erlauben wird, schnell auf sich ergebende Chancen für weltweite Akquisitionen und Allianzen im Rahmen der sich konsolidierenden Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsindustrie reagieren zu können. Aus einer gestärkten finanziellen Stellung heraus könnte EADS auch ihre Entwicklungs- und Investitionsvorhaben, insbesondere hinsichtlich neuer Flugzeuge, sowie ihre Herstellungsprozesse den Marktbedingungen zeitnah anpassen, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrsluftfahrt.

Bis zur Verwendung für die oben und an anderer Stelle in diesem Prospekt beschriebenen Zwecke wird EADS den Nettoemissionserlös in zinstragenden Geldmarktinstrumenten mit kurzer Laufzeit anlegen.

ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT

Gründung, Firma, Sitz, Dauer der Gesellschaft und anwendbares Recht

Die Gesellschaft wurde am 29. Dezember 1998 als Aktiengesellschaft nach niederländischem Recht (*naamloze vennootschap*) unter der Firma European Aerospace and Defence Company N.V. für unbestimmte Zeit gegründet. Am 3. April 2000 wurde die Firma der Gesellschaft in European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. geändert. Die Gesellschaft hat ihren Sitz (*statutaire zetel*) in Amsterdam. Die Gesellschaft ist im Register der Handelskammer Amsterdam (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam*) unter der Nummer 242 88945 eingetragen. Die Gesellschaft unterliegt niederländischem Recht. Wenn die Aktien an der Frankfurter Wertpapierbörse, der Pariser Börse und den Spanischen Börsen notiert sind, wird die Gesellschaft in bestimmter Hinsicht auch deutschem, französischem und spanischem Recht unterliegen.

Hauptversammlung und Geschäftsjahr

Geschäftsjahr der EADS ist das Kalenderjahr. Die ordentliche Hauptversammlung findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam oder Haarlemmermeer (Schiphol Flughafen) statt.

Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft

Der Unternehmensgegenstand der EADS besteht darin, Beteiligungen an in den folgenden Bereichen tätigen Rechtssubjekten, 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; und
- b) dazu ergänzende, unterstützende oder untergeordnete Aktivitäten.

Kapitalverhältnisse der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde mit einem autorisierten Kapital von NLG 500.000 gegründet. Das Kapital war bei Gründung in 500 Aktien mit einem Nennbetrag von jeweils NLG 1.000 eingeteilt. Erster Zeichner der Gesellschaft war Aerospatale Matra, an die am 29. Dezember 1998 100 Aktien ausgegeben wurden. Diese Aktien wurden durch notarielle Übertragungsurkunde am 28. Dezember 1999 auf die Dasa AG übertragen. Am 3. April 2000 wurde das Kapital der Gesellschaft auf Euro umgestellt und der Nennbetrag je EADS-Aktie von NLG 1.000 auf Euro 1,- geändert (Aktiensplit im Verhältnis 1:1000). Derzeit beträgt das autorisierte Kapital der Gesellschaft Euro 250.000 und besteht aus 250.000 Aktien mit einem Nennwert von jeweils Euro 1,-. Die Gesellschaft hat zum Datum dieses Prospekts 50.000 Aktien mit einem Nennbetrag von je Euro 1,- ausgegeben. Die am 10. Mai 2000 abgehaltene Hauptversammlung von EADS hat beschlossen, das autorisierte Kapital auf Euro 3.000.000.000, eingeteilt in 3.000.000.000 Aktien im Nennwert von je Euro 1,-, zu erhöhen, wobei diese Erhöhung des autorisierten Kapitals erst zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses zu EADS Wirksamkeit erlangt. Bei Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS werden davon Aktien im Nennbetrag von insgesamt Euro 715.003.828 an Aerospatale Matra, DaimlerChrysler und SEPI ausgegeben werden.

Nach Einbringung der Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsaktivitäten der Dasa AG, Aerospatale Matra und CASA wird das ausgegebene Kapital der Gesellschaft Euro 715.053.828 betragen und in 715.053.828 Aktien mit einem Nennwert von je Euro 1,- eingeteilt sein. Aerospatale Matra wird 403.687.775 (56,46 %), DaimlerChrysler 266.675.182 (37,29 %) und SEPI 44.690.871 (6,25 %) EADS-Aktien halten.

Voraussichtlich am 8. Juli 2000 wird die Hauptversammlung von Aerospatale Matra die Liquidation von Aerospatale Matra sowie eine von Aerospatale Matra an alle seine Aktionäre durchzuführende Verteilung aller EADS-Aktien, die Aerospatale Matra im Tausch gegen die von ihr geleisteten Einbringungen erhalten wird, auf der Basis einer EADS-Aktie für jede Aktie von Aerospatale Matra beschließen.

Darüber hinaus hat der Board of Directors von EADS in seiner Sitzung am 19. Juni 2000 beschlossen, auf Grundlage der Ermächtigung durch die Hauptversammlung vom 24. Mai 2000 die beiden Chief Executive Officers (oder von ihnen benannte Personen) zu bevollmächtigen, bis zu 94.556.965 neue Aktien im Rahmen des Globalen Angebots auszugeben. Die Chief Executive Officers werden voraussichtlich am 8. Juli 2000 beschließen, das Kapital zu erhöhen und neue Aktien auszugeben.

Die Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft stellen sich demnach wie folgt dar:

Änderungen des 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>Gesamtzahl 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 und Änderung des Nennbetrags	Euro 1	50.000	—	50.000	Euro 50.000
Nach Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS.....	Ausgabe von Aktien für die von Aerospatiale Matra, Dasa und SEPI zu leistenden Einlagen	Euro 1	715.003.828	Euro 1.512.798.902	715.053.828	Euro 715.053.828
Nach dem Globalen Angebot vor Ausübung der Mehrzuteilungsoption.....	Kapitalerhöhung	Euro 1	92.556.965	Euro 1.452.467.965	807.610.793	Euro 807.610.793
Nach Ausübung der Mehrzuteilungsoption.....	Kapitalerhöhung	Euro 1	bis zu 2.000.000	bis zu Euro 34.000.000	bis zu 809.610.793	bis zu Euro 809.610.793
Nach Ausübung des Aktienoptionsplans.....	Kapitalerhöhung in Erfüllung von Bezugsrechten	Euro 1	bis zu 5.214.884	Noch festzulegen	bis zu 814.825.677	bis zu Euro 814.825.677

Zahlstelle

Die Gesellschaft wird für die gesamte Dauer der Zulassung der Aktien zum Börsenhandel mit amtlicher Notierung an der Frankfurter Wertpapierbörse mindestens ein Kreditinstitut als Zahlstelle im Inland bestimmen und bekannt geben, über das fällige Dividenden ausgezahlt, Bezugsrechte ausgeübt, Aktien zur Teilnahme an Hauptversammlungen gesperrt gehalten und alle sonstigen die Aktien betreffenden Maßnahmen bewirkt werden können.

Zahlstelle ist die Deutsche Bank Aktiengesellschaft.

Veröffentlichungen

Die Aktien betreffende Mitteilungen werden in mindestens einem überregionalen Pflichtblatt der Frankfurter Wertpapierbörse veröffentlicht.

AUSSCHÜTTUNGSPOLITIK UND DIVIDENDE

Die Dividendenpolitik der Gesellschaft wird vom Board of Directors der Gesellschaft festgelegt werden. Etwaige künftige Dividendenausschüttungen werden vor allem von dem jeweils erzielten Ergebnis von EADS und von ihrer Investitionspolitik sowie von der Dividendenpolitik europäischer und internationaler Gesellschaften aus der gleichen Branche abhängen. Siehe „Beschreibung der Aktien“. Es kann nicht gewährleistet werden, dass eine Ausschüttung von Dividenden erfolgen wird.

KAPITALAUSSTATTUNG

Die folgende Tabelle zeigt die Proforma Konzernkapitalisierung zum 31. Dezember 1999 und die berichtigte Konzernkapitalisierung, welche die Ausgabe der im Rahmen dieses Globalen Angebots zu veräußernden Aktien nach Abzug der geschätzten Emissionskosten berücksichtigt, unter der Voraussetzung der vollständigen Ausübung der Mehrzuteilungsoption der Konsortialbanken, der Platzierung von 12.222.385 Aktien im Rahmen des Mitarbeiterangebots und der Nichtdurchführung des Stock Option Plans, für den 5.214.884 Aktien zur Verfügung gestellt wurden.

	<u>Zum 31. Dezember 1999⁽¹⁾</u>	
	<u>Proforma</u>	<u>Berichtigt</u>
	<u>(in Mio. Euro)</u>	
Eigenkapital.....	<u>8.123</u>	<u>10.162</u>
Anteile im Fremdbesitz	<u>159</u>	<u>159</u>
Finanzverbindlichkeiten.....	<u>5.696</u>	<u>5.696</u>
Gesamtkapitalisierung	<u>13.978</u>	<u>16.017</u>

(1) Erstellt auf der Basis der ungeprüften kombinierten Proforma-Abschlüsse.

KOMBINIERTE PROFORMA-FINANZDATEN

Die nachstehenden ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen, -Bilanzen und -Kapitalflussrechnungen von EADS (gemeinsam die „ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten“ genannt) wurden erstellt, um die Proforma-Auswirkungen des Zusammenschlusses von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA zu EADS darzustellen. Bei den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen wird unterstellt, dass die Transaktionen am 1. Januar 1997 durchgeführt worden sind. Die ungeprüften kombinierten Proforma-Bilanzen unterstellen, dass diese Transaktionen am 31. Dezember 1999 getätigt worden sind. Die ungeprüfte kombinierte Proforma-Kapitalflussrechnung unterstellt, dass diese Transaktionen am 1. Januar 1999 durchgeführt worden sind. Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten spiegeln nicht den Emissionserlös wider, der durch dieses Angebot erzielt werden könnte.

EADS hat die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten im Einklang mit den Internationalen Bilanzierungsgrundsätzen (*International Accounting Standards*, „IAS“) zusammengestellt und beabsichtigt, ihre zukünftigen Konzernabschlüsse ebenfalls nach IAS aufzustellen, mit der Ausnahme, dass alle Entwicklungskosten zu dem Zeitpunkt als Aufwand gebucht werden, zu dem sie entstehen. Die IAS schreiben vor, dass Entwicklungskosten im Entstehungszeitraum als immaterielle Anlagewerte aktiviert werden, wenn sie gewisse Kriterien für den Ansatz als Vermögensgegenstände erfüllen. Zukünftige Bestätigungsvermerke zu den Abschlüssen von EADS werden auf diese Abweichung von den IAS hinweisen.

Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten wurden von den folgenden in diesem Dokument enthaltenen Finanzdaten abgeleitet:

- Den geprüften kombinierten Abschlüssen von Dasa⁽¹⁾ und den geprüften Abschlüssen von CASA jeweils für die Jahre 1997, 1998 und 1999 sowie dem geprüften Konzernabschluss von Aerospatiale Matra für das Jahr 1999 (die „geprüften Abschlüsse“);
- den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra für die Jahre 1997 und 1998 (die „ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra“); und
- den Überleitungsrechnungen der geprüften Abschlüsse und der ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra auf die von der EADS angewandten IAS (die „IAS-Überleitungsrechnungen“).

Die geprüften kombinierten Abschlüsse von Dasa berücksichtigen weder die Ertragslage noch die Werte der Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten der Aktivitäten, die nicht auf EADS übertragen werden sollen. Dabei handelt es sich vorwiegend um die Aktivitäten der MTU München GmbH und ihrer Tochtergesellschaften („MTU“), die im Bereich der Herstellung und Wartung von Flugzeugtriebwerken tätig sind, sowie einzelne andere Aktivitäten.

Aus verschiedenen Gründen, einschließlich der nachstehend aufgeführten, sind die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten weder mit den geprüften Abschlüssen noch den ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra vergleichbar.

Die ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra stellen die Proforma-Auswirkungen des im Jahr 1999 durchgeführten Zusammenschlusses von Aerospatiale, Matra Hautes Technologies („MHT“) und Dassault Aviation dar. Diese Daten basieren auf den in diesem Dokument enthaltenen geprüften Abschlüssen von Aerospatiale und MHT für die Jahre 1997 und 1998 und den geprüften Abschlüssen von Dassault Aviation für die Jahre 1997 und 1998. In den ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra sowie in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten wird Dassault Aviation nach der Equity-Methode bilanziert, welche EADS auch in ihren zukünftigen Konzernabschlüssen zur Darstellung von Dassault Aviation anwenden will. In dem geprüften Abschluss von Aerospatiale Matra für 1999 ist Dassault Aviation nach der quotalen Konsolidierungsmethode bilanziert. Siehe „Erläuterung und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — Erläuterungen zur Bilanzierung — Konsolidierungsmethoden“.

Die IAS-Überleitungsrechnungen basieren auf den geprüften Abschlüssen, den ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra und den in den Erläuterungen zu den IAS-Überleitungsrechnungen aufgeführten Annahmen. Die IAS-Überleitungsrechnungen hatten wesentliche Auswirkungen auf bestimmte Posten der geprüften Abschlüsse und der ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra. Die wichtigste Auswirkung liegt in der Bilanzierung von Devisenfinanzinstrumenten, vor allem in Bezug auf Aerospatiale Matra. Andere wesentliche Auswirkungen betreffen die Behandlung von Restwertgarantien, rückzahlbaren staatlichen

(1) Jede Bezugnahme auf die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Kapitalflussrechnung der Dasa im vorliegenden Dokument bezieht sich auf die geprüften kombinierten Abschlüsse der Dasa (gemäß der Definition von Dasa in Erläuterung 1 der Erläuterungen zu den geprüften kombinierten Abschlüssen der Dasa), wie sie im Finanzteil abgedruckt sind.

Zuschüssen, Abschreibungen von Geschäfts- und Firmenwerten (*Goodwill*) und die Konsolidierung von Beteiligungen.

Die IAS weichen in bestimmten wesentlichen Gesichtspunkten von den Grundsätzen ordnungsgemäßer Rechnungslegung (*Generally Accepted Accounting Principles*, „GAAP“) ab, die bei der Erstellung der geprüften Abschlüsse und der ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra angewandt wurden. Eine allgemeine Beschreibung der Unterschiede zwischen den IAS und den französischen GAAP, die sich auf die geprüften Abschlüsse und ungeprüften Finanzdaten von Aerospatiale Matra auswirken, ist unter „Ungeprüfte Überleitungsrechnung von Proforma und historisch angewandten französischen GAAP auf die IAS – Aerospatiale Matra“, eine allgemeine Beschreibung der Unterschiede zwischen den IAS und den US-GAAP, die sich auf die geprüften Abschlüsse von Dasa auswirken, unter „– Ungeprüfte Überleitungsrechnung von historisch angewandten US-GAAP auf die IAS – Dasa“ zu finden. Die allgemeine Beschreibung der Unterschiede zwischen den IAS und den spanischen GAAP, die sich auf die geprüften Abschlüsse von CASA auswirken, befindet sich unter „– Ungeprüfte Überleitungsrechnung von historisch angewandten spanischen GAAP auf die IAS – CASA“.

Die Restrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen, die voraussichtlich dem Zusammenschluss zur EADS folgen werden, sind in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten nicht berücksichtigt. Obwohl EADS Kostenersparnisse im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss zur EADS erwartet, sind keine solchen Erträge in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten berücksichtigt. Solche potentiellen Kostenersparnisse hängen von verschiedenen Faktoren ab und es kann nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass derartige Kostenersparnisse im Laufe der Zeit tatsächlich realisiert werden können.

Die zum Zusammenschluss zur EADS durchgeführten Transaktionen werden nach der *Purchase Accounting*-Methode bilanziert. Danach wurden die Bilanzen von Dasa und CASA zu Verkehrswerten neu bewertet, wohingegen die Bilanz von Aerospatiale Matra mit historischen Werten eingeht. Dementsprechend wurden die für Dasa und CASA unterstellten Kaufpreise für die Zwecke dieser kombinierten Proforma-Finanzdaten je nach ihren relativen Verkehrswerten vorläufig gewissen Vermögensgegenständen, v.a. Sachanlagen und Vorräten, zugewiesen. Die Verkehrswertanpassungen der Sachanlagen wurden in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen über deren geschätzte Gesamtnutzungsdauer abgeschrieben. Der Betrag, um den der für Dasa und CASA unterstellte Kaufpreis die geschätzten Verkehrswerte ihrer entsprechenden Aktiva und Passiva übersteigt, wird in den ungeprüften kombinierten Proforma-Bilanzen unter „Immaterielle Anlagewerte“ als Goodwill ausgewiesen und in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen über eine Gesamtnutzungsdauer von 20 Jahren abgeschrieben.

Die vorläufigen Kaufpreisuordnungen wurden anhand von internen Unterlagen über die Verkehrswerte der erworbenen Aktiva und übernommenen Passiva ermittelt. Nach dem Zusammenschluss zu EADS beabsichtigt die Unternehmensführung, unabhängige Bewertungsgutachten in Auftrag zu geben, um die vorhandenen Aktiva und Passiva von Dasa und CASA zu bewerten und die Beträge, um die die unterstellten Kaufpreise die Buchwerte dieser erworbenen Unternehmen übersteigen, zu verteilen. Die Unternehmensführung geht davon aus, dass der Abschreibungsaufwand für die Verkehrswertanpassungen, geschätzt auf der Basis des gewichteten Mittels der betrieblichen Nutzungsdauer, sowie für Goodwill, der in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen angesetzt wurde, sich nicht wesentlich von den Beträgen unterscheidet, die die Ertragslage belasten, nachdem die Gutachten erstellt und die bestehenden Aktiva und Passiva zu diesen Verkehrswerten erfasst worden sind.

Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten berücksichtigen Anpassungen für Steuereffekte, die auf die Neubewertung der Aktiva und Passiva von Dasa und CASA zurückzuführen sind (z.B. eine Reduzierung des Steueraufwands aufgrund höherer Abschreibungen für Sachanlagen, die mit dem Verkehrswert angesetzt wurden). Mit Ausnahme dieser Auswirkungen blieben in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten potentielle Unterschiede zwischen der Summe der einzelnen Steuerpositionen von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA und die aus der Struktur von EADS und ihren Tochtergesellschaften resultierende zukünftige Steuerposition unberücksichtigt. Der Umfang zukünftiger Steuereinsparungen bzw. -aufwendungen, die aufgrund des Zusammenschlusses zu EADS entstehen, kann derzeit nicht mit Gewissheit bestimmt werden.

Die Proforma-Anpassungen der ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten berücksichtigen u.a. (i) die unterschiedlichen Rechnungslegungsmethoden von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA, mit denen sie ihren jeweiligen Anteilsbesitz an Tochtergesellschaften, Joint Ventures und GIEs (*Groupements d'Intérêt Economique*) berücksichtigen, wobei einige dieser Beteiligungen separate Anteile an denselben Unternehmen darstellen, die jetzt über EADS vereint werden, (ii) die unmittelbar vor dem Zusammenschluss zu EADS bei den Gesellschaftern von Dasa und CASA verbleibenden Barbeträge, und (iii) den Zusammenschluss zu EADS, insbesondere in Bezug auf die Aufwertung auf den Verkehrswert der Aktiva und Passiva von Dasa und CASA und die Bilanzierung von

Goodwill. Zusätzlich werden bei der Erstellung der ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten Eliminierungen vorgenommen, die sich in erster Linie auf Transaktionen zwischen Aerospatiale Matra, Dasa und CASA beziehen.

Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten spiegeln nicht den Emissionserlös wider, der durch dieses Angebot erzielt werden könnte. Entsprechend wurde das Finanzergebnis in den ungeprüften kombinierten Finanzdaten nicht angepasst, um dem Verbleib von Barbeträgen bei den Gesellschaftern von Dasa und CASA Rechnung zu tragen.

Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten dienen nur zur Veranschaulichung und haben nicht den Zweck zu zeigen, wie sich die Vermögenslage, die Ertragslage oder der Cash Flow von EADS tatsächlich darstellen würde, falls die zu dem Zusammenschluss zu EADS führenden Transaktionen zu den angegebenen Zeitpunkten durchgeführt worden wären. Sie sollen ebensowenig eine Prognose der Vermögenslage des Konzerns, der Ertragslage oder des Cash Flows für einen beliebigen Zeitpunkt oder Zeitraum in der Zukunft darstellen. Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten sind in Verbindung mit den beigefügten Erläuterungen und den an anderen Stellen dieses Dokuments enthaltenen geprüften Abschlüssen, den separat geprüften Abschlüssen von Aerospatiale und MHT, den ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra und den IAS-Überleitungsrechnungen und deren beigefügten Erläuterungen zu lesen.

**Ungeprüfte kombinierte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen für die
Geschäftsjahre zum 31. Dezember 1997, 1998 und 1999**

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	1997	1998	1999
	(in Mio. Euro)		
Umsatzerlöse.....	18.865	20.584	22.553
Umsatzkosten	<u>(15.270)</u>	<u>(16.489)</u>	<u>(18.278)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>3.595</u>	<u>4.095</u>	<u>4.275</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(2.377)	(2.378)	(2.213)
Forschungs- und Entwicklungskosten.....	(1.090)	(1.232)	(1.324)
Sonstige betriebliche Erträge ⁽¹⁾	458	710	475
Goodwill-Abschreibung.....	<u>(403)</u>	<u>(410)</u>	<u>(398)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	183	785	815
Finanzergebnis	<u>(1.747)</u>	<u>1.005</u>	<u>(1.846)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern	<u>(1.564)</u>	<u>1.790</u>	<u>(1.031)</u>
Ertragsteuern	596	(585)	24
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	<u>(15)</u>	<u>(16)</u>	<u>(2)</u>
Konzernergebnis	<u><u>(983)</u></u>	<u><u>1.189</u></u>	<u><u>(1.009)</u></u>

(1) Sonstige betriebliche Erträge repräsentieren hauptsächlich Erträge aus Anlagenabgängen, Mieten, Auflösung von Vorsorgen und, im Jahr 1997, gewisse Gewinne aus Wechselkurseffekten.

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Bilanzen zum 31. Dezember 1998 und 1999

	Zum 31. Dezember	
	1998	1999
	(in Mio. Euro)	
Aktiva		
Immaterielle Anlagewerte	7.854	7.710
Sachanlagen.....	7.452	7.950
Finanzanlagen	<u>3.109</u>	<u>3.931</u>
Anlagevermögen	<u>18.415</u>	<u>19.591</u>
Vorräte	1.501	1.045
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	4.069	4.509
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.....	3.055	3.360
Wertpapiere.....	722	1.575
Flüssige Mittel	<u>4.132</u>	<u>3.175</u>
Umlaufvermögen	<u>13.479</u>	<u>13.664</u>
Latente Steuern	1.614	1.734
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>474</u>	<u>651</u>
Summe Aktiva	<u><u>33.982</u></u>	<u><u>35.640</u></u>
Passiva		
Eigenkapital	<u>9.763</u>	<u>8.123</u>
Anteile in Fremdbesitz	104	159
Rückstellungen	5.963	7.421
Finanzverbindlichkeiten.....	4.511	5.696
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	3.896	3.734
Übrige Verbindlichkeiten	<u>6.054</u>	<u>6.416</u>
Verbindlichkeiten	<u>14.461</u>	<u>15.846</u>
Latente Steuern	1.633	1.345
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>2.058</u>	<u>2.746</u>
Summe Passiva ohne Eigenkapital	<u>24.219</u>	<u>27.517</u>
Summe Passiva	<u><u>33.982</u></u>	<u><u>35.640</u></u>

**Ungeprüfte kombinierte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr
zum 31. Dezember 1999**

(in Mio. Euro)

	<u>Aerospatiale Matra</u>	<u>Dasa</u>	<u>CASA</u>	<u>Proforma- Anpassungen</u>	<u>Eliminierungen</u>	<u>Proforma- EADS</u>
Umsatzerlöse.....	12.236	7.455	931	5.768	(3.837)	22.553
Umsatzkosten.....	<u>(9.624)</u>	<u>(5.914)</u>	<u>(735)</u>	<u>(5.820)</u>	<u>3.815</u>	<u>(18.278)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>2.612</u>	<u>1.541</u>	<u>196</u>	<u>(52)</u>	<u>(22)</u>	<u>4.275</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen.....	(1.358)	(662)	(97)	(106)	10	(2.213)
Forschungs- und Entwicklungskosten.....	(689)	(563)	(22)	(50)	0	(1.324)
Sonstige betriebliche Erträge.....	312	150	37	(14)	(10)	475
Goodwill-Abschreibung.....	<u>(127)</u>	<u>(5)</u>	<u>0</u>	<u>(266)</u>	<u>0</u>	<u>(398)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	750	461	114	(488)	(22)	815
Finanzergebnis	<u>(1.724)</u>	<u>(89)</u>	<u>(25)</u>	<u>(72)</u>	<u>64</u>	<u>(1.846)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern	(974)	372	89	(560)	42	(1.031)
Ertragsteuern.....	352	(405)	(15)	79	13	24
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis.....	<u>(22)</u>	<u>(6)</u>	<u>0</u>	<u>26</u>	<u>0</u>	<u>(2)</u>
Konzernergebnis	<u>(644)</u>	<u>(39)</u>	<u>74</u>	<u>(455)</u>	<u>55</u>	<u>(1.009)</u>

**Ungeprüfte kombinierte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr
zum 31. Dezember 1998**

(in Mio. Euro)

	<u>Aerospatiale Matra</u>	<u>Dasa</u>	<u>CASA</u>	<u>Proforma- Anpassungen</u>	<u>Eliminierungen</u>	<u>Proforma- EADS</u>
Umsatzerlöse.....	11.472	7.115	800	4.466	(3.269)	20.584
Umsatzkosten.....	<u>(8.977)</u>	<u>(5.495)</u>	<u>(626)</u>	<u>(4.647)</u>	<u>3.256</u>	<u>(16.489)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>2.495</u>	<u>1.620</u>	<u>174</u>	<u>(181)</u>	<u>(13)</u>	<u>4.095</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen.....	(1.351)	(833)	(121)	(74)	1	(2.378)
Forschungs- und Entwicklungskosten.....	(655)	(507)	(18)	(52)	0	(1.232)
Sonstige betriebliche Erträge.....	472	200	32	7	(1)	710
Goodwill-Abschreibung.....	<u>(128)</u>	<u>(16)</u>	<u>0</u>	<u>(266)</u>	<u>0</u>	<u>(410)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	833	464	67	(566)	(13)	785
Finanzergebnis	<u>620</u>	<u>223</u>	<u>(6)</u>	<u>64</u>	<u>104</u>	<u>1.005</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.453	687	61	(502)	91	1.790
Ertragsteuern.....	(427)	(240)	4	70	8	(585)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis.....	<u>(16)</u>	<u>(23)</u>	<u>0</u>	<u>23</u>	<u>0</u>	<u>(16)</u>
Konzernergebnis	<u>1.010</u>	<u>424</u>	<u>65</u>	<u>(409)</u>	<u>99</u>	<u>1.189</u>

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung
für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1997
(in Mio. Euro)

	<u>Aerospatiale Matra</u>	<u>Dasa</u>	<u>CASA</u>	<u>Proforma- Anpassungen</u>	<u>Eliminierungen</u>	<u>Proforma- EADS</u>
Umsatzerlöse.....	11.131	6.303	744	3.448	(2.761)	18.865
Umsatzkosten.....	<u>(8.724)</u>	<u>(5.233)</u>	<u>(556)</u>	<u>(3.519)</u>	<u>2.762</u>	<u>(15.270)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>2.407</u>	<u>1.070</u>	<u>188</u>	<u>(71)</u>	<u>1</u>	<u>3.595</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen.....	(1.216)	(998)	(112)	(57)	6	(2.377)
Forschungs- und Entwicklungskosten.....	(644)	(409)	(16)	(21)	0	(1.090)
Sonstige betriebliche Erträge.....	104	355	22	(17)	(6)	458
Goodwill-Abschreibung.....	<u>(127)</u>	<u>(10)</u>	<u>0</u>	<u>(266)</u>	<u>0</u>	<u>(403)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	524	8	82	(432)	1	183
Finanzergebnis	<u>(1.323)</u>	<u>(321)</u>	<u>(16)</u>	<u>(27)</u>	<u>(60)</u>	<u>(1.747)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern	(799)	(313)	66	(459)	(59)	(1.564)
Ertragsteuern.....	320	208	(13)	81	0	596
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis.....	<u>(10)</u>	<u>(10)</u>	<u>0</u>	<u>5</u>	<u>0</u>	<u>(15)</u>
Konzernergebnis	<u><u>(489)</u></u>	<u><u>(115)</u></u>	<u><u>53</u></u>	<u><u>(373)</u></u>	<u><u>(59)</u></u>	<u><u>(983)</u></u>

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Bilanz
zum 31. Dezember 1999
(in Mio. Euro)

	<u>Aerospatiale Matra</u>	<u>Dasa</u>	<u>CASA</u>	<u>Proforma- Anpassungen</u>	<u>Eliminie- rungen</u>	<u>Proforma- EADS</u>
Aktiva						
Immaterielle Anlagewerte	2.312	71	4	5.323	0	7.710
Sachanlagen.....	3.505	1.171	159	3.300	(185)	7.950
Finanzanlagen	<u>2.401</u>	<u>334</u>	<u>29</u>	<u>1.167</u>	<u>0</u>	<u>3.931</u>
Anlagevermögen	<u>8.218</u>	<u>1.576</u>	<u>192</u>	<u>9.790</u>	<u>(185)</u>	<u>19.591</u>
Vorräte.....	150	533	129	294	(61)	1.045
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.915	1.314	263	292	(275)	4.509
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.....	1.268	1.529	31	1.482	(950)	3.360
Wertpapiere.....	1.574	55	0	(54)	0	1.575
Flüssige Mittel	<u>759</u>	<u>3.958</u>	<u>570</u>	<u>(2.112)</u>	<u>0</u>	<u>3.175</u>
Umlaufvermögen	<u>6.666</u>	<u>7.389</u>	<u>993</u>	<u>(98)</u>	<u>(1.286)</u>	<u>13.664</u>
Latente Steuern	675	749	82	81	147	1.734
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>635</u>	<u>23</u>	<u>1</u>	<u>(8)</u>	<u>0</u>	<u>651</u>
Summe Aktiva	<u>16.194</u>	<u>9.737</u>	<u>1.268</u>	<u>9.765</u>	<u>(1.324)</u>	<u>35.640</u>
Passiva						
Eigenkapital	<u>1.778</u>	<u>2.397</u>	<u>507</u>	<u>3.580</u>	<u>(139)</u>	<u>8.123</u>
Anteile in Fremdbesitz	171	191	0	(203)	0	159
Rückstellungen	2.413	4.446	63	446	53	7.421
Finanzverbindlichkeiten.....	3.681	217	110	1.723	(35)	5.696
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.317	840	480	323	(226)	3.734
Übrige Verbindlichkeiten	<u>3.890</u>	<u>1.409</u>	<u>101</u>	<u>2.036</u>	<u>(1.020)</u>	<u>6.416</u>
Verbindlichkeiten	<u>9.888</u>	<u>2.466</u>	<u>691</u>	<u>4.082</u>	<u>(1.281)</u>	<u>15.846</u>
Latente Steuern	2	224	5	1.071	43	1.345
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>1.942</u>	<u>13</u>	<u>2</u>	<u>789</u>	<u>0</u>	<u>2.746</u>
Summe Passiva ohne Eigenkapital	<u>14.416</u>	<u>7.340</u>	<u>761</u>	<u>6.185</u>	<u>(1.185)</u>	<u>27.517</u>
Summe Passiva	<u>16.194</u>	<u>9.737</u>	<u>1.268</u>	<u>9.765</u>	<u>(1.324)</u>	<u>35.640</u>

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Bilanz
zum 31. Dezember 1998
(in Mio. Euro)

	<u>Aerospatiale Matra</u>	<u>Dasa</u>	<u>CASA</u>	<u>Proforma- Anpassungen</u>	<u>Eliminie- rungen</u>	<u>Proforma- EADS</u>
Aktiva						
Immaterielle Anlagewerte.....	2.447	69	14	5.324	0	7.854
Sachanlagen	3.209	1.150	132	3.125	(164)	7.452
Finanzanlagen.....	<u>2.141</u>	<u>231</u>	<u>28</u>	<u>709</u>	<u>0</u>	<u>3.109</u>
Anlagevermögen	<u>7.797</u>	<u>1.450</u>	<u>174</u>	<u>9.158</u>	<u>(164)</u>	<u>18.415</u>
Vorräte.....	660	423	187	348	(117)	1.501
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	2.842	1.138	167	200	(278)	4.069
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.144	1.644	14	669	(416)	3.055
Wertpapiere	722	21	0	(21)	0	722
Flüssige Mittel.....	<u>770</u>	<u>5.065</u>	<u>384</u>	<u>(2.087)</u>	<u>0</u>	<u>4.132</u>
Umlaufvermögen	<u>6.138</u>	<u>8.291</u>	<u>752</u>	<u>(891)</u>	<u>(811)</u>	<u>13.479</u>
Latente Steuern	280	1.060	69	71	134	1.614
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>455</u>	<u>27</u>	<u>1</u>	<u>(9)</u>	<u>0</u>	<u>474</u>
Summe Aktiva	<u>14.670</u>	<u>10.828</u>	<u>996</u>	<u>8.329</u>	<u>(841)</u>	<u>33.982</u>
Passiva						
Eigenkapital	<u>2.613</u>	<u>3.203</u>	<u>449</u>	<u>3.624</u>	<u>(126)</u>	<u>9.763</u>
Anteile in Fremdbesitz	160	119	0	(175)	0	104
Rückstellungen	1.403	4.118	54	347	41	5.963
Finanzverbindlichkeiten	3.179	254	114	993	(29)	4.511
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	2.472	856	336	487	(255)	3.896
Übrige Verbindlichkeiten	<u>3.389</u>	<u>1.735</u>	<u>36</u>	<u>1.380</u>	<u>(486)</u>	<u>6.054</u>
Verbindlichkeiten	<u>9.040</u>	<u>2.845</u>	<u>486</u>	<u>2.860</u>	<u>(770)</u>	<u>14.461</u>
Latente Steuern	12	531	5	1.071	14	1.633
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>1.442</u>	<u>12</u>	<u>2</u>	<u>602</u>	<u>0</u>	<u>2.058</u>
Summe Passiva ohne Eigenkapital	<u>12.057</u>	<u>7.625</u>	<u>547</u>	<u>4.705</u>	<u>(715)</u>	<u>24.219</u>
Summe Passiva	<u>14.670</u>	<u>10.828</u>	<u>996</u>	<u>8.329</u>	<u>(841)</u>	<u>33.982</u>

**Ungeprüfte kombinierte Proforma-Kapitalflussrechnung
für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999**

(in Mio. Euro)

	<u>Aerospatiale Matra</u>	<u>Dasa</u>	<u>CASA</u>	<u>Proforma- Anpassungen</u>	<u>Eliminie- rungen</u>	<u>Proforma- EADS</u>
Konzernergebnis	(644)	(39)	74	(455)	55	(1.009)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis.....	22	6	0	(26)	0	2
Anpassungen zur Überleitung vom Konzernergebnis auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit:						
Abschreibungen auf das Anlagevermögen.....	523	255	33	415	0	1.226
Latente Steuern.....	(423)	489	(13)	(81)	16	(12)
Bewertung der Finanzinstrumente.....	0	5	24	0	0	29
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Beteiligungen.....	(267)	(33)	10	0	0	(290)
Veränderung der Rückstellungen.....	<u>316</u>	<u>373</u>	<u>9</u>	<u>99</u>	<u>12</u>	<u>809</u>
Veränderung bei Posten des Umlaufvermögens und sonstigen betrieblichen Passiva.....	<u>1.344</u>	<u>(513)</u>	<u>157</u>	<u>(175)</u>	<u>(30)</u>	<u>783</u>
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	<u>871</u>	<u>543</u>	<u>294</u>	<u>(223)</u>	<u>53</u>	<u>1.538</u>
Zugänge zum Anlagevermögen						
Erwerb von Sachanlagen.....	(643)	(283)	(66)	(175)	21	(1.146)
Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva.....	(449)	(72)	(1)	(458)	0	(980)
Erlöse aus Anlageabgängen.....	651	41	6	1	0	699
Erwerb von Beteiligungen.....	0	(71)	(2)	0	0	(73)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen.....	126	19	1	0	0	146
Erwerb/Verkauf von Wertpapieren und ähnlichen Vermögensgegenständen.....	0	86	0	34	0	120
Darlehen.....	0	(102)	0	0	0	(102)
Zugänge/Abgänge liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises.....	<u>0</u>	<u>(4)</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(4)</u>
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	<u>(315)</u>	<u>(386)</u>	<u>(62)</u>	<u>(598)</u>	<u>21</u>	<u>(1.340)</u>
Erhöhung (Tilgung) der Finanzverbindlichkeiten.....	329	(37)	(4)	730	(6)	1.012
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung).....	0	(1.288)	(17)	70	(70)	(1.305)
Kapitalerhöhung.....	0	69	0	0	0	69
Sonstiges.....	<u>(17)</u>	<u>(8)</u>	<u>(25)</u>	<u>(3)</u>	<u>2</u>	<u>(51)</u>
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ...	<u>312</u>	<u>(1.264)</u>	<u>(46)</u>	<u>797</u>	<u>(74)</u>	<u>(275)</u>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel.....	<u>(27)</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(27)</u>
Veränderung der liquiden Mittel	841	(1.107)	186	(24)	0	(104)
Liquide Mittel						
zum Jahresanfang.....	1.492	5.065	384	(2.087)	0	4.854
am Jahresende.....	<u>2.333</u>	<u>3.958</u>	<u>570</u>	<u>(2.111)</u>	<u>0</u>	<u>4.750</u>

ERLÄUTERUNG UND ANALYSE DER VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE

Einführung

Die folgende Erläuterung basiert auf den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten und den damit verbundenen Erläuterungen und sollte in Verbindung mit den folgenden in diesem Dokument enthaltenen Informationen gelesen werden:

- Den geprüften kombinierten Abschlüssen von Dasa und den geprüften Abschlüssen von CASA jeweils für die Jahre 1997, 1998 und 1999 sowie dem geprüften Konzernabschluss von Aerospatiale Matra für das Jahr 1999 (die „geprüften Abschlüsse“);
- den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra für die Jahre 1997 und 1998 (die „ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra“); und
- den Überleitungsrechnungen der geprüften Abschlüsse und der ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra auf die von EADS angewandten IAS (die „IAS-Überleitungsrechnungen“).

Finanzdaten

Die geprüften Abschlüsse und die ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra

Aerospatiale Matra. Der (i) geprüfte Konzernabschluss von Aerospatiale Matra zum 31. Dezember 1999, (ii) die geprüften Konzernabschlüsse von Aerospatiale und MHT zum 31. Dezember 1997 und 1998 und (iii) die ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra, die aus den Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen von Aerospatiale Matra zum 31. Dezember 1997 und 1998 und der Proforma-Bilanz von Aerospatiale Matra zum 31. Dezember 1998 bestehen, wurden gemäß den französischen GAAP erstellt.

Die ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra stellen die Proforma-Auswirkungen des 1999 durchgeführten Zusammenschlusses von Aerospatiale, MHT und Dassault Aviation dar. Diese Daten basieren auf den in diesem Dokument enthaltenen geprüften Abschlüssen von Aerospatiale und MHT für die Jahre 1997 und 1998 und den nicht in diesem Dokument enthaltenen geprüften Abschlüssen von Dassault Aviation für die Jahre 1997 und 1998. In den ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra (sowie in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten) wird Dassault Aviation nach der Equity-Methode bilanziert, welche EADS auch in ihren zukünftigen Konzernabschlüssen zur Darstellung von Dassault Aviation anwenden will. In dem geprüften Abschluss von Aerospatiale Matra für 1999 ist Dassault Aviation nach der quotalen Konsolidierungsmethode bilanziert. Siehe „— Erläuterungen zur Bilanzierung — Konsolidierungsmethoden“.

Dasa. Die geprüften kombinierten Abschlüsse von Dasa zum 31. Dezember 1997, 1998 und 1999 wurden gemäß den US-GAAP erstellt, mit Ausnahme der Anwendung der quotalen Konsolidierungsmethode für einige Joint Ventures. Die US-GAAP erfordern, dass derartige Joint Ventures nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die Aktivitäten von MTU, die im Bereich der Herstellung und Wartung von Flugzeugtriebwerken tätig ist, sowie einzelne andere Aktivitäten, die nicht auf EADS übergehen, sind in diesen Abschlüssen (sowie in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten) nicht enthalten.

CASA. Die geprüften Jahresabschlüsse von CASA zum 31. Dezember 1997, 1998 und 1999 wurden gemäß den spanischen GAAP erstellt.

Die IAS-Überleitungsrechnungen

EADS beabsichtigt, ihre zukünftigen Konzernabschlüsse gemäß den IAS darzustellen, mit der Ausnahme, dass alle Entwicklungskosten zum Entstehungszeitpunkt als Aufwand gebucht werden. Die IAS erfordern, dass Entwicklungskosten als immaterielle Anlagewerte aktiviert werden, wenn sie gewisse Kriterien für den Ansatz als Vermögensgegenstände erfüllen. Zukünftige Bestätigungsvermerke zu den Abschlüssen von EADS werden auf die Abweichung von den IAS hinweisen.

Erläuterungen der Überleitungsrechnungen von den französischen, US- und spanischen GAAP auf IAS sind jeweils unter „— Ungeprüfte Überleitungsrechnung von Proforma und historisch angewandten französischen GAAP auf die IAS — Aerospatiale Matra“, „— Ungeprüfte Überleitungsrechnung von historisch angewandten US-GAAP auf die IAS — Dasa“ und „— Ungeprüfte Überleitungsrechnung von historisch angewandten spanischen GAAP auf die IAS — CASA“ zu finden.

Die IAS-Überleitungsrechnungen basieren auf den geprüften Abschlüssen und den ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra und den in den Erläuterungen zu den IAS-Überleitungsrechnungen enthaltenen Annahmen. Die IAS-Überleitungsrechnungen haben sich erheblich auf gewisse Posten ausgewirkt, die aus

den geprüften Abschlüssen und ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra stammen. Die wichtigste Auswirkung hängt mit der Bilanzierung von Fremdwährungsfinanzinstrumenten zusammen, vor allem bei Aerospatiale Matra. Andere wesentliche Auswirkungen betreffen die Behandlung von Restwertgarantien, rückzahlbaren staatlichen Zuschüssen, der Goodwill-Abschreibungen und der Konsolidierung von Beteiligungen.

Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten

Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten wurden von den geprüften Abschlüssen, den ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra und den IAS-Überleitungsrechnungen abgeleitet. Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten wurden entsprechend den IAS-Überleitungsrechnungen, mit Ausnahme der Aktivierung der Entwicklungskosten, gemäß den IAS erstellt.

Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten wurden erstellt, um die Proforma-Auswirkungen des Zusammenschlusses von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA zur EADS darzustellen. Um die kombinierte Vermögenslage von EADS auf Proforma-Basis darzustellen, weisen die ungeprüften kombinierten Proforma-Bilanzen die Transaktionen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss so aus, als ob sie am 31. Dezember 1999 durchgeführt worden wären. Die kombinierten Proforma-Ergebnisrechnungen der EADS hingegen unterstellen, daß die Transaktionen bereits am 1. Januar 1997 durchgeführt worden sind. Somit spiegeln diese ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen jährliche Abschreibungen aus den Verkehrswertanpassungen von Anlagevermögen- und Proforma-Goodwill-Abschreibungen wider, die sich nicht auf das Proforma-Eigenkapital zum 31. Dezember 1998 und 1999 auswirken. Die ungeprüfte kombinierte Proforma-Kapitalflussrechnung unterstellt, dass die Transaktionen am 1. Januar 1999 stattgefunden haben.

Abgesehen von gewissen Proforma-Anpassungen und -Eliminierungen handelt es sich bei den in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten für EADS aufgeführten Zahlen um die Summe der entsprechenden jeweiligen Posten nach IAS-Überleitung für Aerospatiale Matra, Dasa und CASA. Im wesentlichen werden drei Arten von Proforma-Anpassungen vorgenommen: (i) Anpassungen, welche die unterschiedlichen Rechnungslegungsmethoden von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA betreffen, um ihren jeweiligen Anteilsbesitz an Tochtergesellschaften, Mehrheitsbeteiligungen, Joint Ventures und GIE zu berücksichtigen, wobei einige dieser Beteiligungen separate Anteile an denselben Unternehmen darstellen, die jetzt über EADS vereint werden, (ii) Anpassungen, die die vor dem Zusammenschluss zu EADS bei den Gesellschaftern von Dasa und CASA verbleibenden Barbeträge betreffen, und (iii) Anpassungen in Verbindung mit dem Zusammenschluss zu EADS, insbesondere in Bezug auf die Bilanzierung und Abschreibung von Goodwill und die Aufwertung auf den Verkehrswert der Aktiva und Passiva von Dasa und CASA. Zusätzlich werden bei der Erstellung der ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten Eliminierungen vorgenommen, die sich in erster Linie auf Transaktionen zwischen Aerospatiale Matra, Dasa und CASA beziehen.

Die auf durchgängiger Basis erfolgte Zusammenfassung der Ergebnisrechnungen der Unternehmen und die Überleitung der Ergebnisse auf IAS (mit Ausnahme der Aktivierung der Entwicklungskosten) haben zur Folge, dass die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten in bestimmten wesentlichen Gesichtspunkten von den historischen Abschlüssen der zusammenzuführenden Unternehmen abweichen. Aus diesem Grund enthält die Darstellung einige Unwägbarkeiten und die nachstehende Erläuterung dient nur zur Veranschaulichung. Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten lassen keinen Rückschluss auf die Vermögens-, Ertrags- oder Finanzlage der EADS zu, falls der Zusammenschluss zur EADS tatsächlich zu den angegebenen Daten durchgeführt worden wäre, oder auf die Vermögens-, Ertrags- oder Finanzlage zu einem zukünftigen Zeitpunkt oder Zeitraum.

Erläuterungen zur Bilanzierung

Im folgenden werden Fakten und Grundsätze erläutert, welche die in diesem Dokument enthaltenen Finanzdaten betreffen.

Konsolidierungsmethoden

EADS konsolidiert jene Unternehmen voll, die langfristig von ihr kontrolliert werden und deren Umsatzerlöse und Bilanzsumme im Vergleich zu den entsprechenden Beträgen der Konzernabschlüsse von EADS wesentlich sind. Die Unternehmen und GIEs, deren Kontrolle EADS mit anderen Unternehmen teilt (z.B. Airbus Industrie GIE Konsortium) werden nach der quotalen Konsolidierungsmethode bilanziert. Unternehmen, an denen EADS zwar wesentlich beteiligt ist, an denen sie jedoch weder eine Mehrheit besitzt, noch diese gemeinschaftlich führt und deren Nettovermögen im Vergleich zum Konzernnettovermögen von EADS wesentlich ist, werden nach der Equity-Methode ausgewiesen. Finanzierungsgesellschaften mit Ausnahme der zukünftig vollkonsolidierten Airbus Finance Company, die in der Vergangenheit unter Berücksichtigung ihrer Beteiligungsstruktur, Stimmrechte und

der Art ihrer Geschäfte nach der Equity-Methode ausgewiesen wurde, werden in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten nach der quotalen Methode konsolidiert.

Im Gegensatz zu den geprüften Abschlüssen und den ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra spiegeln die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten gewisse Änderungen in den Konsolidierungsmethoden wider. Die unterschiedliche Bilanzierung von Tochtergesellschaften, Joint Ventures und GIE ist folgenden Ursachen zuzuschreiben: (i) einer Änderung der Besitzverhältnisse dieser Unternehmen im Dreijahreszeitraum zum 31. Dezember 1999, (ii) der Zusammenlegung der jeweiligen Beteiligungen von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA an diesen Unternehmen, die zu unterschiedlichen Konsolidierungsmethoden führt, und (iii) der Verwendung der IAS, die eine Änderung der Konsolidierungsmethode oder einen Angleich der verschiedenen Konsolidierungsmethoden erfordern.

Einige der wichtigsten Änderungen der Konsolidierungsmethoden werden nachstehend aufgeführt:

- **Airbus Industrie.** Das Airbus Industrie-GIE, das die Airbus-Bereiche von Aerospatiale Matra (mit einer Beteiligung von 37,9 % an Airbus Industrie), Dasa (37,9 %), BAE SYSTEMS (20,0 %) und CASA (4,2 %) zusammenfasst, wird nach der quotalen Methode ausgewiesen. Vor dem Zusammenschluss zu EADS wies Aerospatiale Matra ihre Beteiligung an Airbus Industrie mit der quotalen Methode aus, wohingegen Dasa und CASA nach der Equity-Methode bilanzierten.
- **Airbus Finance Company.** EADS wird mit 80 % an der Airbus Finance Company beteiligt sein, die in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten vollkonsolidiert worden ist. Die Airbus Finance Company ist eine Finanzierungsgesellschaft für kundenbetriebene Airbus-Flugzeuge. Vor dem Zusammenschluss zu EADS bilanzierten Aerospatiale Matra und Dasa die AFC nach der Equity-Methode und CASA nach der Anschaffungskostenmethode.
- **Eurocopter.** Eurocopter, die zu 70 % direkt und indirekt von Aerospatiale Matra und zu 30 % von Dasa gehalten wird, wird vollkonsolidiert. Vor dem Zusammenschluss zu EADS wurde Eurocopter von Aerospatiale Matra vollkonsolidiert, wohingegen Dasa 40 % der Holding-Gesellschaft von Eurocopter quotall konsolidierte, die wiederum zu 75 % an den operativen Gesellschaften von Eurocopter beteiligt war.
- **Matra Marconi Space.** Im Zweijahreszeitraum zum 31. Dezember 1998 wurde Matra Marconi Space („MMS“) zu 51 % von MHT und zu 49 % von MES gehalten, die in jenem Zeitraum eine Tochtergesellschaft der britischen General Electric Company, plc („GEC“) war und jetzt zu BAE SYSTEMS gehört. Nachdem GEC die Option ausübte, nach dem Zusammenschluss von MHT und Aerospatiale eine Beteiligung von 1 % an MMS von MHT zu erwerben, war MMS ein 50/50 Joint Venture. Folglich wird MMS in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten nach der quotalen Methode bilanziert.
- **Dassault Aviation.** Im Dezember 1998 übertrug der französische Staat eine 45,76 %-ige Beteiligung an Dassault Aviation an Aerospatiale Matra. Dassault Aviation wurde in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten nach der Equity-Methode ausgewiesen. Vor dem Zusammenschluss zu EADS bilanzierte Aerospatiale Matra Dassault Aviation nach der quotalen Methode.
- **Euromissile.** An Euromissile, die in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten vollkonsolidiert worden ist, wird EADS zu 100 % beteiligt sein. Vor dem Zusammenschluss zu EADS bilanzierte Aerospatiale Matra ihre 50 %-ige Beteiligung nach der quotalen Methode, wohingegen Dasa ihre 50 %-ige Beteiligung nach der Anschaffungskostenmethode auswies.

Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Dreijahreszeitraum zum 31. Dezember 1999 kauften und verkauften Aerospatiale Matra und Dasa Beteiligungen an verschiedenen Unternehmen. Die Gewinne aus diesen Verkäufen werden in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen unter „Sonstige betriebliche Erträge“ ausgewiesen. Die operativen Ergebnisse von Beteiligungen, die Aerospatiale Matra und Dasa erworben oder verkauft haben, werden nur dann für ein ganzes Geschäftsjahr in das operative Ergebnis von EADS miteinbezogen, wenn diese Erwerbungen am 1. Januar wirksam waren. Der Kauf bzw. Verkauf von Beteiligungen erklärt zum Teil die Unterschiede in der Ertragslage von EADS zwischen den einzelnen Geschäftsjahren.

Die von Aerospatiale Matra und Dasa erworbenen bzw. veräußerten Beteiligungen beinhalten:

- **Satellitenaktivitäten.** Im Juni 1998 übertrug Aerospatiale in Zusammenhang mit der Entscheidung des französischen Staates, einen Verteidigungselektronik-Konzern um Thomson-CSF zu gründen, ihre Satellitenaktivitäten, im Tausch gegen 4 % des Aktienkapitals, an Thomson-CSF. Die Abspaltung trat am

1. Januar 1998 in Kraft. Hieraus wurde ein Gewinn vor Steuern in Höhe von Euro 102 Mio. erzielt. Die Satellitenaktivitäten erzielten im Jahr 1997 Proforma-Umsatzerlöse von Euro 488 Mio. Zudem übertrug Aerospatiale im Jahr 1998 ihre Beteiligungen an den folgenden Satelliten-Joint Ventures an den französischen Konzern Alcatel: Loral Space and Communications, Eurosatellite, Intespace, Eurasiasat und Telas. Aus der Übertragung dieser Beteiligungen resultierten Gewinne vor Steuern von insgesamt Euro 64 Mio. Über MMS blieb Aerospatiale Matra weiterhin am Satellitengeschäft beteiligt.

- **ATEV.** Mit Wirkung zum 30. Juni 1998 erhöhte Aerospatiale ihre Beteiligung an ATEV, der Muttergesellschaft von Sextant Avionique, von 33,3 % auf 50 %. Aerospatiale erklärte sich jedoch bereit, ihre gesamte Beteiligung an ATEV auf Thomson-CSF zu übertragen und führte diese Übertragung Anfang 1999 durch. Aus diesem Grund wurde der Beitrag von ATEV zur Proforma-Ertragslage von Aerospatiale Matra im Jahr 1998 nach der Equity-Methode bilanziert. Der im Jahr 1999 durch den Verkauf dieser Beteiligungen erzielte Gewinn vor Steuern belief sich auf Euro 182 Mio.
- **LFK.** MBD, an der Aerospatiale Matra zu 50 % beteiligt ist, erwarb eine Beteiligung von 30 % an der Lenkflugkörpersysteme GmbH („LFK“), einer Tochtergesellschaft des Dasa Konzerns. Nach dieser Akquisition belief sich die Beteiligung der Dasa AG an LFK auf 59,2 % und wurde weiterhin vollkonsolidiert. Mit Wirkung zum 1. April 1998 wies Aerospatiale Matra die Ergebnisse von LFK nach der Equity-Methode aus. Die Gewinne, die der Dasa Konzern mit dem Verkauf der LFK-Beteiligung an Aerospatiale Matra erzielte, wurden in den ungeprüften kombinierten Finanzdaten eliminiert. MBD ist ein Joint Venture mit BAE SYSTEMS. Die Beteiligung von EADS an diesem Joint Venture ist Bestandteil des EADS Geschäftsbereiches Verteidigung und Zivile Systeme.
- **Telekommunikation.** Aerospatiale Matra erwarb über MNC das französische Vertriebsnetz von Nortel. Diese Investition, die 1998 Proforma-Umsatzerlöse von Euro 73 Mio. erzielte, wird seit 1. Januar 1998 in den Proforma-Ergebnissen von Aerospatiale Matra berücksichtigt. In der ersten Hälfte des Jahres 1998 verkaufte MNC ihre 50 %-ige Beteiligung an MET, einem staatlichen Netzvermittlungsunternehmen, an den Ericsson Konzern. Der Verkauf wurde zum 1. Januar 1998 bilanzwirksam. Im Jahr 1997 wurde MET von MNC vollkonsolidiert und trug Proforma-Umsatzerlöse in Höhe von Euro 158 Mio. bei. Im Juni 1998 übertrug MNC im Zuge der Auflösung ihres GSM-Geschäfts für Endverbrauchergeräte ihr GSM-Geschäft für die Forschung und Entwicklung von Mobiltelefonen an den Nokia Konzern.
- **AVSCO.** Ende 1997 verkaufte Aerospatiale AVSCO, eine US-Tochtergesellschaft für den Vertrieb von Flugzeugersatzteilen, die 1997 Proforma-Umsatzerlöse in Höhe von Euro 77 Mio. beitrug, an die AAR Corporation.
- **CMS.** Im Jahr 1998 verkaufte die Dasa AG ihre 100 %-ige Beteiligung an CMS Inc. an Primex Technologies Inc. und erzielte dabei einen Gewinn vor Steuern von Euro 58 Mio.
- **Siemens Verteidigungselektronik.** Im Jahr 1998 erwarb die Dasa AG die deutschen Verteidigungselektronik-Geschäfte der Siemens AG (SI Sicherheitstechnik GmbH & Co. KG).

Keine der oben beschriebenen Veräußerungen stellt eine „Einstellung von Bereichen“ gemäß IAS dar.

Goodwill

Die Zusammenlegung von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA wurde für Bilanzierungszwecke als Unternehmenszusammenschluss unter Anwendung der *Purchase Accounting*-Methode ausgewiesen. Die Bilanzen von Dasa und CASA wurden folglich neu bewertet, um dem Verkehrswert erworbener Vermögensgegenstände und übernommener Verbindlichkeiten Rechnung zu tragen, wohingegen die Bilanz von Aerospatiale Matra mit historischen Werten in die kombinierte Proforma-Bilanz von EADS einging. Die Verkehrswertanpassungen der Sachanlagen wurden in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen über deren voraussichtliche Gesamtnutzungsdauer (Aufwendungen von jährlich rund Euro 149 Mio., in „Umsatzkosten“ enthalten) abgeschrieben. Der Überschuss der Kaufpreise für Dasa und CASA über die Verkehrswerte ihrer jeweiligen Aktiva und Passiva wird in den ungeprüften kombinierten Proforma-Bilanzen unter „Immaterielle Anlagewerte“ ausgewiesen und in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen über eine geschätzte Gesamtnutzungsdauer von 20 Jahren (eine Aufwendung von jährlich rund Euro 266 Mio.) abgeschrieben.

Die Einbringung von MHT in Aerospatiale durch Lagardère führte zu einem Tausch von MHT-Aktien gegen Aerospatiale Matra-Aktien. Die Transaktion ist gemäß den französischen GAAP mit dem Buchwert der Aktien von MHT bilanziert worden, wohingegen die Transaktion nach den IAS auf dem Verkehrswert der Aktiva und Passiva von MHT basiert. Das ist der Hauptgrund dafür, dass die IAS-Überleitung des geprüften Jahresabschlusses

von Aerospatiale Matra für das Jahr 1999 und der ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra zu einer Steigerung der jährlichen Abschreibung für Goodwill in Höhe von Euro 106 Mio. führte.

EADS wird regelmäßig die Werthaltigkeit des Goodwill auf Basis zukünftig erwarteter Cash Flows überprüfen.

Verträge

EADS und ihre Tochtergesellschaften schließen eine Vielzahl von Verträgen ab, deren Dauer, Preisgestaltung, Zahlungsvereinbarungen, Haftungsklauseln, anwendbare Gesetze und sonstige Bedingungen wesentlich voneinander abweichen. Diese Vielfalt ist auf die unterschiedlichen Gewohnheiten der Regierungen der verschiedenen Länder und der übrigen Kunden, mit denen EADS Geschäfte tätigt, sowie auf die vielen Produktmärkte, in denen EADS aktiv ist, zurückzuführen. So ist beispielsweise bei Satellitenverträgen in der Regel ein Teil der Vergütung für den Hersteller von der Leistung des Satelliten während seiner Nutzungsdauer abhängig.

Entsprechend der auf den Hauptmärkten von EADS maßgeblichen Gesetze können die meisten Aufträge der öffentlichen Hand nur über öffentliche Ausschreibungen erlangt werden, die im Einklang mit den lokalen Gesetzen und Vorschriften durchgeführt werden. Derartige Verträge werden als Festpreisverträge oder als Selbstkostenerstattungspreisverträge geschlossen. Im Rahmen von Selbstkostenerstattungspreisverträgen erzielte Erlöse sind Gegenstand von Preisprüfungen. Ein Großteil der Aufträge von Kunden aus der Privatwirtschaft wird durch Ausschreibungen vergeben.

Ein wesentlicher Teil der Verträge von EADS enthält Preissteigerungsklauseln, die EADS unter gewissen Umständen, wie z.B. bei einem Anstieg der zugrundeliegenden Kosten, eine Anhebung der Preise erlauben. In der Regel enthalten die Verträge von EADS Klauseln, welche die Zahlung von Vertragsstrafen vorsehen, wenn Produkte nicht termingerecht ausgeliefert oder Projekte nicht innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens abgeschlossen werden. Die meisten Verträge enthalten zudem Gewährleistungsklauseln, die den Zeitraum nach einer Auslieferung oder Fertigstellung festlegen, in dem EADS eventuell vorhandene Mängel oder Probleme zu beheben hat.

Realisierung von Umsatzerlösen und -kosten

Umsätze werden nach der Übertragung des Risikos bzw. der Erbringung der Leistung erfasst. In den meisten Fällen werden bei Verkäufen von Verkehrsflugzeugen Umsatzerlöse und Gewinne bzw. Verluste nach der Auslieferung eines Flugzeugs an den Kunden erfasst. Genauere Erläuterungen zum Verkauf bestimmter Flugzeuge, die in bilanzieller Hinsicht Operating-Lease-Verträge darstellen, sind unter „— Restwert- und Vermögenswertgarantien“ zu finden. Bei langfristigen Projekten werden die Umsätze nach der *Percentage-of-Completion* Methode entsprechend dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine bzw. dem Leistungsfortschritt erfasst. Änderungen der Gewinnspannen werden im Ergebnis des laufenden Jahres berücksichtigt. Zu jedem Bilanzstichtag werden die bestehenden Verträge auf mögliche Verluste hin überprüft. Bei sich abzeichnenden Verlusten werden entsprechende Rückstellungen gebildet.

EADS sichert sich mit verschiedenen Finanzinstrumenten, wie Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften ab. Hedging-Instrumente, die nicht bestimmte Aktiva, Passiva oder Kundenaufträge absichern („*macro hedging*“), werden mit dem Wechselkurs zum Bilanzstichtag bewertet und die dabei entstandenen unrealisierten Gewinne bzw. Verluste werden im „Finanzergebnis“ ausgewiesen. Besteht eine direkte und zugeordnete Verbindung zwischen einem Finanzinstrument und dem zugrundeliegenden Anlageauftrag eines Kunden („*micro hedging*“), wird eine Bewertungseinheit gebildet. Nach der Bildung einer Bewertungseinheit, welche die Währungsrisiken bestimmter Vermögenswerte, Verbindlichkeiten oder fester Verpflichtungen einschränkt, wirken sich Gewinne und Verluste solange nicht auf die Umsatzerlöse aus, bis der zugrunde liegende Anlagenverkauf getätigt wurde.

Sowohl Aerospatiale Matra, Dasa wie auch CASA haben in der Regel ihre auf Dollar lautenden Erträge aus Flugzeug- und sonstigen Verkäufen mit Finanzinstrumenten abgesichert. Im Gegensatz zu Dasa und CASA ordnete Aerospatiale Matra Währungssicherungsgeschäfte nicht bestimmten Verkäufen zu. In diesen Fällen sehen die IAS vor, dass die Umsatzerlöse aus den Verkäufen eines Geschäftsjahres mit dem in diesem Jahr geltenden durchschnittlichen Wechselkurs zwischen dem Dollar und dem Euro gebucht werden. Die IAS erfordern ferner, dass die ausstehenden Finanzinstrumente zum Dollar/Euro-Wechselkurs des Bilanzstichtages bewertet werden. Die Auswirkung dieser Rechnungslegung gemäß den IAS auf die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten ist an den hohen Schwankungen zwischen den erheblichen Buchgewinnen und -verlusten erkennbar, die im Dreijahreszeitraum zum 31. Dezember 1999 unter „Finanzergebnis“ ausgewiesen werden. Die geprüften Konzernabschlüsse von Aerospatiale Matra und Aerospatiale enthalten keine derartigen Buchgewinne oder -verluste, da diese gemäß den französischen GAAP erstellt wurden.

Dasa hingegen sichert sich seit 1997 in der Regel mit Micro-Hedging ab. In diesen Fällen erfordern die IAS, dass die in Dollar erzielten Umsätze mit dem Dollar/Euro-Wechselkurs, zu dem diese Verkäufe abgesichert werden,

unter „Umsatzerlöse“ ausgewiesen werden. Die Finanzinstrumente von Dasa, die keiner Bewertungseinheit zugewiesen sind, werden mit dem Wechselkurs zum Bilanzstichtag bewertet.

Die von CASA in Dollar erzielten Umsatzerlöse wurden als solche, basierend auf dem Dollar/Euro-Wechselkurs, mit dem die Verkäufe gesichert wurden, realisiert.

EADS ist ab dem Jahr 2001 verpflichtet, sich an den neuen Rechnungslegungsgrundsatz IAS 39 zu halten, der die Behandlung derivativer Finanzinstrumente regelt. Dieser Grundsatz schreibt vor, dass Unternehmen Derivate mit dem Marktwert als Aktiva und Passiva bilanzieren. Der Ausweis der Ergebnisse aus den Wertänderungen dieser Derivate hängt von dem Zweck eines Derivats und davon ab, ob es die Bedingungen für eine geschlossene Bilanzierung erfüllt.

Restwert- und Vermögenswertgarantien

Die Airbus Industrie- und ATR-GIE erklären sich in gewissen Kundenverträgen bereit, Flugzeuge innerhalb eines bestimmten Zeitraums oder zu bestimmten Terminen zu einem vertraglich vereinbarten Preis zurückzukaufen oder für etwaige Verluste aufzukommen, wenn ein Flugzeug auf dem Gebrauchtmärkte unter dem vertraglich vereinbarten Preis verkauft wird. Das von den GIE übernommene Risiko entspricht der Differenz zwischen (i) dem geschätzten Marktwert des Flugzeugs während des Zeitraums oder zu den Terminen, zu denen der Kunde berechtigt ist, die GIE zum Rückkauf oder Weiterverkauf des Flugzeugs aufzufordern, und (ii) dem garantierten Wert des Flugzeugs. Nach den IAS werden Flugzeugverkäufe, die gewissen Restwert- und Vermögenswertgarantien unterliegen, als *operating leases* bilanziert, wenn das Risiko für EADS als wesentlich anzusehen ist. Nach den französischen GAAP werden Flugzeugverkäufe mit Restwert- und Vermögenswertgarantien als Umsatzerlöse ausgewiesen.

Forschungs- und Entwicklungskosten

EADS weist Forschungs- und Entwicklungskosten in dem Jahr, in dem sie entstehen, als Aufwand aus. Werden die Forschungs- und Entwicklungskosten teilweise intern und teilweise vom Kunden finanziert, wird der extern finanzierte Teil in der Regel mit der *Percentage-of-Completion*-Methode als „Umsatzerlöse“ ausgewiesen. Nur die von der EADS eigenfinanzierten Forschungs- und Entwicklungskosten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter „Forschungs- und Entwicklungskosten“ aufgeführt. Die mit extern finanzierten Forschungs- und Entwicklungsaufträgen verbundenen Kosten schlagen sich in der Gewinn- und Verlustrechnung unter „Umsatzkosten“ nieder.

Die von EADS angewandte Bilanzierungsmethode für Forschungs- und Entwicklungskosten weicht von den IAS ab. Die IAS, an die EADS sich im übrigen bei der Erstellung ihrer Abschlüsse halten wird, erfordern, dass Entwicklungskosten im Entstehungszeitraum als immaterielle Anlagewerte aktiviert werden, wenn gewisse Kriterien für den Ansatz als Vermögensgegenstände erfüllt sind.

Rückzahlbare staatliche Zuschüsse

Aerospatiale Matra, Dasa und CASA erhielten jeweils vom französischen und deutschen Staat und dem Königreich Spanien Mittel zur Finanzierung von Flugzeugentwicklungsprojekten in Form von rückzahlbaren Zuschüssen, „rückzahlbare staatliche Zuschüsse“ genannt. Gemäß einem im Jahr 1992 abgeschlossenen Vertrag zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten sind derartige rückzahlbare staatliche Zuschüsse auf 33 % der Entwicklungskosten eines neuen Flugzeugmodells beschränkt. Die rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse werden aus den zukünftigen Umsatzerlösen der Flugzeuge zurückerstattet. Der aus jedem Verkauf zurückzuzahlende Betrag wird im voraus festgelegt und in den Entwicklungsverträgen zwischen Aerospatiale Matra, Dasa und CASA und den entsprechenden Staaten niedergelegt.

Sämtliche ausstehenden rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse wurden in den ungeprüften kombinierten Proforma-Bilanzen unter „Übrige Verbindlichkeiten“ aufgeführt. Die Rückzahlung von rückzahlbaren staatlichen Zuschüssen werden nach den IAS direkt gegen die „Übrigen Verbindlichkeiten“ gebucht. Die Zinsen auf die rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse werden in dem Jahr, in dem sie anfallen, als Aufwand gebucht.

Nach einem mit dem französischen Staat für ein bestimmtes Flugzeugmodell abgeschlossenen Vertrag ist Aerospatiale Matra verpflichtet, zur Rückzahlung der rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse für dieses Flugzeugmodell einen festen Betrag für jedes verkaufte Flugzeug, der mit einer festgelegten Stückzahl dieses Flugzeugmodells multipliziert wird, zu zahlen. Dementsprechend sind die rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse nach einer gewissen Anzahl von Verkäufen vollständig getilgt. Nachdem Aerospatiale Matra die vereinbarte Stückzahl eines Flugzeugmodells verkauft und die gesamten rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse getilgt hat, ist von ihr für jedes zusätzlich verkaufte Flugzeug nur noch ein relativ niedriger Nutzungsbetrag zu entrichten.

Die rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse werden in den geprüften Abschlüssen von Aerospatiale Matra und den ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra anders ausgewiesen als in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten. Siehe „— Ungeprüfte Überleitungsrechnung von Proforma und historisch angewandten französischen GAAP auf die IAS — Aerospatiale Matra“. In Fällen, in denen Aerospatiale Matra in der Vergangenheit rückzahlbare staatliche Zuschüsse erhalten hat, sind die Entwicklungskosten eines neuen Flugzeugmodelles bei Anfall als Aufwand gebucht worden, während die damit verbundenen rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse in derselben Periode als „sonstige betriebliche Erträge“ erfasst wurden. Bis zum Verkauf der vereinbarten Gesamtstückzahl eines Flugzeugmodells wies Aerospatiale Matra den gesamten Verkaufspreis dieser Flugzeuge als „Umsatzerlöse“ und den zu tilgenden Betrag der rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse als „Käufe und Bestandsveränderungen“ aus. In den ungeprüften Proforma-Finanzdaten von Aerospatiale Matra erscheint der gesamte Verkaufspreis der Flugzeuge unter „Umsatzerlöse“ und die Rückführung der rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse unter „Forschungs- und Entwicklungskosten“.

Die rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse, die Dasa von der Bundesrepublik Deutschland erhielt, wurden im Jahr 1998 mit Euro 895 Mio. und im Jahr 1997 mit Euro 716 Mio. zurückgezahlt. Die im Jahr 1998 erfolgte Vereinbarung, bei der die restlichen der Bundesrepublik Deutschland geschuldeten Beträge vollständig zurückgezahlt wurden, bezogen sich auf die Airbus-Serien A300/310 und A330/340. Die im Jahr 1997 abgeschlossene Vereinbarung bezog sich auf den Airbus A320 und auf davon abgeleitete Modelle. Von den erwähnten Zahlungen wurden im Jahr 1998 Euro 229 Mio. und im Jahr 1997 Euro 369 Mio. als Aufwand gebucht. Die restlichen Zahlungen wurden aktiviert und werden mit den in Zukunft gelieferten Flugzeugen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, abgeschrieben.

CASA hat in der Vergangenheit Entwicklungskosten für ein neues Flugzeugmodell in dem Jahr, in dem sie anfielen, als Aufwand gebucht. Wenn CASA zur Finanzierung solcher Entwicklungskosten rückzahlbare staatliche Zuschüsse erhielt, wurden diese bis in Höhe des Finanzierungsbetrags auf Basis der *percentage-of-completion* Methode als Umsatzerlöse ausgewiesen. Die noch nicht zurückgezahlten Teilbeträge der rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse wurden in der Buchhaltung netto mit den damit finanzierten Entwicklungskosten aufgerechnet.

Aufträge

In den meisten Fällen, vor allem bei Bestellungen von Airbus Industrie, erfasst EADS Aufträge, nachdem der Kaufvertrag unterzeichnet wurde, eine beträchtliche Anzahlung eingegangen und EADS überzeugt ist, dass der Auftrag angemessen finanziert ist. Bei Aufträgen der öffentlichen Hand erfasst EADS die Aufträge nach Unterzeichnung des Vertrags. Der „Auftragseingang“ stellt den Gesamtbetrag der Aufträge in Euro dar, die im Verlauf des Jahres eingingen, und der „Auftragsbestand“ ist der Nettobetrag in Euro der Aufträge, die am Jahresende im Auftragsbuch enthalten waren. Die folgenden Übersichten enthalten die Auftragseingänge und -bestände der einzelnen Geschäftsbereiche. Die zwischen Geschäftsbereichen getätigten Aufträge werden in diesen Übersichten nicht berücksichtigt. Die Aufträge, die für Airbus gebucht wurden, basieren auf den Listenpreisen.

Auftragseingang (Proforma)⁽¹⁾

<u>Geschäftsbereich</u>	<u>Geschäftsjahr zum</u> <u>31. Dezember</u>		
	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
	<u>(in Mrd. Euro)</u>		
Airbus ⁽²⁾	20,5	25,4	20,7
Militärtransportflugzeuge	0,0	0,2	0,6
Luftfahrt	4,5	5,9	4,9
Raumfahrt	3,3	2,9	2,2
Verteidigung & Zivile Systeme	<u>4,5</u>	<u>5,2</u>	<u>4,3</u>
SUMME	<u>32,8</u>	<u>39,6</u>	<u>32,7</u>

(1) Ohne Optionen.

(2) Listenpreise.

Auftragsbestand (Proforma)⁽¹⁾

<u>Geschäftsbereich</u>	<u>Zum 31. Dezember</u>		
	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
	(in Mrd. Euro)		
Airbus ⁽²⁾	49,3	63,4	79,5
Militärtransportflugzeuge	0,4	0,3	0,7
Luftfahrt	5,4	7,7	8,8
Raumfahrt	6,6	4,8	4,4
Verteidigung & Zivile Systeme	<u>6,9</u>	<u>8,4</u>	<u>9,0</u>
SUMME	<u>68,6</u>	<u>84,6</u>	<u>102,4</u>

(1) Ohne Optionen.

(2) Listenpreise.

Der Proforma-Auftragsbestand für das Jahr 1999 entsprach etwa vier Jahren der Proforma-Umsatzerlöse auf dem Niveau von 1999.

Währungsmanagement

Die Umsatzerlöse von EADS werden in erster Linie in Dollar erzielt, während ein wesentlicher Bestandteil der Kosten von EADS in Euro anfällt. Folglich sind die Gewinne in dem Ausmaß, in dem EADS es unterlässt, sein Währungsrisiko vom Zeitpunkt des Auftragseingangs bis zur Auslieferung durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Schwankungen des Dollar/Euro-Wechselkurses abhängig. Da EADS vorrangig bestrebt ist, Gewinne mit seinen operativen Geschäften und nicht durch Devisenspekulationen zu erzielen, verwendet EADS Hedging-Strategien, um die Auswirkung der Wechselkursschwankungen auf die Ergebnisse besser zu steuern und zu minimieren. Die derzeitigen Devisensicherungen ergeben sich aus der Verbindung der bestehenden Hedging-Aktivitäten von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA.

EADS unterhält derzeit ein langfristig angelegtes Hedging-Portefeuille mit einer Laufzeit von dreieinhalb Jahren, das in Dollar auszuweisende Forderungen, vorwiegend aus den Geschäften von Airbus Industrie, absichert. EADS sichert nur den Netto-Dollarbetrag der Festaufträge, in erster Linie durch den Einsatz von Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften ab. Die hauptsächlich angewendete Währungsoptionsstrategie ist der Einsatz von Devisentermingeschäften, die aus dem Kauf einer auf Dollar lautenden Put-Option und dem Verkauf einer auf Dollar lautenden Call-Option bestehen, wobei beide denselben fiktiven Betrag und dieselbe Laufzeit aufweisen.

Zum 31. Dezember 1999 sicherte EADS seine Dollar-Zuflüsse wie folgt: (i) für das Jahr 2000 zu 98 % mit einem Kurs von 1,184 Dollar je Euro; (ii) für das Jahr 2001 zu 91 % mit einem Kurs von 1,157 Dollar je Euro; (iii) für das Jahr 2002 zu 92 % mit einem Kurs von 1,163 Dollar je Euro; und (iv) für das Jahr 2003 zu rund 11 % mit einem Kurs von 1,08 Dollar je Euro. Rund die Hälfte des Währungsrisikos von 2002 wird mit dem Einsatz von auf Dollar lautenden „Put Spreads“ abgesichert, die aus dem Kauf und Verkauf von Dollar Put-Optionen bestehen, die dieselben Laufzeiten und fiktiven Beträge zu unterschiedlichen Basispreisen aufweisen und durch den Kauf von auf Dollar lautende Call-Optionen abgesichert sind.

Da Hedging über längere Zeiträume teurer ist, beabsichtigt EADS, den abgesicherten Anteil des Währungsrisikos im Verlauf der Zeit wie folgt zu senken: 90 % für das laufende Jahr, 70 % im zweiten Jahr, 50 % im dritten Jahr und 25 % im vierten Jahr. Diese Deckungsquoten können etwaigen makroökonomischen Änderungen, die sich auf die Devisenkassakurse bzw. Zinssätze auswirken, angepasst werden.

Währungsmanagement von Aerospatiale Matra

In der Vergangenheit wurde ein Großteil der Umsätze von Aerospatiale Matra in Dollar erzielt und erforderte somit eine Hedging-Strategie, die das erwartete Nettowährungsrisiko aus dem Dollar, welches jeweils aufgrund der eingegangenen Festaufträge ermittelt wird, absichert.

Aerospatiale Matra realisierte ihre Hedging-Anforderungen in erster Linie mit Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften. Die Hedging-Strategie von Aerospatiale Matra bei Devisenoptionen bestand vorwiegend darin, Nullprämien („zero premium“) zu erreichen.

Die ausstehenden fiktiven Beträge der Finanzinstrumente, die Aerospatiale Matra für ihre Hedging-Geschäfte einsetzte und die ihren Anteil am Auftragsbestand von Airbus-Industrie nicht überschreiten, werden nachstehend aufgeführt.

	<u>Am 31. Dezember</u>	
	<u>1998</u>	<u>1999</u>
	(in Mio. USD)	
Währungsgeschäfte (einschließlich Termingeschäfte und Verkauf von Call-Optionen)	12.572	13.033

Zum 31. Dezember 1998 beliefen sich die ausstehenden Devisentermingeschäfte von Aerospatiale Matra auf USD 1,1 Mrd., der Nettokauf von auf Dollar lautenden Put-Optionen auf USD 4,0 Mrd. und der Nettoverkauf von auf Dollar lautenden Call-Optionen auf USD 11,4 Mrd. Infolge strategischer Entscheidungen, die Anfang 1999 getroffen wurden, realisierte Aerospatiale Matra eine neue Hedging-Strategie, die im Jahr 2000 zum Verkauf von Dollar-Zahlungsströmen zum Kursgegenwert von 1,19 Dollar je Euro und zwischen rund 1,17 und 1,19 Dollar je Euro in den Jahren 2001 und 2002 führen wird. Diese Änderung der Strategie seitens Aerospatiale Matra führte 1999 zu Kosten in Höhe von Euro 402 Mio., die im „Finanzergebnis“ in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten ausgewiesen wurden. Seit der Einführung der neuen Strategie hat Aerospatiale Matra ein Portefeuille bestehend aus Devisentermingeschäften, synthetischen Termingeschäften, Put-Spreads in Dollar, die mit dem Verkauf von Dollar-Call-Optionen gedeckt werden, und für 2001 und 2002 einen Überschuss in Höhe von etwa USD 1,1 Mrd. aus dem Verkauf von Call-Optionen in Dollar, die nicht durch Umsatzerlöse in Dollar von Aerospatiale Matra gedeckt werden, zusammengestellt. Für den selben Zeitraum existieren jedoch ungesicherte Umsatzerlöse in Dollar bei Dasa und CASA, die die bei Aerospatiale Matra getätigten, nicht abgesicherten Verkäufe von Call-Optionen mehr als abdecken.

Währungsmanagement von Dasa

Dasa sicherte in der Vergangenheit seine Währungsrisiken, die mit der laufenden Geschäftstätigkeit verbunden sind, mit Finanzinstrumenten wie Devisentermingeschäften und in geringerem Umfang Devisenoptionen ab.

Die ausstehenden Beträge der Finanzinstrumente, die Dasa für seine Hedging-Geschäfte einsetzte, werden nachstehend aufgeführt.

	<u>Am 31. Dezember</u>	
	<u>1998</u>	<u>1999</u>
	(in Mio. Euro)	
Währungsgeschäfte (einschließlich Termingeschäfte).....	4.824	4.814

Währungsmanagement von CASA

CASA sicherte in der Vergangenheit seine erwarteten Währungsrisiken aus dem Verkauf von Produkten und sonstigen Aktivitäten mit Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften ab.

Maßnahmen zur Regelung des Zinsrisikos

Aerospatiale Matra hat sein Zins-Risiko durch den Einsatz von Hedging-Instrumenten wie zum Beispiel Optionen, Zins-Swaps und Zinsterminkontrakten (*future rate agreement* „FRA“) geregelt. Die Zinsbeträge, die unter Swaps gezahlt und erhalten wurden, werden über die Laufzeit der damit abgedeckten Verbindlichkeit verteilt. Gezahlte oder erhaltene Prämien sind in der Bilanz gebucht und anteilig auf die Gewinn- und Verlustrechnung für die Dauer des Swaps umgelegt worden.

Die untenstehende Tabelle gibt den Nennwert der Zins-Instrumente von Aerospatiale Matra zum 31. Dezember 1999 an.

	Am 31. Dezember 1999			
	Insgesamt ⁽¹⁾	Restfälligkeit		
		Unter 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre
(in Mio. Euro)				
Zins-Instrumente:				
Zins-Swaps				
Festsatz-Darlehensnehmer	191	—	191	—
Festsatz-Darlehensgeber	526	39	487	—
FRA — gekauft	—	—	—	—
FRA — verkauft	—	—	—	—
Zinsobergrenze („Caps“) — gekauft	85	49	36	—
Zinsobergrenze („Caps“) — verkauft	—	—	—	—
Zinsuntergrenze („Floor“) — gekauft	—	—	—	—
Zinsuntergrenze („Floor“) — verkauft	48	12	36	—

(1) Ausschließlich Swaps für Airbus Finanzierungstochtergesellschaften.

Dasa und CASA haben in der Vergangenheit Hedging-Instrumente zur Regelung ihres Zins-Risikos nicht in einem nennenswerten Ausmaß eingesetzt.

Eventualverbindlichkeiten

Bestimmte Verkaufsverträge für Airbus und ATR-Flugzeuge enthalten für Airbus Industrie und ATR GIE finanzielle Verpflichtungen, die entweder gesamtschuldnerisch von den Konsortialpartnern getragen, auf bestimmte Parteien (wie zum Beispiel Zulieferer für Triebwerke) spezifisch umgelegt werden können oder für deren Betrag eine Obergrenze festgesetzt werden kann.

Es gibt drei grundsätzliche Arten solcher Verpflichtungen: (i) Garantien für Lease-Zahlungen, (ii) Garantien für den Restwert von Flugzeugen oder Rückzahlung geschuldeter Darlehen und (iii) Vereinbarungen zur Beteiligung an der Finanzierung des Kaufs von Flugzeugen durch Kunden.

Es werden auch Verpflichtungen zur Bereitstellung von Finanzgarantien im Zusammenhang mit Aufträgen eingegangen, die sich bei Airbus und ATR noch im Auftragsbestand befinden. Diese Garantien werden jedoch nicht als Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen, solange die Garantie nicht ausgestellt und das Flugzeug nicht ausgeliefert worden ist. Dies hängt damit zusammen, dass (i) aller Wahrscheinlichkeit nach nicht alle derartigen Garantien ausgestellt werden, (ii) Airbus bzw. ATR bis zur Auslieferung des Flugzeuges dessen Eigentum und dadurch dessen Wert zurückbehält und (iii) Garantien zum Teil von Dritten geleistet werden.

Zur Deckung voraussichtlich anfallender zukünftiger Aufwendungen werden Rückstellungen gebildet, unabhängig davon, ob die Flugzeugfinanzierung vom GIE oder einer seiner Tochtergesellschaften garantiert worden ist.

Die von EADS gemäß diesen Finanzierungsgarantien übernommenen Nettoverpflichtungen werden als Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen und entsprechen im allgemeinen dem Anteil (80 % bezüglich Airbus und 50 % bezüglich ATR) (i) des Gesamtbetrages der von den GIE geleisteten Garantien, abzüglich (ii) eines Prozentsatzes bezogen auf den Marktwert des jeweiligen Flugzeugs (der unter der Verwendung von Daten für den Marktwert festgesetzt wird, die von einer unabhängigen Stelle ermittelt wurden) und abzüglich (iii) der Rückstellungen, die bereits bilanziert wurden.

Am 31. Dezember 1999 beliefen sich die Netto-Verpflichtungen von EADS hinsichtlich ausgelieferter Flugzeuge auf insgesamt Euro 496 Mio., gegenüber Euro 630 Mio. am 31. Dezember 1998 und Euro 889 Mio. am 31. Dezember 1997. Die nachstehende Tabelle zeigt die Eventualverbindlichkeiten zum 31. Dezember 1999.

	Airbus	ATR	Insgesamt
	(in Mio. Euro)		
Anteil von EADS an Finanzgarantien	1.961	681	2.642
Anteil des Marktwerts der Flugzeuge	<u>(1.161)</u>	<u>(599)</u>	<u>(1.760)</u>
Verpflichtungen von EADS	800	82	882
Rückstellungen	<u>(304)</u>	<u>(82)</u>	<u>(386)</u>
Eventualverbindlichkeiten	<u>496</u>	<u>0</u>	<u>496</u>

Überblick

EADS ist das führende Unternehmen für Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigungsprodukte in Europa und das drittgrößte Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen weltweit. In Marktanteilen ausgedrückt gehört EADS zu den zwei größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, Hubschraubern zur zivilen Nutzung, kommerziellen Trägerraketen und Lenkflugkörpern und ist ein führender Hersteller von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik.

EADS ist aus dem Zusammenschluss der Geschäfte von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA hervorgegangen. EADS beabsichtigt, diese Geschäfte organisatorisch wie folgt in fünf Geschäftsbereiche zu unterteilen:

- **Airbus:** Herstellung von Verkehrsflugzeugen mit einer Kapazität von über 100 Sitzen;
- **Militärische Transportflugzeuge:** Herstellung militärischer Transportflugzeuge und von Flugzeugen für spezielle Einsatzbereiche;
- **Luftfahrt:** Herstellung von Hubschraubern 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;
- **Raumfahrt:** Herstellung von Satelliten, orbitalen Infrastrukturen und Trägerraketen sowie die Bereitstellung von Trägerdiensten und
- **Verteidigung und Zivile Systeme:** Herstellung von Lenkflugkörpersystemen und Verteidigungselektronik und -systemen, militärische und kommerzielle Telekommunikations-Lösungen, Logistik, Schulung, Tests sowie technische und andere Dienstleistungen.

Im allgemeinen sind diese Fertigungsgeschäfte von langen Produktionszyklen geprägt und unterliegen den mittel- und langfristigen Trends in der zivilen Luftfahrt, Raumfahrt, Verteidigung und Telekommunikation. Ein weiteres wichtiges Merkmal vieler dieser Geschäfte ist das Ausmaß des Einflusses seitens staatlicher Behörden, sowohl hinsichtlich der von diesen bestellten Ausrüstung als auch hinsichtlich der direkten oder indirekten Finanzierung durch diese.

Branchenbezogene Erwägungen

Nachfolgend sind einige wichtige Trends zusammengefasst, die sich auf die Hauptmärkte auswirken, auf denen EADS im Wettbewerb steht. Weitere Informationen zu den Märkten, auf denen EADS tätig ist, finden sich unter „Geschäftstätigkeit“.

Markt für Verkehrsflugzeuge

Der Markt für Passagierflugzeuge hat über einen langen Zeitraum hinweg ein dauerhaftes, wenn auch zyklisches Wachstum erlebt, das durch den Anstieg des weltweiten Flugreiseverkehrs um durchschnittlich 8 % pro Jahr seit 1967 unterstützt wurde. Zu den Hauptfaktoren, die zu diesem Wachstum des Flugreiseverkehrs und der Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen beitragen, gehören unter anderem die Deregulierung des Luftfahrtmarktes, die Reduzierung von Betriebskosten für Fluggesellschaften und die wirtschaftliche Entwicklung weltweit. Die Deregulierung in den Vereinigten Staaten, die zur Entwicklung des „Drehkreuz-Konzeptes“ (*hub concept*) führte, hat die Nachfrage insbesondere nach kleineren, treibstoffsparenden Flugzeugen mit schmalen Flugzeugkörpern erhöht. Die Deregulierung und Liberalisierung auf anderen Märkten, insbesondere innerhalb der Europäischen Union seit den frühen neunziger Jahren, wird erwartungsgemäß zu einer vergleichbaren Änderung hinsichtlich der Nutzung von Flugzeugflotten führen. Die zyklische Entwicklung des Flugzeugmarktes ist in der Vergangenheit durch Faktoren wie zum Beispiel die globale und regionale Konjunktur, das Alter der Flotten und die technische Veralterung, Treibstoffpreise und die Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln beeinflusst worden.

Der Markt für Verkehrsflugzeuge wird von zwei Herstellern beherrscht — Boeing und Airbus. Aufgrund der hohen Investitionskosten, die zur Entwicklung einer konkurrenzfähigen Produktpalette nötig sind, stehen dem Markteintritt neuer potentieller Wettbewerber hohe Barrieren entgegen. Außerdem ist die Luftfahrtindustrie insgesamt stark konzentriert und unterliegt gegenwärtig Veränderungen, die vermutlich den Konzentrationsgrad sowohl bei den Zulieferern als auch bei den Betreibern noch weiter erhöhen werden.

Der Markt für regionalen Luftverkehr und die Nachfrage nach kommerziellen Jets mit einer Kapazität von weniger als 100 Sitzplätzen wird wachsen. Die regionale Flugzeugbranche hat in den letzten Jahren einen Konzentrationsprozess durchlaufen, wobei EADS und Bombardier den Markt für Turboprop-Flugzeuge sowie Bombardier und Embraer den Markt für regionale Jets beherrschten.

In Zusammenhang mit dem Wachstum des kommerziellen Luftverkehrs und dem Umfang der im Einsatz befindlichen Airbus-Flotte ist der Markt für die Wartung von Airbus-Flugzeugen ebenfalls gewachsen. Es wird erwartet, dass dieser Trend auch weiterhin anhält. Der Markt für den Umbau von Verkehrsflugzeugen in Frachtflugzeuge wächst in dem Maße, wie der Markt für Luftfracht zunimmt und Fluggesellschaften, die Frachtdienste anbieten, veraltete Frachter ersetzen. Diese Wachstums-Trends bieten der EADS die Möglichkeit zur Steigerung ihrer Einnahmen aus den Bereichen Umrüstung und Wartung von Verkehrsflugzeugen.

Der Markt für zivile Hubschrauber, der vorwiegend von EADS und Bell Helicopters beherrscht wird, hat seit 1996 eine zyklische Erholung durchlaufen. Das Management ist der Auffassung, dass die globale Auslieferung ziviler Hubschrauber in den nächsten fünf Jahren relativ stabil bleiben wird.

Europäischer Verteidigungsmarkt

Der Verteidigungsmarkt in Westeuropa, wo EADS den Großteil ihrer Umsätze im Verteidigungsbereich erzielt, hat während der gesamten 1990er Jahre infolge des Endes des Kalten Krieges und allgemeiner Budget-Auflagen einen allgemein rückläufigen Trend gezeigt.

Trotz dieses Trends der schrumpfenden Verteidigungsbudgets in Westeuropa rechnet EADS mit einem erheblichen Wachstum in den Bereichen Militärhubschrauber, Kampfflugzeuge, Lenkflugkörper, Satelliten, Verteidigungselektronik und bei unterstützenden Dienstleistungen in Europa. Das Management rechnet damit, dass die Umsätze von EADS mit Luftfahrzeugen infolge der Nachfrage des Militärs in Westeuropa nach den von EADS hergestellten Tiger-Kampfhubschraubern und NH90- Militärtransporthubschraubern erheblich steigen werden. Ein weiteres in jüngster Vergangenheit entwickeltes Produkt, das Eurofighter-Kampfflugzeug, hat ebenfalls das Potential, die Umsatzerlöse von EADS im Verteidigungssektor in Westeuropa zu steigern. Darüber hinaus erwartet das Management für die nächsten Jahre eine Steigerung der Umsatzerlöse im Bereich ballistischer Raketen aufgrund der Entwicklungsarbeit an der M51, der neuen Generation ballistischer Raketen, die von einem U-Boot aus gestartet werden kann und für deren Einführung sich die französische Regierung entschieden hat.

Konflikte jüngerer Datums, wie zum Beispiel im Kosovo, haben den Bedarf des Militärs in Europa an Beobachtungssatelliten und interoperablen Führungssystemen (*command, control, communication and intelligence*, „C3I-systems“) klar aufgezeigt. Das Management ist der Ansicht, dass diese Segmente des westeuropäischen Verteidigungsmarktes einem mittel- bis langfristigen Wachstum entgegen sehen.

Das Management beobachtet ebenfalls einen Trend zum Outsourcing von Dienstleistungen bei den europäischen Streitkräften, um die Probleme aus der Reduzierung öffentlicher Haushalte und des militärischen Personals aufgrund der Konzentration auf militärische Kernaufgaben, effektiv zu lösen.

Die Ausgaben auf dem westeuropäischen Markt für Lenkflugkörpersysteme, auf dem EADS der führende Hersteller ist, haben nach einem allgemeinen Rückgang in den frühen 1990er Jahren wieder zugenommen, da neue Plattformen ausgerüstet, ältere Lenkflugkörpersysteme ersetzt werden und Luftabwehrsystemen eine größere Bedeutung eingeräumt wird. Europäische Hersteller von Lenkflugkörpersystemen, einschließlich EADS, haben, sowohl infolge des allgemeinen Rückganges der Verteidigungsausgaben als auch als Reaktion auf die in den 1980er und 1990er Jahren auf den US-amerikanischen Märkten erfolgte Konsolidierung, einen Konsolidierungsprozess begonnen. Diese Faktoren haben zu einer Verschärfung des Wettbewerbs zwischen europäischen und US-amerikanischen Herstellern auf den Märkten Europas, im Nahen Osten und Asien geführt, da die Hersteller nach neuen Absatzmärkten suchen, um damit die rückläufigen Verkäufe auf ihren Heimatmärkten zu kompensieren.

Raumfahrt- und Telekommunikationsmärkte

Die Raumfahrtindustrie hat in den letzten Jahren sowohl in den kommerziellen als auch in den militärischen Segmenten ein bedeutendes Wachstum erlebt. Im kommerziellen Segment wurde die Nachfrage durch Telekommunikationsbetreiber vorangetrieben, die bestrebt sind, der wachsenden globalen Nachfrage nach Telekommunikationssatelliten und -dienstleistungen nachzukommen. Die Nachfrage nach kommerziellen Trägerdiensten hat weitgehend im gleichen Maße wie die Nachfrage nach Satelliten zugenommen.

Der Markt für Telekommunikationsausrüstung, auf dem EADS ein führender europäischer Anbieter von Sprech- und Daten-Netzwerkprodukten ist, hat sich eines anhaltenden Wachstums infolge einer stärkeren kommerziellen und militärischen Nachfrage nach Datenübertragung, der Deregulierung nationaler Telekommunikationsdienstleistungen, der Umstellung auf digitale Daten-Netzwerkssysteme und der Einführung von Internet-Protokolltechnologien erfreut. Das Segment für professionellen Mobilfunk, auf dem EADS ein weltweiter Marktführer ist, hat darüberhinaus von einer Systemumstellung von analogen Systemen auf sichere digitale Systeme profitiert. In Europa sowie auf anderen Märkten zeichnen sich vielversprechende Möglichkeiten

ab. Die Herstellung von Telekommunikationsausrüstung konzentriert sich auf eine relativ kleine Gruppe weltweit aktiver Hersteller.

Ertragslage

Die nachfolgende Darstellung basiert auf den Jahresabschlüssen von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA, die mit Ausnahme der Aktivierung von Entwicklungskosten an die IAS angepasst und in Euro umgerechnet wurden. Die Finanzinformationen zu den einzelnen Geschäftsbereichen in den folgenden Erläuterungen basieren zwar auf den IAS, enthalten jedoch keine Proforma-Anpassungen und -Eliminierungen, die bei der Ermittlung der Gesamtbeträge für EADS in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten enthalten sind. Folglich ergibt die rechnerische Summe der jeweiligen Zahlen für Aerospatiale Matra, Dasa und CASA bei den einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung nicht den gleichen Wert, wie er für die EADS insgesamt ausgewiesen wird.

Die nachfolgende Tabelle gibt Posten der ungeprüften Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung von EADS für die jeweiligen Zeiträume wieder.

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 1997, 1998 und 1999

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	1997	1998	1999
	(in Mio. Euro)		
Umsatzerlöse.....	18.865	20.584	22.553
Umsatzkosten	(15.270)	(16.489)	(18.278)
Bruttoergebnis vom Umsatz	3.595	4.095	4.275
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(2.377)	(2.378)	(2.213)
Forschungs- und Entwicklungskosten.....	(1.090)	(1.232)	(1.324)
Sonstige betriebliche Erträge	458	710	475
Goodwill-Abschreibungen.....	(403)	(410)	(398)
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	183	785	815
Finanzergebnis	(1.747)	1.005	(1.846)
Ergebnis vor Ertragsteuern.....	(1.564)	1.790	(1.031)
Ertragsteuern	596	(585)	24
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	(15)	(16)	(2)
Konzernergebnis.....	(983)	1.189	(1.009)

Proforma-Umsatzerlöse und operatives Ergebnis nach Geschäftsbereichen

Nachfolgend werden die auf Proforma-Basis erstellten Umsatzerlöse von EADS nach Geschäftsbereichen für die letzten drei Jahre, sowie eine ebenfalls auf Proforma-Basis erstellte Darstellung des Ergebnisses vor Finanzergebnis und Ertragsteuern, aufgeschlüsselt. Für die Zwecke der untenstehenden Tabelle und der Darstellung der Proforma-Ertragslage für EADS nach Geschäftsbereichen, die unmittelbar darauf folgt, wird das Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern zur Erleichterung der Darstellung als „operatives Ergebnis“ bezeichnet.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember								
	1997			1998			1999		
	Umsatz- erlöse	Prozent der Umsatz- erlöse ⁽¹⁾	Operatives Ergebnis	Umsatz- erlöse	Prozent der Umsatz- erlöse ⁽¹⁾	Operatives Ergebnis	Umsatz- erlöse	Prozent der Umsatz- erlöse ⁽¹⁾	Operatives Ergebnis
	(in Mio. Euro – außer Prozentangaben)								
Airbus	8.595	43,7	335	10.466	48,8	579	12.639	53,8	896
Militärtransportflugzeuge	367	1,9	12	322	1,5	9	241	1,0	(21)
Luftfahrt	3.602	18,3	15	3.833	17,9	181	4.280	18,2	202
Raumfahrt	3.238	16,4	173	2.652	12,3	153	2.518	10,7	99
Verteidigung & Zivile Systeme	3.872	19,7	164	4.191	19,5	266	3.830	16,3	86
Zwischensumme	19.674	100,0	699	21.464	100,0	1.188	23.508	100,0	1.262
Eliminierungen und Sonstiges ⁽²⁾	(809)		(516)	(880)		(403)	(955)		(447)
EADS	18.865		183	20.584		785	22.553		815

(1) Vor Eliminierungen und Sonstiges.

(2) Enthält insbesondere die Proforma-Anpassungen, die Eliminierung von konzerninternen Transaktionen und Erträge aus der Vermietung von Immobilien.

Airbus

Die Proforma-Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Airbus stiegen von Euro 8.595 Mio. im Jahr 1997 um 21,8 % auf Euro 10.466 Mio. im Jahr 1998 und im Jahr 1999 um 20,8 % auf Euro 12.639 Mio., hauptsächlich infolge der erheblichen Zunahme der Flugzeug-Auslieferungen in den jeweiligen Jahren. Der Großteil dieser Zunahme fiel bei den „Single-Aisle“-Flugzeugen der A319/A320/A321-Familie an, die einen relativ niedrigen Kaufpreis haben. Airbus Industrie lieferte im Jahr 1999 294 Stück dieses Flugzeugtyps, im Vergleich zu 229 Stück im Jahr 1998 und 182 Stück im Jahr 1997. Darüberhinaus war zwischen 1998 und 1999 eine beträchtliche Zunahme bei der Auslieferung von „Twin-Aisle“-Flugzeugen des Typs A330/A340 zu verzeichnen, der geringfügig durch einen Rückgang bei der Auslieferung von „Twin-Aisle“-Flugzeugen des Typs A300/A310 gemindert wurde. Von 1998 auf 1999 wurden die Umsatzerlöse auch durch die Stärke des Dollars gegenüber dem Euro positiv beeinflusst. Eine Darstellung der Auswirkung der Währungsschwankungen auf das operative Ergebnis von EADS und der von EADS zur Währungsabsicherung (Hedging) angewandten Maßnahmen findet sich unter „— Erläuterungen zur Bilanzierung — Realisierung von Umsatzerlösen und -kosten“ und „— Währungsmanagement“.

Das operative Proforma-Ergebnis stieg von 1997 auf 1998 um rund 73 % und von 1998 auf 1999 um rund 55 %. Dieser Anstieg war hauptsächlich auf die Zunahme bei der Auslieferung von Flugzeugen sowie einer beträchtlichen Abnahme der Belastungen aus der Rückführung rückzahlbarer staatlicher Zuschüsse zurückzuführen. Siehe „— Erläuterungen zur Bilanzierung — Rückzahlbare staatliche Zuschüsse“.

Militärische Transportflugzeuge

Die Proforma-Umsatzerlöse im Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (MTF) gingen von Euro 367 Mio. im Jahr 1997 um 12,3 % auf Euro 322 Mio. im Jahr 1998 und im Jahr 1999 um rund 25 % auf Euro 241 Mio. zurück, was hauptsächlich eine Folge der Beendigung der Auslieferung von Militärtransportflugzeugen des Typs CN-235 an die türkischen Streitkräfte im Jahr 1998 entsprechend einem 1991 unterzeichneten mehrjährigen Vertrag war. Die Auslieferungen aufgrund dieses Vertrages gingen von 9 Flugzeugen im Jahr 1997 auf 5 Flugzeuge im Jahr 1998 zurück; im Jahr 1999 erfolgte unter diesem Vertrag keine Auslieferung. Die rückläufige Zahl der gelieferten Flugzeuge des Typs C-212 gemäß einer mit der Republik Venezuela getroffenen Vereinbarung zwischen 1998 und 1999 wirkte sich ebenso negativ auf die Umsatzerlöse aus wie die Vollendung des Auftrags zur Auslieferung von Tragflächen, die Teil des SAAB 2000 Flugzeug-Programms im Jahr 1998 waren.

Das operative Proforma-Ergebnis ging von Euro 12 Mio. im Jahr 1997 um 25,0 % auf Euro 9 Mio. im Jahr 1998 zurück und verzeichnete 1999 einen Verlust von Euro 21 Mio., der hauptsächlich auf die oben dargelegten Faktoren zurückzuführen ist.

Luftfahrt

Die Proforma-Umsatzerlöse im Geschäftsbereich Luftfahrt stiegen von Euro 3.602 Mio. im Jahr 1997 um 6,4 % auf Euro 3.833 Mio. im Jahr 1998, was hauptsächlich eine Folge des Anstiegs der Umsatzerlöse von Eurocopter und des Eurofighter-Programms war. Diese Zahlen wurden teilweise durch entfallene Umsatzerlöse von AVSCO gemindert, einer Vertriebsgesellschaft für Ersatzteile, die im Jahr 1997 an die AAR Corporation verkauft worden war. Die Proforma-Umsatzerlöse stiegen von Euro 3.833 Mio. im Jahr 1998 um 11,7 % auf Euro 4.280 Mio. im Jahr 1999, hauptsächlich in Folge des Anstiegs der Umsatzerlöse aus dem Tornado-Modernisierungsprogramm und von Eurocopter, ATR und dem Bereich Wartung von Zivilflugzeugen.

Das operative Proforma-Ergebnis stieg aufgrund eines unterproportionalen Anstieges der Kosten im Vergleich zu den Umsatzerlösen von Euro 15 Mio. im Jahr 1997 auf Euro 181 Mio. im Jahr 1998. Das operative Proforma-Ergebnis stieg von Euro 181 Mio. im Jahr 1998 um 11,6 % auf Euro 202 Mio. im Jahr 1999, was hauptsächlich auf den Anstieg der Umsatzerlöse im Bereich Militärflugzeuge zurückzuführen war.

Raumfahrt

Die Proforma-Umsatzerlöse im Geschäftsbereich Raumfahrt gingen von Euro 3.238 Mio. im Jahr 1997 um 18,1 % auf Euro 2.652 Mio. im Jahr 1998 zurück, was hauptsächlich eine Folge der Ausgliederung des ehemaligen Satellitenbereichs von Aerospatiale an Alcatel im Jahr 1998 war. Ebenfalls beträchtlich war die Abnahme der relativen Bedeutung der Umsatzerlöse aus Projekten, die von staatlichen Stellen in Auftrag gegeben wurden und bei denen die von Subunternehmern erbrachten Arbeitsleistungen in der ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung von EADS als Umsatzerlöse enthalten sind. Bestimmte Großprojekte wurden umfassend über Subunternehmerverträge abgewickelt, in denen Dasa Hauptauftragnehmer war. In den letzten Jahren wurde an Dasa ein höherer Prozentsatz kleinerer Projekte mit geringeren Umsatzerlösen vergeben, bei denen der firmeneigene Anteil größer war, was zu keinem wesentlichen Rückgang der internen Kapazitätsauslastung der Dasa führte. Aerospatiale Matra war von diesem Trend nicht betroffen, und EADS ist nicht der Ansicht, dass dieser jüngste Trend notwendigerweise Aussagen über künftige Entwicklungen zulässt. Die Proforma-Umsatzerlöse gingen von Euro 2.652 Mio. im Jahr 1998 um 5,1 % auf Euro 2.518 Mio. im Jahr 1999 zurück, als Folge des bei Dasa anhaltenden oben erwähnten Trends. Des Weiteren hat EADS aufgrund schwieriger Marktbedingungen einen Rückgang bei der Anzahl der verkauften Telekommunikationssatelliten verzeichnet.

Das operative Proforma-Ergebnis ging von Euro 173 Mio. im Jahr 1997 um 11,6 % auf Euro 153 Mio. im Jahr 1998 zurück, was hauptsächlich auf Restrukturierungskosten im Zusammenhang mit den Trägerdiensten von EADS zurückzuführen war. Das operative Proforma-Ergebnis ging von Euro 153 Mio. im Jahr 1998 um rund 35 % auf Euro 99 Mio. im Jahr 1999 zurück, was zum überwiegenden Teil auf technische Probleme bei bestimmten Solar Panels für Satelliten zurückzuführen war.

Verteidigung und Zivile Systeme

Die Proforma-Umsatzerlöse im Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme stiegen von Euro 3.872 Mio. im Jahr 1997 um 8,2 % auf Euro 4.191 Mio. im Jahr 1998, hauptsächlich aufgrund der Übernahme von SI Sicherheitstechnik, einer Gesellschaft für Verteidigungselektronik. Die Proforma-Umsatzerlöse gingen von Euro 4.191 Mio. im Jahr 1998 um 8,6 % auf Euro 3.830 Mio. im Jahr 1999 zurück, vor allem infolge des Auslaufens eines wichtigen Exportvertrages für Lenkflugkörper im Jahr 1998, die zum Teil durch einen beträchtlichen Anstieg der Umsatzerlöse aus dem Joint Venture mit Nortel Networks (Kanada) ausgeglichen wurde.

Das operative Proforma-Ergebnis stieg von Euro 164 Mio. im Jahr 1997 um rund 62 % auf Euro 266 Mio. im Jahr 1998, was im wesentlichen auf den Verkauf von CMS, Inc. zurückzuführen ist. Das operative Proforma-Ergebnis ging von Euro 266 Mio. im Jahr 1998 um rund 68 % auf Euro 86 Mio. im Jahr 1999 zurück, hauptsächlich infolge der Beendigung des wichtigen, oben erwähnten Exportvertrages für Lenkflugkörper im Jahr 1998.

Ertragslage: Geschäftsjahr 1999 im Vergleich zu 1998

In der folgenden Darstellung beziehen sich die Begriffe „IAS Umsatzerlöse“, „IAS Umsatzkosten“ und sonstige derartige Bezugnahmen auf Posten der Gewinn- und Verlustrechnung nach Überleitung auf die IAS.

Umsatzerlöse

Die Proforma-Umsatzerlöse von EADS stiegen von Euro 20.584 Mio. im Jahr 1998 um 9,6 % auf Euro 22.553 Mio. im Jahr 1999. Dieser Anstieg war hauptsächlich auf eine Steigerung der Umsatzerlöse aus Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen zurückzuführen. Das Airbus-Konsortium, an dem EADS zu 80 % beteiligt ist,

verzeichnete im Jahr 1999 gegenüber 1998 eine erhebliche Zunahme bei der Auslieferung von Verkehrsflugzeugen, was eine sehr positive Auswirkung auf die jeweiligen Umsatzerlöse von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA hatte. Diese Zunahme wurde zum Teil durch einen beträchtlichen Rückgang der Umsatzerlöse im Zusammenhang mit der Beendigung eines wichtigen Exportvertrages für Lenkflugkörper gemindert sowie durch einen geringen Rückgang der Umsatzerlöse aus Aktivitäten im Geschäftsbereich Raumfahrt.

Die IAS Umsatzerlöse von Aerospatiale Matra beliefen sich im Jahr 1999 auf Euro 12.236 Mio., was einem Anstieg von 6,7 % gegenüber den Proforma IAS Umsatzerlösen in Höhe von Euro 11.472 Mio. im Jahr 1998 entspricht. Zusätzlich zu einer Steigerung der Umsatzerlöse aus dem Airbus-Bereich von Aerospatiale Matra wurden die Umsatzerlöse durch eine Erhöhung der Umsatzerlöse der Bereiche Eurocopter, ATR und Wartung von Zivilflugzeugen positiv beeinflusst. Dieser Anstieg wurde teilweise durch einen Rückgang der Umsatzerlöse aufgrund der Beendigung eines wichtigen Exportvertrages für Lenkflugkörper im Jahr 1998 verringert.

Die IAS Umsatzerlöse von Dasa stiegen von Euro 7.115 Mio. im Jahr 1998 um 4,8 % auf Euro 7.455 Mio. im Jahr 1999. Zusätzlich zu den gestiegenen Umsatzerlösen aus dem Airbus-Bereich verzeichnete Dasa einen Anstieg der Umsatzerlöse aus dem Bereich Militärflugzeuge (insbesondere im Zusammenhang mit dem Tornado-Modernisierungsprogramm). Dieser Anstieg wurde zum Teil durch einen deutlichen Rückgang der Umsatzerlöse aus dem Satelliten-Bereich von Dasa verringert. Dies ist dem geringeren Umfang von Projekten, bei denen Dasa als Hauptauftragnehmer agierte und bei denen die von Subunternehmern erbrachten Leistungen in die Umsatzerlöse und Umsatzkosten eingingen, zuzuschreiben.

Die IAS Umsatzerlöse von CASA stiegen von Euro 800 Mio. im Jahr 1998 um 16,4 % auf Euro 931 Mio. im Jahr 1999, was hauptsächlich aus einem beträchtlichen Anstieg des Exports im Bereich Militär- und Zivilflugzeuge resultierte.

Aufgrund der Bedeutung der in Dollar erzielten Umsätze von EADS war die Stärke des Dollars im Vergleich zum Euro während des gesamten Jahres 1999 ein wichtiger nicht operativer Faktor, der einen wesentlichen positiven Einfluß auf die Umsatzerlöse von EADS im Jahr 1999 hatte.

Eine Darstellung der Auswirkungen der Währungsschwankungen auf die Ertragslage von EADS und der von EADS ergriffenen Hedging-Maßnahmen findet sich auch unter „— Währungsmanagement“ sowie „— Bilanzierungserwägungen — Realisierung von Umsatzerlösen und Kosten“.

Umsatzkosten

Die Proforma-Umsatzkosten für EADS stiegen von Euro 16.489 Mio. im Jahr 1998 um 10,8 % auf Euro 18.278 Mio. im Jahr 1999. Dieser Anstieg war größtenteils auf eine Steigerung der Produktion und des Verkaufs von Airbus Flugzeugen zurückzuführen.

Die IAS Umsatzkosten stiegen bei Aerospatiale Matra von Euro 8.977 Mio. im Jahr 1998 um 7,2 % auf Euro 9.624 Mio. im Jahr 1999, größtenteils infolge eines Anstiegs der Personalaufwendungen im Zusammenhang mit einer gesteigerten Produktion von Airbus Flugzeugen und Kosten im Zusammenhang mit technischen Problemen bei bestimmten Solar Panels für Satelliten. Die Umsatzkosten von Dasa stiegen von Euro 5.495 Mio. im Jahr 1998 um 7,6 % auf Euro 5.914 Mio. im Jahr 1999. Die Kosten für Rohstoffe und bezogene Dienstleistungen blieben im wesentlichen unverändert, während bei den Personalkosten ein Anstieg zu verzeichnen war, hauptsächlich aufgrund zusätzlicher Personaleinstellungen im Airbus-Bereich. Die Umsatzkosten wurden ebenfalls durch die Anpassung von Rückstellungen aufgrund von Ergebnisschätzungen für bestimmte Verträge beeinflusst.

Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Proforma-Vertriebs- und Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen von EADS sanken von Euro 2.378 Mio. im Jahr 1998 um 6,9 % auf Euro 2.213 Mio. im Jahr 1999. Ein Großteil dieses Rückgangs ist auf die Rückzahlung der verbliebenen Verpflichtungen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1998 zurückzuführen. Im Zusammenhang mit der Rückzahlung von Verpflichtungen wurde im Jahr 1998 ein Aufwand in Höhe von Euro 229 Mio. ausgewiesen. Siehe „— Rückzahlbare staatliche Vorschüsse.“

Die IAS Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie sonstige betriebliche Aufwendungen von Aerospatiale Matra blieben im Jahr 1999 gegenüber 1998 trotz des Anstiegs der Umsatzerlöse mit Euro 1.358 Mio. gegenüber Euro 1.351 Mio. im wesentlichen unverändert. Die IAS Aufwendungen von Dasa gingen von Euro 833 Mio. im Jahr 1998 um rund 20,5 % auf Euro 662 Mio. im Jahr 1999 zurück, was größtenteils auf die Rückzahlung der oben erwähnten Verpflichtungen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland zurückzuführen war. Die IAS Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie sonstige betriebliche Aufwendungen von CASA gingen von Euro 121 Mio. um 19,8 % auf Euro 97 Mio. zurück, bedingt durch eine Anzahl einmaliger außergewöhnlicher Aufwendungen im

Jahr 1998 sowie durch einen geringfügigen Rückgang der Umsatzerlöse im Zusammenhang mit Flugzeugauslieferungen im Jahr 1999.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Die Proforma Forschungs- und Entwicklungskosten von EADS sind von Euro 1.232 Mio. im Jahr 1998 um 7,5 % auf Euro 1.324 Mio. im Jahr 1999 gestiegen, was hauptsächlich aus den mittel- und langfristigen Flugzeugprogrammen im zivilen und militärischen Sektor resultiert.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge repräsentieren hauptsächlich Erträge aus Anlagenabgängen, Mieten, Auflösung von Vorsorgen und, im Jahr 1997, gewisse Gewinne aus Wechselkurseffekten. EADS verzeichnete im Jahr 1999 auf Proforma-Basis sonstige betriebliche Erträge in Höhe von Euro 475 Mio. gegenüber Euro 710 Mio. im Jahr 1998, was einem Rückgang von 33 % entspricht.

Die sonstigen betrieblichen IAS Erträge von Aerospatiale Matra gingen von Euro 472 Mio. im Jahr 1998 um nahezu 34 % auf Euro 312 Mio. im Jahr 1999 zurück, größtenteils infolge eines Rückgangs der aus dem Verkauf der nicht dem Kerngeschäft zuzurechnenden Vermögenswerte erzielten Erlöse im Jahr 1999 gegenüber 1998. Die sonstigen betrieblichen IAS Erträge von Dasa gingen von Euro 200 Mio. im Jahr 1998 um 25 % auf Euro 150 Mio. im Jahr 1999 zurück, was unter anderem eine Folge der einmaligen, im Jahr 1998 ausgewiesenen Gewinne aus dem Verkauf von CMS Inc. war.

Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern

Das Proforma-Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern von EADS stieg infolge der oben dargelegten Faktoren von Euro 785 Mio. im Jahr 1998 um 3,8 % auf Euro 815 Mio. im Jahr 1999 .

Das IAS Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern von Aerospatiale Matra ging von Euro 833 Mio. im Jahr 1998 um 10,0 % auf Euro 750 Mio. im Jahr 1999 zurück, während es bei Dasa mit Euro 464 Mio. im Jahr 1998 gegenüber Euro 461 Mio. im Jahr 1999 im wesentlichen unverändert blieb. Das Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern von CASA stieg von Euro 67 Mio. im Jahr 1998 um 70,1 % auf Euro 114 Mio. im Jahr 1999.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis beinhaltet hauptsächlich Beteiligungsergebnisse (einschließlich Gewinne oder Verluste von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden), Aufwendungen für Währungsgeschäfte und Währungsgewinne oder -verluste. Das im Jahr 1999 auf einer Proforma-Basis ermittelte Finanzergebnis von EADS zeigt einen Nettoverlust von Euro 1.846 Mio. im Jahr 1999 gegenüber einem Nettogewinn von Euro 1.005 Mio. im vorangegangenen Jahr.

Im Jahr 1998 verzeichnete Aerospatiale Matra ein positives IAS Finanzergebnis von Euro 620 Mio. und im Jahr 1999 ein negatives Finanzergebnis in Höhe von Euro 1.724 Mio. Dieses negative Finanzergebnis war größtenteils die Folge der negativen Veränderungen aus der Stichtagsbewertung der Finanzinstrumente von Aerospatiale Matra, die wiederum eine Auswirkung des Einsatzes der Makro-Hedging-Bilanzierung war. Siehe „— Währungsmanagement — Währungsmanagement von Aerospatiale Matra“ sowie „— Erläuterungen zur Bilanzierung — Realisierung von Umsatzerlösen und Kosten“.

Dasa verzeichnete ein positives IAS Finanzergebnis von Euro 223 Mio. im Jahr 1998 gegenüber einem negativen Finanzergebnis in Höhe von Euro 89 Mio. im Jahr 1999, das größtenteils Folge der negativen Veränderung aus der Stichtagsbewertung der Finanzinstrumente von Dasa war, die wiederum eine Auswirkung der Makro-Hedging-Bilanzierung war. Ein Rückgang der Zinserträge aufgrund der geringeren Liquidität infolge der Rückzahlung der von Airbus gegenüber der Bundesrepublik Deutschland eingegangenen Verpflichtungen trug ebenfalls zu diesem Ergebnis bei.

Ergebnis vor Ertragsteuern

Das Proforma-Ergebnis vor Ertragsteuern belief sich auf Euro 1.790 Mio. im Jahr 1998 gegenüber einem Verlust von Euro 1.031 Mio. im Jahr 1999.

Ertragsteuern

Im Jahr 1998 beliefen sich die Aufwendungen von EADS für Ertragsteuern insgesamt auf Euro 585 Mio. im Vergleich zu einem Steuerertrag von Euro 24 Mio. im Jahr 1999.

Im Jahr 1998 fielen IAS Aufwendungen für Ertragsteuern von Aerospatiale Matra von insgesamt Euro 427 Mio. an, während Aerospatiale Matra im Jahr 1999 einen Steuerertrag von insgesamt Euro 352 Mio. verzeichnete, der hauptsächlich auf latente Steuern im Zusammenhang mit der Neubewertung von Finanzinstrumenten gemäß IAS zurückzuführen ist.

Die IAS Aufwendungen für Ertragsteuern von Dasa stiegen von Euro 240 Mio. im Jahr 1998 um rund 69 % auf Euro 405 Mio. in 1999. Im Jahr 1999 kam es zu einer Änderung der deutschen Steuergesetze, welche die Herabsetzung des Steuersatzes für einbehaltene Gewinne von 45 % auf 40 % und eine Erweiterung der Steuerbemessungsgrundlage beinhaltete. Die Änderung der deutschen Steuergesetze führte zu einer Belastung in Höhe von Euro 233 Mio. im Jahr 1999.

Konzernergebnis

EADS verzeichnete im Jahr 1999 ein negatives IAS Proforma-Konzernergebnis von Euro 1.009 Mio. gegenüber einem positiven Proforma-Konzernergebnis von Euro 1.189 Mio. im Jahr 1998.

Ertragslage: Geschäftsjahr 1998 im Vergleich zu 1997

Umsatzerlöse

Die Proforma-Umsatzerlöse für EADS stiegen von Euro 18.865 Mio. im Jahr 1997 um 9,1 % auf Euro 20.584 Mio. im Jahr 1998, was in erster Linie auf eine erhebliche Zunahme bei der Auslieferung von Verkehrsflugzeugen, insbesondere bei Airbus, zurückzuführen war.

Die IAS Proforma-Umsatzerlöse von Aerospatiale Matra stiegen von Euro 11.131 Mio. im Jahr 1997 um 3,1 % auf Euro 11.472 Mio. im Jahr 1998, hauptsächlich eine Folge der Zunahme von Airbus-Flugzeugauslieferungen. Dieser Anstieg verringerte sich zum Teil durch die Ausgliederung des Satelliten-Bereiches der ehemaligen Aerospatiale im Jahr 1998, der im Jahr 1997 Euro 488 Mio. zu den Umsatzerlösen beigetragen hatte.

Die IAS Umsatzerlöse von Dasa stiegen von Euro 6.303 Mio. im Jahr 1997 um 12,9 % auf Euro 7.115 Mio. im Jahr 1998. Dies war auf den erheblichen Anstieg der Umsatzerlöse in sämtlichen Bereichen von Dasa mit Ausnahme des Satelliten-Bereiches zurückzuführen, der aufgrund des Trends zu weniger Subunternehmer-Leistungen, die in die Umsatzerlöse eingehen, einen erheblichen Rückgang verzeichnete. Der wesentlichste Anstieg war im Bereich Verkehrsflugzeuge zu verzeichnen, insbesondere durch die Lieferung von Flugzeugbauteilen von Dasa an Airbus Industrie. Nennenswert war auch der Anstieg der Umsatzerlöse im Bereich Verteidigung und Zivile Systeme von Dasa, der insbesondere mit der Übernahme von SI Sicherheitstechnik GmbH & Co. KG zusammenhing.

Die Proforma-Umsatzerlöse von CASA stiegen von Euro 744 Mio. im Jahr 1997 um 7,5 % auf Euro 800 Mio. im Jahr 1998, was hauptsächlich eine Folge der gestiegenen Exporte von Militär- und Zivilflugzeugen war.

Umsatzkosten

Die Proforma-Umsatzkosten stiegen um 8,0 % auf Euro 16.489 Mio. im Jahr 1998 gegenüber den Umsatzkosten von Euro 15.270 Mio. im Jahr 1997. Ein Großteil dieses Anstiegs war der gesteigerten Produktion von Verkehrsflugzeugen zuzuschreiben.

Die IAS Umsatzkosten von Aerospatiale Matra stiegen von Euro 8.724 Mio. im Jahr 1997 um 2,9 % auf Euro 8.977 Mio. im Jahr 1998. Die IAS Umsatzkosten von Dasa stiegen von Euro 5.233 Mio. im Jahr 1997 um 5,0 % auf Euro 5.495 Mio. im Jahr 1998, auch als Auswirkung einer Anpassung von Rückstellungen aufgrund von Ergebnisschätzungen für bestimmte Verträge. Ein Großteil des Anstiegs für Aerospatiale Matra, Dasa und CASA hing mit der gesteigerten Produktion von Airbus-Flugzeugen zusammen.

Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Proforma-Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen blieben nahezu konstant und stiegen von Euro 2.377 Mio. im Jahr 1997 auf Euro 2.378 Mio. im Jahr 1998.

Die IAS Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten sowie sonstige betriebliche Aufwendungen von Aerospatiale Matra stiegen von Euro 1.216 Mio. im Jahr 1997 um 11,1 % auf Euro 1.351 Mio. im Jahr 1998. Die IAS Aufwendungen von Dasa sanken von Euro 998 Mio. im Jahr 1997 um 16,5 % auf Euro 833 Mio. im Jahr 1998, was teilweise aus der Realisierung von Kosteneinsparungsprogrammen resultierte.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Die Proforma-Forschungs- und Entwicklungskosten sind von von Euro 1.090 Mio. im Jahr 1997 um 13 % auf Euro 1.232 Mio. im Jahr 1998 gestiegen.

Die IAS Forschungs- und Entwicklungskosten von Aerospatiale Matra stiegen geringfügig von Euro 644 Mio. im Jahr 1997 auf Euro 655 Mio. im Jahr 1998. Dieser Anstieg beruhte in erster Linie auf einer Erhöhung der Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Zusammenhang mit dem Airbus-Programm und wurde teilweise durch die Ausgliederung und den Verkauf des Satelliten-Bereichs von Aerospatiale im Jahr 1998 und der Beendigung bestimmter Entwicklungsprogramme im Zusammenhang mit Lenkflugkörper-Systemen gemindert. Die entsprechenden Aufwendungen von Dasa stiegen von Euro 409 Mio. im Jahr 1997 um rund 24 % auf Euro 507 Mio. im Jahr 1998, was hauptsächlich an der deutlichen Zunahme der Forschungs- und Entwicklungstätigkeit im Zusammenhang mit Entwicklungsprogrammen sowohl für Verkehrs- als auch für Militärflugzeuge lag.

Sonstige betriebliche Erträge

Im Jahr 1998 verzeichnete EADS Proforma-sonstige betriebliche Erträge von Euro 710 Mio., ein Anstieg von 55 % gegenüber Euro 458 Mio. im Jahr 1997.

Die IAS sonstigen betrieblichen Erträge von Aerospatiale Matra stiegen von Euro 104 Mio. im Jahr 1997 auf Euro 472 Mio. im Jahr 1998, hauptsächlich infolge der Gewinne aus der Ausgliederung des Satelliten-Bereichs von Aerospatiale. Dagegen gingen die IAS sonstigen betrieblichen Erträge bei Dasa von Euro 355 Mio. im Jahr 1997 um rund 44 % auf Euro 200 Mio. im Jahr 1998 zurück, hauptsächlich infolge eines Rückgangs der Erträge aus Währungsumrechnungen, der teilweise durch einen Gewinn in Höhe von Euro 58 Mio. aus dem Verkauf von CMS Inc. ausgeglichen wurde.

Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern

Die oben genannten Faktoren hatten eine Steigerung des Proforma-Ergebnisses vor Finanzergebnis und Ertragsteuern von EADS von Euro 183 Mio. im Jahr 1997 um 329 % auf Euro 785 Mio. im Jahr 1998 zur Folge.

Das IAS Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern von Aerospatiale Matra stieg von Euro 524 Mio. im Jahr 1997 um rund 59 % auf Euro 833 Mio. im Jahr 1998, während es bei Dasa von Euro 8 Mio. im Jahr 1997 auf Euro 464 Mio. im Jahr 1998 anstieg.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich hauptsächlich aus Beteiligungserträgen (einschließlich der Gewinne oder Verluste von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert wurden), Zinsergebnis und Währungsgewinnen oder -verlusten zusammen. Das Proforma-Finanzergebnis von EADS belief sich auf Euro 1.005 Mio. im Jahr 1998 gegenüber einem negativen Finanzergebnis von Euro 1.747 Mio. im Jahr 1997.

Im Jahr 1998 verzeichnete Aerospatiale Matra ein positives IAS Finanzergebnis von Euro 620 Mio. gegenüber einem negativen IAS Finanzergebnis von Euro 1.323 Mio. im Jahr 1997. Ein Großteil des im Jahr 1998 verzeichneten positiven Finanzergebnisses war die Folge der positiven Veränderung aus der Stichtagsbewertung der Finanzinstrumente von Aerospatiale Matra, die wiederum eine Auswirkung der Makro-Hedging-Bilanzierung war. Siehe „— Währungsmanagement — Währungsmanagement von Aerospatiale Matra“ und „— Erläuterung zur Bilanzierung — Realisierung von Umsatzerlösen und Kosten“.

Dasa verzeichnete ein positives IAS Finanzergebnis von Euro 223 Mio. gegenüber einem negativen IAS Finanzergebnis von Euro 321 Mio. im Jahr 1997. Dieser Unterschied beruht hauptsächlich auf den positiven Veränderungen aus der Stichtagsbewertung des Finanzportfolios von Dasa, die wiederum eine Auswirkung der Makro-Hedging-Bilanzierung war. Jedoch wurde das Finanzergebnis im Jahr 1998 zum Teil durch Verluste bei Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert wurden, verringert. Siehe „— Währungsmanagement — Währungsmanagement von Dasa“ und „— Erläuterung zur Bilanzierung — Realisierung von Umsatzerlösen und Kosten“.

Ergebnis vor Ertragsteuern

Die in den vorangehenden Abschnitten genannten Faktoren führten zu einem Proforma-Gewinn vor Ertragsteuern von Euro 1.790 Mio. im Jahr 1998 gegenüber einem Proforma-Verlust in Höhe von Euro 1.564 Mio. im Jahr 1997.

Ertragsteuern

Im Jahr 1998 beliefen sich die Aufwendungen für die Proforma-Ertragsteuern von EADS auf insgesamt Euro 585 Mio. gegenüber einem Proforma- Steuerertrag von Euro 596 Mio. im Jahr 1997.

Im Jahr 1998 fielen IAS Aufwendungen für Ertragsteuern von Aerospatiale Matra von insgesamt Euro 427 Mio. an, während im Jahr 1997 ein Steuerertrag von insgesamt Euro 320 Mio. verzeichnet wurde, im wesentlichen aufgrund der Neubewertung von Finanzinstrumenten. Dasa hatte im Jahr 1998 IAS Aufwendungen für Ertragsteuern in Höhe von insgesamt Euro 240 Mio., gegenüber einem IAS Ertragsteuerertrag von Euro 208 Mio. im Jahr 1997 aufgrund des negativen Ergebnisses vor Steuern in diesem Geschäftsjahr.

Konzernergebnis

Infolge der oben genannten Faktoren erzielte EADS im Jahr 1998 ein positives Proforma-Konzernergebnis von Euro 1.189 Mio., gegenüber einem negativen Proforma-Konzernergebnis von Euro 983 Mio. im Jahr 1997.

Liquidität und Mittelherkunft/-verwendung

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Zusammenfassung der ungeprüften kombinierten Proforma-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999 dar.

	<u>Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999</u> (in Mio. Euro)
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.....	1.538
davon Veränderung bei Posten des Umlaufvermögens und sonstigen betrieblichen Passiva.....	783
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(1.340)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit.....	(275)
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel.....	(27)
Veränderung der liquiden Mittel	(104)
	<u>Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999 insgesamt</u> (in Mio. Euro)
Liquide Mittel ⁽¹⁾ zum Jahresanfang.....	4.854
Liquide Mittel ⁽¹⁾ zum Jahresende	<u>4.750</u>
Veränderung der liquiden Mittel	<u>(104)</u>

(1) Einschließlich Wertpapiere.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von Euro 1.538 Mio. resultiert hauptsächlich aus dem Verkauf von Flugzeugen durch Airbus Industrie sowie aus einem Anstieg der Kundenvorauszahlungen, die zum Teil durch die Rückführung rückzahlbarer staatlicher Zuschüsse durch Dasa an die Bundesrepublik Deutschland sowie durch Kosten infolge einer geänderten Strategie von Aerospatiale Matra zum Währungsmanagement verringert wurden. Siehe „— Erläuterungen zur Bilanz —“ „— Rückzahlbare staatliche Zuschüsse“ und „— Währungsmanagement“.

Der negative Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von Euro 1.340 Mio. beinhaltet hauptsächlich Zahlungen für den Kauf von Anlagevermögen, die in erster Linie der Modernisierung und Erweiterung der technischen Anlagen und Ausrüstung dienen. Darüber hinaus wirkte sich vorwiegend die Zunahme der Investitionen in Flugzeuge durch Airbus und die ATR Leasing- und Finanzierungsgesellschaften belastend auf den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit aus. Dieser wurde teilweise durch die aus dem Verkauf von Betriebsbereichen und Anlagevermögen erzielten Erlöse, hauptsächlich aus dem Verkauf von Sextant Avionique an Thomson-CSF, ausgeglichen.

Der negative Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von Euro 275 Mio. resultiert hauptsächlich aus den von der Dasa an ihre Muttergesellschaft ausgeschütteten Dividenden. Dies wurde zum Großteil durch eine Zunahme der Finanzverbindlichkeiten von Airbus und ATR gemindert, bei denen sich in erster Linie die Zunahme des Volumens der mit Airbus und den Leasing- und Finanzierungstätigkeiten von ATR verbundenen Finanzierungen niederschlug.

Investitionsausgaben

Die im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999 angefallenen Investitionsausgaben wurden durch Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit und über externe Mittel finanziert. Diese Investitionsausgaben entstanden vor allem in Verbindung mit verschiedenen Flugzeugentwicklungsprogrammen.

Nachstehend folgt eine Zusammenfassung der Angaben zu den jeweiligen tatsächlichen Investitionsausgaben von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA für den Dreijahreszeitraum zum 31. Dezember 1999.

<u>Aerospatiale Matra Investitionsausgaben⁽¹⁾</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
	(in Mio. Euro)		
Zugänge von immateriellen Vermögensgegenständen.....	36	31	56
Zugänge von Sachanlagen.....	319	302	463
Investitionen in langfristige Finanzanlagen.....	<u>102</u>	<u>331</u>	<u>88</u>
Insgesamt	<u>457</u>	<u>664</u>	<u>607</u>

(1) Die Angaben zu Aerospatiale Matra in dieser Tabelle für das Jahr 1999 stimmen mit den konsolidierten Zahlen in den geprüften Abschlüssen von Aerospatiale Matra überein. Die Angaben für 1997 und 1998 beziehen sich nur auf Aerospatiale.

<u>Dasa Investitionsausgaben</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
	(in Mio. Euro)		
Zugänge von immateriellen Vermögensgegenständen.....	17	21	18
Zugänge von Sachanlagen.....	221	291	283
Investitionen in langfristige Finanzanlagen.....	<u>53</u>	<u>137</u>	<u>71</u>
Insgesamt	<u>291</u>	<u>449</u>	<u>372</u>

<u>CASA Investitionsausgaben</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
	(in Mio. Euro)		
Zugänge von immateriellen Vermögensgegenständen.....	4	2	1
Zugänge von Sachanlagen.....	25	51	66
Investitionen in langfristige Finanzanlagen.....	<u>4</u>	<u>1</u>	<u>2</u>
Insgesamt	<u>33</u>	<u>54</u>	<u>69</u>

Für den Zeitraum von 2000 bis 2002 wird angenommen, dass mehr als die Hälfte der Investitionsausgaben von EADS im Zusammenhang mit dem Airbus Bereich getätigt werden, wie zum Beispiel für die Entwicklung und Errichtung von Produktionsstätten für Airbus Flugzeuge. Insbesondere wären mit der Einführung eines Entwicklungsprogramms für die Großraumflugzeuge vom Typ A3XX erhebliche Investitionsausgaben und Aufwendungen für Forschung und Entwicklung als Teil dieses Euro 11 bis 12 Mrd. umfassenden Entwicklungsprogramms verbunden. Siehe „— Geschäftstätigkeit — Airbus — Produkte und Dienstleistungen“. Weitere Investitionsausgaben wären mit dem Ausbau und der Fertigstellung der Produktionsanlagen für „Single-Aisle“-Flugzeuge und für Langstrecken-Flugzeuge wie zum Beispiel dem A340-500/600 verbunden.

Mittelherkunft und Sonstige Finanzierung

EADS finanziert seine Produktionstätigkeit und Produkt-Entwicklungsprogramme im allgemeinen und insbesondere die Entwicklung neuer Verkehrsflugzeuge durch eine Kombination von Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit, Vorauszahlungen von Kunden, Partnerschaften mit Subunternehmern zur gemeinsamen Risikoübernahme und durch rückzahlbare staatliche Zuschüsse. Darüberhinaus kommen EADS im militärischen Bereich die staatlich finanzierten Verträge für Forschung und Entwicklung zugute.

Zusätzlich zu diesen Finanzierungsquellen hat Aerospatiale Matra Finanzierungsmittel erhalten aus (i) der Ausgabe von Schuldverschreibungen mit einer Laufzeit zwischen ein und fünf Jahren, (ii) kurzfristigen Schatzanweisungen (*billets de trésorerie*), (iii) Bankkrediten und (iv) Finanzierungsleasing vorwiegend im Zusammenhang mit Fertigungsbetrieben und Forschungs- und Entwicklungszentren. Aerospatiale Matras Verschuldung dieser Art belief sich zum Jahresende 1999 auf rund Euro 2 Mrd.. Aerospatiale Matra steht eine Kreditlinie von insgesamt USD 500 Mio. zur Verfügung.

Die ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten beinhalten nicht den Emissionserlös, der durch dieses Angebot erzielt werden könnte.

Aerospatiale Matra

Ungeprüfte Überleitungsrechnung von Proforma und historisch angewandten französischen GAAP auf die IAS

Die unten aufgeführten Beträge beinhalten latente Steuern.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	1997 Proforma	1998 Proforma	1999 Historisch
	(in Mio. Euro)		
Konzernergebnis nach französischen GAAP.....	411	436	30
Bilanzierung von Goodwill.....	(135)	(135)	(135)
Rückzahlbare Zuschüsse.....	89	181	73
Terminkontrakte und Derivative Devisenkontrakte.....	(798)	542	(596)
Umsatzrealisierung.....	(39)	(8)	(32)
Konsolidierung von Finanzierungsgesellschaften.....	(15)	(2)	(10)
Restrukturierungsrückstellungen.....	(4)	1	29
Abschreibung von Werkzeugkosten.....	<u>3</u>	<u>(4)</u>	<u>(3)</u>
Konzernergebnis nach IAS.....	<u>(489)</u>	<u>1.010</u>	<u>(644)</u>
		31. Dezember	
		1998	1999
		Proforma	Historisch
		(in Mio. Euro)	
Eigenkapital nach französischen GAAP.....		1.744	1.613
Bilanzierung von Goodwill.....		2.571	2.436
Rückzahlbare Zuschüsse.....		(1.333)	(1.260)
Terminkontrakte und Derivative Devisenkontrakte.....		(214)	(812)
Umsatzrealisierung.....		(158)	(219)
Konsolidierung von Finanzierungsgesellschaften.....		(57)	(66)
Restrukturierungsrückstellungen.....		9	39
Abschreibung von Werkzeugkosten.....		<u>51</u>	<u>48</u>
Eigenkapital nach IAS.....		<u>2.613</u>	<u>1.778</u>

Siehe beiliegende Anmerkungen zu der ungeprüften Überleitungsrechnung auf IAS.

Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den Rechnungslegungsgrundsätzen von Aerospatiale Matra, den IAS und US GAAP

Die Konzernabschlüsse von Aerospatiale Matra und ihren Vorläufern, Aerospatiale und MHT, die an anderer Stelle in diesem Prospekt zu finden sind, und Dassault Aviation sind in Übereinstimmung mit den in Frankreich allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen („französische GAAP“) erstellt worden, die in bestimmten Punkten von den IAS (*International Accounting Standards*) und von den allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen der Vereinigten Staaten („US GAAP“) abweichen.

Nachfolgend sind die wesentlichen Unterschiede zwischen den französischen GAAP und den IAS zusammengefasst, die sich unter Umständen auf das Konzernergebnis und das Konzern-Eigenkapital von Aerospatiale Matra für die dargestellten Berichtszeiträume auswirken können. Die von EADS angewandten IAS stimmen in allen wesentlichen Punkten mit den US GAAP überein, mit der Ausnahme, dass EADS bestimmte Joint Ventures unter Anwendung der quotalen Konsolidierungsmethode bilanzieren wird. Die US GAAP schreiben vor, dass Joint Ventures nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die Anwendung der Equity-Methode anstelle der quotalen Konsolidierungsmethode hat keinerlei Auswirkung auf das Ergebnis oder das Eigenkapital. EADS beabsichtigt, entsprechend den Vorschriften der US GAAP alle Entwicklungskosten in dem Zeitraum als Aufwand zu buchen, in dem sie angefallen sind. Die IAS schreiben dagegen vor, dass Entwicklungskosten als immaterielle Anlagewerte aktiviert werden, wenn sie bestimmte Voraussetzungen für einen Ansatz als Vermögensgegenstand erfüllen.

Die nachfolgende Beschreibung wesentlicher Unterschiede behandelt keine Unterschiede in Offenlegung, Darstellung und Ausweis von Transaktionen und Ereignissen, die sich ergeben hätten, wenn man die Konzernabschlüsse von Aerospatiale Matra in Übereinstimmung mit IAS oder US GAAP erstellen würde.

Bilanzierung von Akquisitionen und Geschäfts- oder Firmenwerten (Goodwill)

Die Einbringung von MHT in Aerospatiale durch Lagardère erfolgte im Wege des Tausches von Aktien der MHT gegen Aktien der Aerospatiale Matra. Es wurde eine Wertberichtigung auf den daraus resultierenden Goodwill auf Basis des Buchwertes dieser Aktien gebildet und teilweise gegen die Rücklagen verrechnet.

Aerospatiale Matra erfasste ihre Beteiligung von 45,76 % an Dassault Aviation zum Buchwert. Der bestehende Goodwill an Dassault Aviation ist gegen die Rücklagen verrechnet worden.

Gemäß den IAS bzw. US GAAP würde die Kapitalbeteiligung an MHT und Dassault Aviation, entsprechend der Höhe der gezahlten Gegenleistung, den Verkehrswert für die zugrundeliegenden Vermögenswerte und Schulden von MHT und Dassault Aviation und den Goodwill darstellen, wobei letzterer die Differenz zwischen dem Verkehrswert des Netto-Vermögens und der Gegenleistung ist. Der Goodwill würde über die angenommene Nutzungsdauer der Investition abgeschrieben.

Rückzahlbare staatliche Zuschüsse

Rückzahlbare staatliche Zuschüsse werden im Zuflusszeitpunkt als Erträge, Rückzahlungen als Aufwendungen erfasst, wenn Erlöse erwirtschaftet und die Rückzahlungen fällig sind.

Gemäß IAS würden die rückzahlbaren staatlichen Zuschüsse als Verbindlichkeiten erfasst, bis eventuell die Gründe für die Rückzahlung der Zuschüsse wegfallen. Erst danach würden die Zuschüsse als Einkünfte erfasst werden.

Terminkontrakte und derivative Devisenkontrakte

Aerospatiale Matra schließt verschiedene Termin- und Optionsgeschäfte, insbesondere in Dollar, zur Absicherung von Währungsrisiken ab. Aerospatiale Matra sichert erwartete Dollar-Zahlungsströme, abzüglich Aufwendungen aus Forderungen aus fest vereinbarten Verträgen. Gemäß den französischen GAAP werden solche Verträge als Hedging-Verträge behandelt, und, da Aerospatiale Matra eine Nullprämien-Strategie verfolgt, werden Zahlungen für den Erwerb von Put-Optionen und Geldeingänge aus dem Verkauf von Call-Optionen umgehend im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfasst.

Gemäß den IAS bzw. US GAAP würden diese Finanzinstrumente nicht als Hedging-Geschäfte anerkannt und folglich zu aktuellen Marktwerten bewertet. Schwankungen ihres Marktwertes würden sich als Wechselkursgewinne oder -verluste in der Gewinn- und Verlustrechnung niederschlagen.

Umrechnung von Erträgen und Aufwendungen in Fremdwährung

Erträge und Aufwendungen von Airbus Industrie in Fremdwährung werden zum durchschnittlichen Kurs verbundener fester und optionaler Fremdwährungs-Hedges umgerechnet.

Gemäß den IAS bzw. US GAAP würden Erträge und Aufwendungen zu ihrem gewichteten durchschnittlichen Wechselkurs für den entsprechenden Zeitraum umgerechnet und Fremdwährungs-Hedges würden zum Kassakurs zum Bilanzstichtag umgerechnet.

Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse aus selbst hergestellten Produkten (Flugzeugen) werden bei Auslieferung realisiert, unter der Voraussetzung, dass ein verbindlicher Vertrag besteht und in der Folgezeit nicht mehr mit dem Anfall wesentlicher Kosten gerechnet wird.

Gemäß IAS bzw. US GAAP wird der Verkauf von Flugzeugen unter Gewährung von Restwertgarantien als Operating-Lease und nicht als Verkauf bilanziert, sofern das mit der Restwertgarantie verbundene Risiko als wesentlich betrachtet wird.

Konsolidierung von Finanzierungsgesellschaften

Beteiligungen in Finanz-Tochtergesellschaften, deren Geschäftstätigkeit direkt mit ATR und Airbus GIE verbunden ist und für deren Schulden Aerospatiale Matra bürgt, werden gegenwärtig „at-cost“ bilanziert.

Gemäß den IAS bzw. US GAAP würden die Vermögenswerte und Schulden solcher Finanzierungsgesellschaften vollkonsolidiert.

Restrukturierungsrückstellungen

Bestimmte Personalkosten in den Restrukturierungsrückstellungen erfüllen nicht die Voraussetzungen einer Verbindlichkeit im Sinne der IAS oder US GAAP. Insbesondere werden nach den französischen GAAP Rückstellungen für Abfindungen bereits erfasst, bevor den Arbeitnehmern detaillierte Restrukturierungspläne mitgeteilt worden sind.

Gemäß IAS müssen solche Pläne, die unverzüglich umzusetzen sind, die Zahlungsbeträge, die verschiedenen Kategorien sowie die Anzahl der betroffenen Mitarbeiter beinhalten.

Abschreibung von Werkzeugkosten

Die Aufwendungen für Werkzeugkosten werden aktiviert und daher über ihre Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Gemäß den IAS bzw. US GAAP verschiebt sich der Abschreibungsbeginn bis zur ersten Auslieferung an den Kunden des entsprechenden Programms.

Dasa
**Ungeprüfte Überleitungsrechnung von
historisch angewandten US GAAP auf die IAS**

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	1997	1998	1999
	(in Mio. Euro)		
Ergebnis der kombinierten Gewinn- und Verlustrechnung gemäß US GAAP	(115)	424	(39)
— keine Abweichungen	—	—	—
Ergebnis der kombinierten Gewinn- und Verlustrechnung gemäß IAS.....	<u>(115)</u>	<u>424</u>	<u>(39)</u>
	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	1998	1999	
	(in Mio. Euro)		
Nettovermögen gemäß US GAAP	3.203	2.397	
— keine Abweichungen.....	—	—	
Nettovermögen gemäß IAS	<u>3.203</u>	<u>2.397</u>	

Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den Rechnungslegungsgrundsätzen von Dasa, den IAS und US GAAP

Die geprüften kombinierten Abschlüsse von Dasa, die an anderer Stelle in diesem Prospekt zu finden sind, wurden in Übereinstimmung mit den US GAAP erstellt, mit Ausnahme der Anwendung der quotalen Konsolidierungsmethode, auf die im folgenden näher eingegangen wird. Die US GAAP weichen in gewissen Punkten von den IAS ab.

Die von EADS angewandten IAS stimmen in allen wesentlichen Punkten mit den US GAAP überein, mit der Ausnahme, dass EADS bestimmte Joint Ventures unter Anwendung der quotalen Konsolidierungsmethode bilanzieren wird. Die US GAAP schreiben vor, dass Joint Ventures nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die Anwendung der Equity-Methode anstelle der quotalen Konsolidierungsmethode hat keinerlei Auswirkung auf das Ergebnis oder auf das Nettovermögen. EADS beabsichtigt, entsprechend den Vorschriften der US GAAP alle Entwicklungskosten in dem Zeitraum als Aufwand zu buchen, in dem sie angefallen sind. Die IAS schreiben dagegen vor, dass Entwicklungskosten als immaterielle Anlagewerte aktiviert werden, wenn sie bestimmte Voraussetzungen für einen Ansatz als Vermögensgegenstand erfüllen.

Die Beschreibung wesentlicher Unterschiede behandelt keine Unterschiede in Offenlegung, Darstellung und Ausweis von Transaktionen und Ereignissen, die sich ergeben hätten, wenn man die geprüften kombinierten Abschlüsse von Dasa in Übereinstimmung mit IAS oder US GAAP erstellen würde.

Casa

Ungeprüfte Überleitungsrechnung von
historisch angewandten spanischen GAAP auf die IAS

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	1997	1998	1999
	(in Mio. Euro)		
Jahresergebnis gemäß spanischen GAAP	39	47	81
Neubewertung von Vermögenswerten	2	4	3
Freiwillige Frührente und freiwillige Abfindungen	6	2	(17)
Umsatzrealisierung	14	5	—
Ertragsbesteuerung	—	10	2
Steuerliche Auswirkungen der IAS-Anpassungen	(8)	(3)	5
Jahresergebnis gemäß IAS	<u>53</u>	<u>65</u>	<u>74</u>
	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	1998	1999	
	(in Mio. Euro)		
Eigenkapital gemäß spanischen GAAP	416	480	
Neubewertung von Vermögenswerten	(19)	(16)	
Freiwillige Frührente und freiwillige Abfindungen.....	17	—	
Umsatzrealisierung.....	—	—	
Ertragsbesteuerung.....	34	38	
Steuerliche Auswirkungen der IAS-Anpassungen	1	5	
Eigenkapital gemäß IAS	<u>449</u>	<u>507</u>	

Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den Rechnungslegungsgrundsätzen von Casa, den IAS und US GAAP

Die Jahresabschlüsse von CASA, die an anderer Stelle in diesem Prospekt zu finden sind, sind in Übereinstimmung mit den in Spanien allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen („spanische GAAP“) erstellt worden, die in bestimmten Punkten von den IAS und den US GAAP abweichen.

Nachfolgend findet sich eine Zusammenfassung der wesentlichen Unterschiede zwischen den spanischen GAAP und den IAS, die sich unter Umständen auf das Jahresergebnis und das Eigenkapital von CASA für die dargestellten Berichtszeiträume auswirken können. Die von EADS angewandten IAS stimmen in allen wesentlichen Punkten mit den US GAAP überein, mit der Ausnahme, dass EADS bestimmte Joint Ventures unter Anwendung der quotalen Konsolidierungsmethode bilanzieren wird. Die US GAAP schreiben vor, dass Joint Ventures nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die Anwendung der Equity-Methode anstelle der quotalen Konsolidierungsmethode hat keinerlei Auswirkung auf das Ergebnis oder das Eigenkapital. EADS beabsichtigt, entsprechend den Vorschriften der US GAAP alle Entwicklungskosten in dem Zeitraum als Aufwand zu buchen, in dem sie angefallen sind. Die IAS schreiben dagegen vor, dass Entwicklungsaufwendungen in der Periode aktiviert werden, in der sie anfallen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind.

Die nachfolgende Beschreibung wesentlicher Unterschiede behandelt keine Unterschiede in Offenlegung, Darstellung und Ausweis von Transaktionen und Ereignissen, die sich ergeben hätten, wenn man die Konzernabschlüsse von CASA in Übereinstimmung mit IAS oder US GAAP erstellen würde.

Neubewertung von Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen von CASA wird zu Buchwerten geführt und wurde gemäß dem Königlichen Gesetz (*Decreto Real 7/1996*) und früheren Ermächtigungsgesetzen neu bewertet. Gemäß den IAS sind solche Neubewertungen nur gestattet, wenn gewisse Bedingungen erfüllt sind.

Zu der IAS-Anpassung gehört eine Verringerung des Eigenkapitals, um diese Neubewertungen zurückzunehmen, sowie eine Erhöhung des Ergebnisses für das Geschäftsjahr, das sich aus der Neuberechnung der Abschreibung auf Basis der Buchwerte ergibt. Darüberhinaus ist ein Betrag für latente Steuern auf die Differenz zwischen IAS und dem Wert der ursprünglichen Jahresabschlüsse erfasst worden.

Freiwillige Frührente und freiwillige Abfindungen

CASA wies gemäß den spanischen GAAP in den Jahren 1996 bis 1998 Rückstellungen für freiwillige Frührente und freiwillige Abfindungszahlungen aus, da die Unternehmensleitung spezifische Pläne für Arbeitsplatzabbaumaßnahmen in den Folgejahren ausgearbeitet hatte. Gemäß IAS sind zusätzlich zu den Plänen der Unternehmensleitung vor dem Ausweis solcher Rückstellungen entsprechende Vereinbarungen mit den Mitarbeitern erforderlich.

Für das Jahr 1999 ist keine Anpassung erforderlich, da vor Jahresende entsprechende Vereinbarungen mit den Mitarbeitern geschlossen wurden.

Umsatzrealisierung

Für Zwecke der spanischen GAAP werden Umsatzerlöse aus selbsterstellten Produkten (Flugzeugen) bei Auslieferung realisiert. Zum Jahresende jedoch bucht CASA auch Umsatzerlöse nach der Methode für „im wesentlichen erfüllte Verträge“, nach der Produkte, die in den ersten zwei Monaten der Folgeperiode ausgeliefert werden sollen, noch als Umsatz des vorangegangenen Geschäftsjahres gelten, soweit ein verbindlicher Vertrag besteht und nicht mehr mit dem Anfall wesentlicher Kosten gerechnet wird.

Die IAS schreiben die Anwendung der „percentage-of-completion“-Methode oder der „completed-contract“-Methode vor.

Ertragsbesteuerung

Nach den spanischen GAAP werden latente Ertragsteuern auf zeitliche Unterschiede zwischen handelsrechtlichem und steuerlichem Ergebnis berücksichtigt. Die spanischen Rechnungslegungsgrundsätze zur Ertragsbesteuerung weichen im Hinblick auf den Zeitraum, der für die Erfassung der latenten Steuern maßgeblich ist, von den IAS-Grundsätzen ab. Im Folgenden sind die wesentlichen für CASA relevanten Unterschiede aufgeführt:

- Gemäß den spanischen GAAP werden steuermindernde Unterschiede, die sich voraussichtlich erst nach mehr als zehn Jahren ab dem Bilanzstichtag umkehren, nicht als aktive latente Steuern erfasst.
- Gemäß den spanischen GAAP kann ein steuerlicher Verlustvortrag erst zum Zeitpunkt der Verwendung als solcher verbucht werden.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die Proforma-Finanzdaten in Bezug auf die Umsatzerlöse der EADS-Geschäftsbereiche werden vor Eliminierung der konzerninternen Transaktionen wiedergegeben.

Einleitung und Übersicht

Mit Proforma-Jahresumsatzerlösen von über 22,5 Mrd. Euro im Jahr 1999 ist EADS das führende Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das drittgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern und zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. 1999 entfielen rund 76 % der Umsätze auf den zivilen und rund 24 % auf den militärischen Bereich.

Die Bildung von EADS ist ein entscheidender Schritt auf dem Weg zur Konsolidierung der europäischen Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie. Den Anstoß zu dieser Konsolidierung gab im Dezember 1997 eine Gruppe europäischer Staatschefs, die die führenden europäischen Unternehmen dieser Branche zu strategischen und industriellen Fusionen aufforderte.

EADS soll entstehen durch Zusammenführung der Aktivitäten von:

- Aerospatiale Matra in den Bereichen Herstellung von Verkehrsflugzeugen (z.B. Airbus), Herstellung von Militär- und zivilen Hubschraubern (Eurocopter), Wartung und Umrüstung von Flugzeugen, Herstellung von Raumfahrtsystemen (z.B. Arianespace, Astrium), Lenkflugkörper und Telekommunikation;
- Dasa in den Bereichen Herstellung von Verkehrsflugzeugen (Airbus), Herstellung von Militär- und zivilen Hubschraubern (Eurocopter), Herstellung von Militärflugzeugen (z.B. Eurofighter), Wartung und Umrüstung von Militär- und Verkehrsflugzeugen, Herstellung von Raumfahrtsystemen (z.B. Arianespace, Astrium), Lenkflugkörpern, Lenkflugkörpersysteme, Telekommunikations- und Verteidigungssysteme; und
- CASA in den Bereichen Herstellung von Verkehrsflugzeugen (Airbus), Herstellung von Militärflugzeugen (z.B. Eurofighter), Herstellung militärischer Transportflugzeuge, Wartung und Umrüstung von Militär- und Verkehrsflugzeugen und Herstellung von Raumfahrtsystemen (Arianespace).

EADS plant, die Tätigkeiten dieser Bereiche in folgenden fünf Geschäftsbereichen zu organisieren: (i) Airbus, (ii) Militärische Transportflugzeuge, (iii) Luftfahrt (außer Airbus und Militärischen Transportflugzeugen), (iv) Raumfahrt und (v) Verteidigung und Zivile Systeme. Auf Seite 72 befindet sich ein Strukturdiagramm, das in vereinfachter Form die Organisation dieser Tätigkeiten in diesen fünf Geschäftsbereichen zeigt.

Strategie

EADS ist in fast jedem Bereich ihrer Tätigkeiten anerkannterweise führend, dies im wesentlichen aufgrund der langjährigen Zusammenarbeit zwischen Aerospatiale Matra, Dasa und CASA bei verschiedenen Großprojekten wie dem Airbus Konsortium, Eurocopter, Eurofighter und Ariane. Das Management geht davon aus, dass die Integration von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA auf der bisherigen erfolgreichen Zusammenarbeit in diesen Bereichen aufbaut und (i) zu einer Stärkung der Vertriebsorganisation mit engeren Beziehungen zu den Kunden, (ii) einer Ausweitung der globalen Kundenbeziehungen, (iii) einer strafferen Managementstruktur, (iv) einer breiteren technologischen Basis und technischer Expertise sowie (v) zur Realisierung von Größenvorteilen führen wird.

EADS strebt an, auf jedem wichtigen Markt, den sie beliefert, zu den zwei führenden Unternehmen zu gehören. EADS positioniert sich so, dass das Unternehmen in Branchen, die eine strukturelle Konsolidierung erfahren, erfolgreich am Wettbewerb teilnimmt und in neuen wettbewerbsintensiven Bereichen eine bedeutendere Stellung einnimmt. Die Integration von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA wird von einer Reihe von Maßnahmen begleitet, die nicht nur die Gewinnspannen verbessern sollen, sondern es EADS ferner ermöglichen sollen, künftige Marktchancen in ihren Kerngeschäftsfeldern besser wahrzunehmen, sich besser auf den Bedarf ihrer Kunden auf den europäischen Heimatmärkten einzustellen und ihre Exportmärkte auszuweiten. Mit dieser Integration verfolgt EADS den Zweck, den Wert für ihre Aktionäre und Kunden und die Attraktivität für ihre Mitarbeiter zu maximieren.

Um dieses Ziel zu erreichen, beabsichtigt EADS, folgende Schlüsselstrategien zu verfolgen:

- **Nutzung der Vorteile, die sich aus der Integration von Unternehmen ergeben, die langjährig erfolgreich zusammengearbeitet haben.**

Programme, bei denen Dasa, CASA und Aerospatale Matra kooperieren, sind für rund 70 % der Gesamtumsatzerlöse von EADS verantwortlich. Eine einheitliche Führungs- und Aktionärsstruktur wird es diesen gemeinsamen Unternehmungen ermöglichen, ihre Strategien wirksamer durchzusetzen und gegebenenfalls bereichsübergreifend zusammenzuarbeiten.

- **Nutzung der Synergien, die sich aus dem Zusammenschluss ergeben.**

EADS beabsichtigt, durch Rationalisierung der Geschäftsportfolios und Marketingsysteme, Beseitigung von Duplizierung, Harmonisierung von Prozessen, optimalen Einsatz der Aufwendungen und Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung, Stärkung ihrer Position als Käuferin und Koordinierung ihrer Verfahren bei der Abgabe von Angeboten Synergien zu erschließen. Zweck dieser Maßnahmen ist die Anhebung der Margen und der Gewinne in allen Geschäftsbereichen. EADS ist der Auffassung, dass diese Synergien es ihr insgesamt ermöglichen werden, das mittelfristige Ziel einer Umsatzrendite von 8 % bis zum Jahr 2004 zu erreichen (unter Berücksichtigung der Entwicklung von Großraumflugzeugen der A3XX-Familie durch Airbus Industrie und vor der Abschreibung von Goodwill). Siehe „Jüngster Geschäftsgang und Ausblick“.

- **Vorantreiben des Konsolidierungsprozesses in der Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsindustrie.**

Aerospatale Matra, Dasa und CASA können gemeinsam auf eine langjährige und erfolgreiche Teilnahme an fast jeder wichtigen Partnerschaft in der europäischen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsindustrie zurückblicken. Sie haben nicht nur in Partnerschaften untereinander (z.B. Airbus Konsortium, Eurocopter, Eurofighter und Arianespace), sondern auch in Partnerschaften mit anderen bedeutenden europäischen und amerikanischen Unternehmen zusammengearbeitet. EADS bietet eine breitere Produktpalette und eine größere Erfahrung als die einzelnen Gründungsunternehmen und ist deshalb in einer besseren Lage, die Konsolidierung in dieser Branche zu führen. Das Management geht insbesondere davon aus, dass sich mehr Möglichkeiten zur Anbahnung strategischer Allianzen ergeben werden, bei denen das Potential für eine Erhöhung der Marktpräsenz und des Marktanteils sowie für eine langfristige Erhöhung der Profitabilität am größten ist. Es ist der Auffassung, dass die Vorteile dieser strategischen Positionierung bereits im April 2000 verdeutlicht wurden mit der Ankündigung eines möglichen Gemeinschaftsunternehmens von EADS und Finmeccanica zur Gründung eines europäischen Unternehmens für Militärflugzeuge, das ihre Position im Bereich Militärflugzeuge und Flugzeugkomponenten verbessern wird.

Ferner verfolgt EADS eine Anzahl anderer vielversprechender Konsolidierungsinitiativen wie (i) die Konsolidierung der Aktivitäten im Bereich europäische Lenkflugkörpersysteme von EADS, Finmeccanica und BAE SYSTEMS plc („BAE SYSTEMS“), (ii) die Erweiterung der Tätigkeiten von Astrium im Bereich Satelliten und Raumfahrt-Infrastruktur durch Einbringung der Werte von Alenia Spazio, einer Tochtergesellschaft von Finmeccanica, (iii) die Gründung der Airbus Integrated Company, die die Airbus-Beteiligungen von EADS und BAE SYSTEMS in einem Unternehmen vereinigen würde, (iv) mögliche transatlantische Partnerschaften mit bedeutenden U.S. Unternehmen, um besseren Zugang zum amerikanischen Verteidigungsmarkt zu gewinnen, und (v) die Teilnahme an Privatisierungen von Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen.

- **Nutzung der verbreiterten technologischen Grundlage, um die Nachfrage der Kunden nach komplexen integrierten Lösungen zu befriedigen.**

Das Management von EADS beabsichtigt, die gemeinsame technologische Expertise von Aerospatale Matra, Dasa und CASA zur Erfüllung der anspruchsvollsten und komplexesten Spezifikationen von Kunden und zur Entwicklung hoch differenzierter Anwenderlösungen zu nutzen. EADS hat die Absicht, auch weiterhin den Schwerpunkt der drei Unternehmen auf Hochtechnologie und Innovation zu legen. Das Management ist der Auffassung, dass EADS durch die Integration von Aerospatale Matra, Dasa und CASA über eine technologische Plattform verfügen wird, die es ihr ermöglicht, über eine breite Produktpalette hinweg hochgradig innovativ zu sein und dem Kundenbedarf mit neuen Produkt-Generationen zu entsprechen. Siehe „Jüngster Geschäftsgang und Ausblick“.

Proforma-Finanz- und Betriebsdaten nach Geschäftsbereichen

In der nachstehenden Tabelle sind der jedem EADS-Geschäftsbereich zuzurechnende Betrag und prozentuale Anteil an den ungeprüften Proforma-Konzernumsatzerlösen von EADS für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999 ausgewiesen.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999	
	<u>% des Gesamtumsatzes⁽¹⁾</u>	<u>in Mrd. Euro</u>
Umsatzerlöse nach Bereichen:		
Airbus	54 %	12,6
Militärische Transportflugzeuge	1 %	0,2
Luftfahrt:	18 %	4,3
Eurocopter	7 %	1,8
Eurofighter	2 %	0,5
Militärflugzeuge	3 %	0,8
Regionalflugzeuge	2 %	0,4
Leichte Flugzeuge	1 %	0,2
Flugzeugwartung und -umrüstung	3 %	0,7
Raumfahrt	11 %	2,5
Verteidigung und Zivile Systeme:	16 %	3,8
Lenkflugkörper	7 %	1,7
Verteidigungselektronik/Telekommunikation	9 %	2,2
Bereichsumsatzerlöse insgesamt vor Berichtigungen/Eliminierungen	100 %	23,5
Anpassungen/Eliminierungen ⁽²⁾		<u>1,0</u>
Proforma-Konzernumsatzerlöse insgesamt		<u><u>22,6</u></u>

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

(2) Beinhaltet unter anderem die Eliminierung konzerninterner Umsätze und Mieterlöse der Headquarter.

Die nachstehenden Tabellen enthalten Daten über den Auftragseingang und den Auftragsbestand von EADS im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999.

Auftragseingang und Auftragsbestand von EADS:

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999	
	<u>% des Gesamtbetrags</u>	<u>in Mrd. Euro</u>
Auftragseingang (extern):		
Airbus ⁽¹⁾	63 %	20,7
Militärische Transportflugzeuge	2 %	0,6
Luftfahrt	15 %	4,9
Raumfahrt	7 %	2,2
Verteidigung und Zivile Systeme	13 %	4,3
Insgesamt	<u><u>100 %</u></u>	<u><u>32,7</u></u>

(1) Listenpreise.

Geschäftsjahr zum
31. Dezember 1999

	% des Gesamtbetrags	in Mrd. Euro
--	------------------------	-----------------

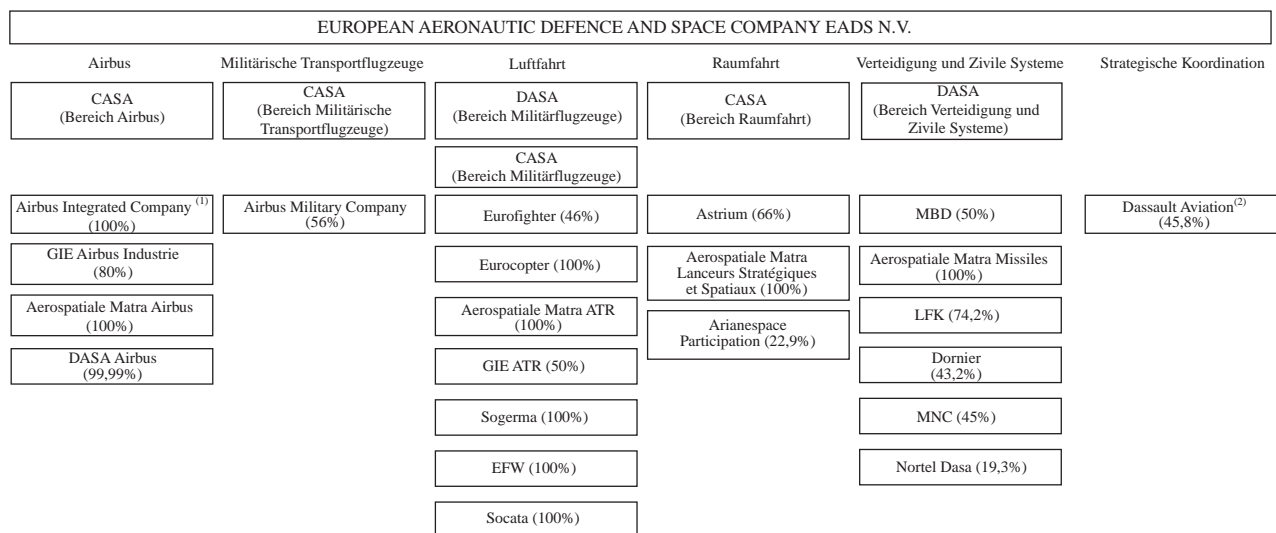
Auftragsbestand (extern):

Airbus ⁽¹⁾	78 %	79,5
Militärische Transportflugzeuge.....	—	0,7
Luftfahrt	9 %	8,8
Raumfahrt	4 %	4,4
Verteidigung und Zivile Systeme.....	9 %	9,0
Insgesamt	100 %	102,4

(1) Listenpreise.

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

Struktur der EADS-Gruppe



(1) Weitere Informationen hinsichtlich der geplanten Bündelung der Airbus-Tätigkeiten in Airbus Integrated Company befinden sich im Kapitel „Jüngster Geschäftsgang und Ausblick“.

(2) Zur Zuordnung dieser Beteiligung zur Strategischen Koordination siehe „– Beteiligungen – Dassault Aviation“.

Die angegebenen Prozentsätze stellen die direkten bzw. indirekten Beteiligungen von EADS an den jeweiligen Gesellschaften dar.

AIRBUS

Einleitung und Übersicht

Airbus Industrie ist weltweit einer der führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Ihr Marktanteil an jährlichen Auslieferungen weltweit ist stetig von 15 % im Jahr 1990 auf 32 % im Jahr 1999 gestiegen. Am 31. Dezember 1999 belief sich ihr Auftragsbestand auf 49 % des gesamten Auftragsbestands weltweit, was volumenmäßig einer Steigerung von 10 % seit dem 31. Dezember 1998 entspricht. Das stetige Wachstum der Airbus Industrie spiegelte sich auch im Umsatz wider, der von Euro 11,6 Mrd. im Jahr 1997 auf Euro 13,3 Mrd. im Jahr 1998 und Euro 16,7 Mrd. im Jahr 1999 gestiegen ist.

Seit ihrer Gründung im Jahr 1970 hat sich Airbus Industrie zum zweitgrößten Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit entwickelt und befindet sich mit Boeing im Wettbewerb um den ersten Platz. Von 1970 bis zum 31. März 2000 sind bei Airbus Industrie Aufträge für 3689 Flugzeuge von 171 Kunden weltweit eingegangen.

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 Industrie einen Wettbewerbsvorteil auf dem Weltmarkt darstellt.

Airbus Industrie ist ein Konsortium, das von Aerospatiale Matra, Dasa, CASA und BAE SYSTEMS (den „Mitgliedern“) gemeinsam direkt oder indirekt kontrolliert wird. Siehe „— Organisation von Airbus“. Durch Einbeziehung der Airbus Industrie Mitglieder Aerospatiale Matra, Dasa und CASA (zusammen die „EADS Mitglieder“) in den Konsolidierungskreis wird die EADS 80 % der Anteile der Mitglieder von Airbus Industrie halten und in diesem Umfang am wirtschaftlichen Erfolg von Airbus Industrie teilhaben. Im Geschäftsjahr 1999 erzielte der Geschäftsbereich Airbus der EADS Proforma-Umsatzerlöse von Euro 12,6 Mrd., die 54 % der Proforma-Umsatzerlöse von EADS vor Anpassungen und Eliminierungen ausmachte.

Das Management ist der Auffassung, dass die Konsolidierung der Airbus-Aktivitäten von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA die Rationalisierung der Ressourcen, die optimale Nutzung der Expertise und Fähigkeiten der EADS Mitglieder und die Implementierung einer einheitlichen Strategie bei entscheidenden Aspekten des Geschäfts ermöglichen wird. Dies wird mit der Zeit zur Entstehung folgender Synergien führen:

- Straffung der Managementstruktur für den Airbus-Geschäftsbereich von EADS durch die Eliminierung doppelt vorhandener Funktionen, die zuvor von jedem EADS Mitglied eigenständig wahrgenommen wurden, und demzufolge eine Vereinfachung der Entscheidungsfindung innerhalb der Airbus Industrie;
- Effektivitätssteigerung bei der Beschaffung durch Konzentration der Kaufkraft, um von Lieferanten bessere Konditionen zu erlangen und erhebliche Kosteneinsparungen zu realisieren; und
- Konzentration und Zusammenlegung der Ressourcen für Forschung und Entwicklung durch Eliminierung von Doppelarbeit bei Erhalt des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Kompetenzzentren.

Strategie

Die Konsolidierung von 80 % des Airbus-Geschäfts unter einer einzigen Muttergesellschaft wird es Airbus ermöglichen, effizienter zu arbeiten und wirkungsvoller ihre Strategie wie folgt umzusetzen:

- Steigerung der Rentabilität;
- Entwicklung und Verstärkung ihrer Präsenz in allen Marktsegmenten, so dass ihre Wettbewerber in keinem Produktbereich eine beherrschende Marktstellung einnehmen können;
- Steigerung der Effektivität und Leistung in bestehenden Programmen, Schaffung neuer Versionen und Weiterentwicklungen zur vorteilhaften Nutzung von Marktchancen und Einführung neuer Technologien; sowie
- Versorgung des Marktes mit umweltfreundlichen Produkten.

Markt

Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

Die wichtigsten Faktoren, welche die Nachfrage am Flugzeugmarkt bestimmen, sind die Nachfrage nach Flugreisen, der Konjunkturzyklus, nationale und internationale Regulierungen (und Deregulierungen), die Geschwindigkeit, mit der bestehende Flotten veralten und erneuert werden, sowie bestehende Allianzen zwischen Fluggesellschaften und die zunehmende Zahl an Flugzeug-Leasingunternehmen.

Gesamtwachstum

Der Markt für Verkehrsflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die wiederum den Mehrbedarf an Flugzeugen in der weltweiten Flotte bestimmt. Die Nachfrage nach Flugreisen hängt ihrerseits in erster Linie vom Wachstum der Wirtschaft oder des Brutto-Inlandsprodukts sowie von der Höhe der Flugpreise und dem Bevölkerungswachstum ab. Seit 1967 ist der Flugreisemarkt jedes Jahr gewachsen, mit Ausnahme des Jahres 1991, als infolge des Golfkrieges ein Rückgang der Flugreisen zu verzeichnen war. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen ist der Markt für Flugreisen seit 1967 durchschnittlich um 8 % pro Jahr gewachsen und wird in Übereinstimmung mit den von Boeing durchgeführten Studien in den nächsten 20 Jahren rund 5 % jährlich zulegen.

Konjunkturschwankungen

Trotz dieses Gesamtzuwachses des Flugreisemarkts entwickelt sich der Flugzeugmarkt zyklisch, teils wegen der schwankenden Gewinnlage der Fluggesellschaften und teils wegen der zyklischen Veränderungen in der Weltwirtschaft. Bei zyklischen Konjunkturabschwächungen gingen bei Airbus (ebenso wie bei anderen Herstellern) in der Regel ungefähr ein Jahr später die Flugzeugaufträge zurück, was nach weiteren zwei Jahren zu einem Rückgang der Auslieferungen führte, obwohl die Zahl der Bestellungen bei Airbus Industrie seit 1994 konstant bleibt oder wächst. Bei einem Rückgang der Auslastung und der Gewinne versuchen einige Fluggesellschaften typischerweise, die Bestellung neuer Flugzeuge so lange zu verschieben, bis sich die aufgeführten Faktoren verbessern.

Der jüngste Rückgang entstand vor dem Hintergrund, dass die Fluggesellschaften ihre Strategien stärker auf ihren jeweiligen Marktanteil als auf ihre Rentabilität konzentrierten, was zu einer außergewöhnlichen Zunahme der Flugzeugbestellungen, einer erhöhten Aufnahme von Fremdkapital und niedrigeren Gewinnen führte. Diesem Phänomen wurde dadurch Vorschub geleistet, dass damals Flugzeugfinanzierungen ohne weiteres aufgebracht werden konnten und den Eigentümern zahlreiche Steuervergünstigungen geboten wurden. Heutzutage konzentrieren sich die Fluggesellschaften jedoch wieder auf ihre Rentabilität und der Verschuldungsgrad hat in der Regel abgenommen. Die Flexibilität ihrer bestehenden Flugzeugflotte ist insbesondere durch eine höhere Inanspruchnahme von kurz- und mittelfristigem Leasing und ein dynamischeres Management ihrer Flotte älterer Flugzeuge verbessert worden. Außerdem hat die Präsenz finanziell besser gestellter Leasing-Geber, vor allem im zurückliegenden Jahrzehnt, das Marktangebot von Gebrauchtflugzeugen verbessert. Die Kombination dieser Faktoren hat die Auswirkungen der zyklischen Marktentwicklungen auf die Flugzeughersteller gedämpft.

Wie bei jeder Entwicklung, die vom Brutto-Inlandsprodukt bestimmt wird, lässt sich schwer vorhersagen, wie sich der derzeitige und der folgende Zyklus entwickeln werden. Das Management ist jedoch der Überzeugung, dass es die Auswirkungen eines Konjunkturrückgangs durch effektive Unternehmenssteuerung, einschließlich der Vergabe von Aufträgen an Fremdunternehmen, teilweise abmildern kann. Dies wurde bei früheren Konjunkturschwächen unter Beweis gestellt: obwohl der Flugzeugmarkt insgesamt zurückging, konnte Airbus seinen Anteil am verkleinerten Markt erhöhen und damit die Auswirkungen auf seine Geschäftstätigkeit verringern.

Regulierung/Deregulierung

Die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen wird von nationalen und internationalen Regulierungen (und Deregulierungen) bestimmt. Seit 1945 regelte ein System strenger bilateraler Abkommen die internationalen Flugdienste und die maßgeblichen einheimischen Flugreisemärkte unterlagen ähnlichen Regelungen. Im Jahr 1978 haben die Vereinigten Staaten den inländischen Flugverkehr dereguliert. Andere Regionen sind diesem Beispiel gefolgt, insbesondere Europa seit 1985.

Die Vorschriften zur Stufe 3 der Fluglärmreduzierung der FAA (Federal Aviation Authority) hatten zu Folge, dass viele ältere Flugzeuge bis Ende 1999 ersetzt werden mussten. Dies hatte ebenfalls Auswirkungen auf die Nachfrage und führte dazu, dass die Aufträge aus Nordamerika in den letzten Jahren erheblich stiegen und mehr als 31 % der Auslieferungen im Jahr 1998 und 41 % der Auslieferungen im Jahr 1999 nach Nordamerika gingen.

Entwicklung der Airline Flugnetze: Drehkreuze

Infolge der Deregulierungsmaßnahmen passen die großen Fluggesellschaften ihre Flotte, ihr Flugnetz und ihre kommerziellen Strategien laufend an. Dies ist möglich, weil neue Flugzeuge verfügbar sind, die den Anforderungen der Kunden bezüglich Kosten und Leistungen entsprechen. Als Reaktion auf die Preisforderungen der 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. Dies beeinflusst die Nachfrage, da das Drehkreuz-Konzept es ermöglicht, die Flotte für die kurzen, hochfrequentierten Zubringerstrecken zu den Drehkreuzen (zwischen Drehkreuzen und Speichen) auf kleinere „Single-Aisle“-Flugzeuge und für die längeren Strecken mit höherer Verkehrsdichte zwischen den Drehkreuzen (von Drehkreuz zu Drehkreuz) auf größere „Twin-Aisle“-Maschinen zu vereinheitlichen.

Die Verfügbarkeit neuer Maschinen kleiner und mittlerer Größe hat den Fluggesellschaften auch die Möglichkeit eröffnet, auf Strecken mit niedrigerer Verkehrsdichte gut zahlenden Fluggästen Direktflüge anzubieten, bei denen die Drehkreuze umflogen werden und eine größere Auswahl an Reisezielen besteht, die ohne Zwischenstopp angefliegen werden. Somit hat die weltweite Deregulierung dazu beigetragen, dass die Fluggesellschaften über differenziertere Strategien verfügen. Dies wiederum hatte zur Folge, dass Fluglinien für die Umsetzung dieser Strategien eine breitere Palette an Maschinen benötigen.

Allianzen

Die Entwicklung von Allianzen zwischen weltumspannenden Fluggesellschaften verstärkt diese Strategien. Der Ende 1999 veröffentlichten Flotten-Datenbank *Lundkvist Fleet Database* ist zu entnehmen, dass die Hälfte der Düsenverkehrsflugzeuge für mehr als 70 Passagiere weltweit von den 22 größten Fluggesellschaften betrieben wird. In den 90er Jahren haben die großen Fluggesellschaften Allianzen gebildet, die jedem Mitglied Zugang zu den Drehkreuzen und Strecken der anderen Mitglieder gewährt hat, wodurch die Fluggesellschaften die Duplizierungen von Drehkreuzen reduzieren konnten. Nach veröffentlichten Untersuchungen von JP Morgan entfielen im Jahr 1999 rund 65 % des weltweiten Linienverkehrsaufkommens auf Allianzen der großen Fluggesellschaften.

Staatliche Finanzierung

In einem im Jahr 1992 abgeschlossenen bilateralen Abkommen zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten wurde die Höchstgrenze der entsprechend den Flugzeugverkäufen rückzahlbaren Kredite (die bei europäischen Regierungen üblich sind) auf 33 % der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten für die Programme neuer großer Zivilflugzeuge festgesetzt. Ferner ist in diesem Abkommen auch die indirekte Unterstützung bei der Entwicklung oder Produktion großer Zivilflugzeuge auf 3 % des Umsatzes festgelegt worden (dies entspricht den in USA üblichen Mechanismen des Verteidigungsministeriums und der NASA). Dieses bilaterale Abkommen bildet den Rahmen für staatliche Unterstützung, denn es entspricht sowohl den europäischen als auch den amerikanischen Erfordernissen.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente

Derzeit konkurriert Airbus auf zwei Hauptsegmenten des Marktes: „Single-Aisle“-Flugzeugen mit 100 bis 200 Sitzplätzen, die durch einen Gang in zwei Reihen geteilt sind und die hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt werden; und „Twin-Aisle“-Flugzeuge, mit einem breiteren Rumpf und mehr als 200 Sitzplätzen, die durch zwei Gänge in drei Reihen getrennt werden und die für Kurz- und Mittelstreckenflüge (A300/A310) und für Langstreckenflüge (A330/340) eingesetzt werden. Frachtflugzeuge, die ein drittes, verbundenes Segment bilden, sind oft umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge (siehe „— Luftfahrt — Umrüstung und Wartung von Flugzeugen“). Die A300-600F ist darüberhinaus ein erfolgreiches, komplett neugebautes Frachtflugzeug, das vor allem bei den großen Kurierdiensten wie Federal Express und UPS immer mehr Anklang findet.

Laut einer Studie von Airbus Industrie waren von den knapp 10.000 Flugzeugen, die am 31. Dezember 1998 in Betrieb waren, 72 % „Single-Aisle“-Flugzeuge und 28 % „Twin-Aisle“-Flugzeuge. In der nachstehenden Tabelle ist die regionale Verteilung der Maschinen und der Anteil der „Single-Aisle“- und „Twin-Aisle“-Flugzeuge zum 31. Dezember 1998 angegeben.

	<u>In % der Gesamtzahl</u>	<u>Anzahl der Flugzeuge</u>	<u>„Single-Aisle“</u>	<u>„Twin-Aisle“</u>
Nordamerika.....	42 %	4.097	84 %	16 %
Europa.....	27 %	2.698	67 %	33 %
Asien-Pazifik	19 %	1.899	49 %	51 %
Afrika und Naher Osten	5 %	499	64 %	36 %
Südamerika	7 %	700	85 %	15 %
Insgesamt	<u>100 %</u>	<u>9.893</u>	<u>72 %</u>	<u>28 %</u>

Quelle: Airbus Industrie

Der hohe Anteil der „Single-Aisle“-Flugzeuge sowohl in Nordamerika als auch Europa spiegelt die Dominanz inländischer Kurz- und Mittelstreckenflüge wieder, insbesondere in Nordamerika, wo sich infolge der Deregulierung die Drehkreuze entwickelten. Im Vergleich zu Nordamerika und Europa ist der Anteil der „Twin-Aisle“-Flugzeuge in der Asien-Pazifik Region größer, da dort die Flughäfen die Anzahl der Flüge beschränken und somit den Einsatz von Maschinen mit höherer durchschnittlicher Passagierzahl pro Flug begünstigen.

Gemäß den veröffentlichten Angaben der Hersteller wurden im Jahr 1999 insgesamt 914 neue Verkehrsflugzeuge mit mehr als 100 Sitzen ausgeliefert, von denen 72 % „Single-Aisle“- und 28 % „Twin-Aisle“-Flugzeuge waren. In der nachstehenden Tabelle ist die Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge je Region für die Jahre 1998 und 1999 angegeben.

<u>Regionen</u>	<u>1998</u>		<u>1999</u>	
	<u>Anzahl der Auslieferungen je Region</u>	<u>In % der Auslieferungen insgesamt</u>	<u>Anzahl der Auslieferungen je Region</u>	<u>In % der Auslieferungen insgesamt</u>
Nordamerika	247	31 %	371	41 %
Europa	168	21 %	215	23 %
Asien-Pazifik.....	190	24 %	106	12 %
Übrige Welt.....	59	8 %	63	7 %
Leasing-Gesellschaften	<u>128</u>	<u>16 %</u>	<u>159</u>	<u>17 %</u>
Insgesamt	<u>792</u>	<u>100 %</u>	<u>914</u>	<u>100 %</u>

Quelle: Airbus Industrie

Die Verkäufe an Leasing-Gesellschaften, welche rund 17 % der Auslieferungen ausmachen, bilden ein separates Marktsegment, da die zugeordnete Einsatzregion geleaster Flugzeuge häufig von der Region abweicht, in der die Leasing-Gesellschaft ihren Sitz hat.

Wettbewerb

Airbus ist auf einem Markt tätig, der seit dem Rückzug der Firma Lockheed im Jahr 1986 und der Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing im Jahr 1997 zum Duopol geworden ist. Infolgedessen ist der Markt für Verkehrsflugzeuge mit mehr als 100 Sitzplätzen jetzt effektiv zwischen Boeing und Airbus aufgeteilt. Gemäss den veröffentlichten Angaben der Hersteller entfielen 1999 auf Boeing bzw. Airbus jeweils 68 % bzw. 32 % der gesamten Auslieferungen, 45 % bzw. 55 % der gesamten Aufträge und 51 % bzw. 49 % des gesamten Auftragsbestands am Jahresende.

Am Markt für Verkehrsflugzeuge mit mehr als 100 Sitzplätzen bestehen erhebliche Eintrittsbarrieren. Zu deren Überwindung ist unter anderem detailliertes und komplexes technologisches Know-how erforderlich, die mit der Zulassung verbundenen Schwierigkeiten müssen überwunden und ein in der Entwicklung kostspieliges bewährtes System zur Produktbetreuung (eine wesentliche Voraussetzung für Verkaufsabschlüsse) muss eingerichtet werden. Aufgrund dieser Faktoren ist es unwahrscheinlich, dass ein neues Unternehmen mit einem der beiden etablierten Wettbewerber auf diesem Markt konkurrieren kann.

Produkte und Meilensteine

Technologische Meilensteine

Seit der Gründung von Airbus Industrie 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 Airbus A300 war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug der Welt. Diese Neuerung verschaffte diesem Flugzeug im Kurz- und Mittelstreckenbereich einen deutlichen Vorteil hinsichtlich Treibstoffverbrauch und Wartungskosten gegenüber der Konkurrenz, die dreistrahlige oder vierstrahlige Flugzeuge einsetzte.
- A310 — Der Airbus 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 leistungsfähigeren Flug- und Navigationsanzeigen und ermöglichten eine einzigartige zentralisierte und leicht erfassbare Überwachung des Flugzeugs. Er war auch das erste „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug, das für eine Zwei-Mann Cockpit Crew zugelassen war, woraus sich im Vergleich zu den Drei-Mann Cockpit Crews, die damals in dieser Flugzeugklasse die Regel waren, Betriebskosteneinsparungen ergaben. Die Implementierung automatischer Systeme sowie die Integration einer digitalen Flugführung trugen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsgrades bei.

Ferner wurden neue effiziente aerodynamische Konzepte wie die 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 geführt, weil der Schwerpunkt effizient kontrolliert und die Lage des Flugzeugs während des gesamten Flugs optimiert werden konnte.

- A320 — Airbus hat als erster Hersteller im Jahr 1988 mit dem Airbus 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 Airbus „Single-Aisle“-Flugzeugen und den Flugzeugen der A330/A340-Serie eingeführt. Die amerikanischen Wettbewerber von Airbus haben diese Steuerung erst später eingeführt. Verbundwerkstoffe finden bei der A320 verstärkt Verwendung, insbesondere für das Höhenleitwerk.
- A330/A340 — Die Airbus-Technologien wurden in der Langstreckenflugzeug-Familie A330/A340 weiter verbessert. Diese Familie von „Twin-Aisle“-Flugzeugen stellt insofern ein einmaliges Konzept dar, als sowohl die verbesserte Anwendung der A310/A320 Technologien als auch die für zweistrahlige und vierstrahlige Lösungen gemeinsam verwandte Flügelkonstruktion umgesetzt werden. Die Ultra-Langstrecken Versionen A340-500/600, die zur Zeit entwickelt werden, zeichnen sich durch eine vollelektrische Seitenrudersteuerung aus; des Weiteren hat sich das Gewicht durch den verstärkten Einsatz von Verbundwerkstoffen bei noch mehr großen, tragenden Bauteilen, dem 15 m langen Kielbalken und der hinteren Druckwand der Kabine erheblich verringert. Beide Merkmale stellen technologische Meilensteine dar.

Das Familien-Konzept — Kommunalität der Flotte

Die drei Airbus Flugzeugfamilien verfolgen eine Strategie „minimaler Veränderungen“, die darin besteht, dass ein zentrales Flugzeugkonzept entwickelt wird, von dem für die verschiedenen Marktsegmente Variationen abgeleitet werden. Das Konzept „minimaler Veränderungen“ bedeutet, dass (mit Ausnahme der Typen A300/A310) alle Airbus-Flugzeuge über ein identisches Cockpitdesign und eine Fly-by-Wire-Steuerung verfügen und annähernd identische Bedienungscharakteristika aufweisen. Die Piloten können jedes Flugzeug der A320-Familie mit einer minimalen zusätzlichen Schulung fliegen, und die Qualifizierung der Cockpit Crew für Flugzeuge verschiedener Familien (*Cross-Crew Qualification* — CCQ) ermöglicht den Fluggesellschaften eine höhere Einsatzflexibilität.

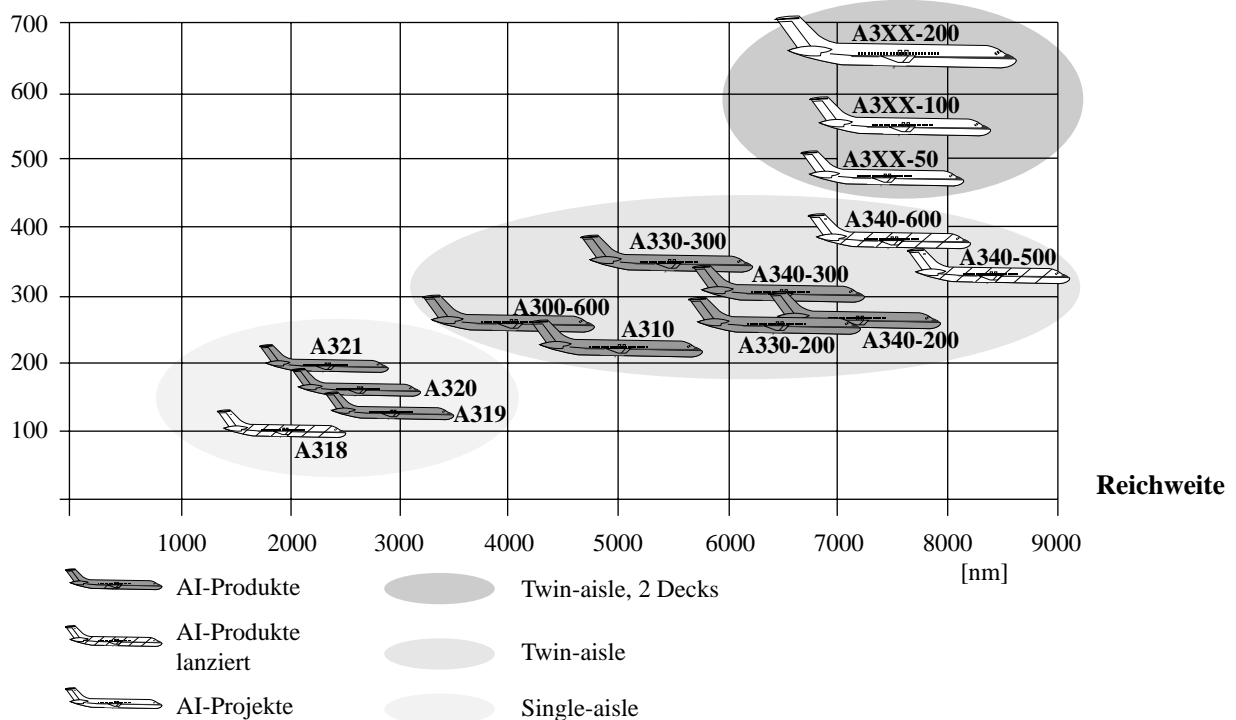
Die Strategie minimaler Veränderungen spart Entwicklungskosten und reduziert überdies bei den Betreibern der Flugzeuge in erheblichem Maße Kosten bei der Ausbildung der Crews, bei der Ersatzteilbeschaffung sowie bei der Wartung und Aufstellung der Flugpläne. Außerdem besteht eine größere Wahrscheinlichkeit, dass die Vergrößerung der Flotte innerhalb der betreffenden Familie ohne zusätzliche Investitionen in neue Simulatoren vorgenommen werden kann.

Weitgehende Kommunalität des Cockpits innerhalb der gleichen Familie und über die verschiedenen Flugzeugfamilien hinaus ist eine Eigenschaft, die nur bei Airbus anzutreffen ist. Das Management ist der Auffassung, dass die Kommunalität des Cockpits wesentlich zum Erfolg von Airbus beiträgt, da viele Airbus-Kunden verschiedene Flugzeugtypen innerhalb der gleichen Familie kaufen.

Airbus Flugzeuge

Airbus Industrie: derzeitige Produkte und Projekte

Sitzplätze



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

Zu der Airbus-Familie der „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf dem Airbus A320 basieren (der nach einem vierjährigen Entwicklungsprogramm im Jahr 1988 in Betrieb genommen wurde), gehören die Derivate A319 und A321 sowie der auf dem A319 basierende Airbus Corporate Jetliner, ein Firmenjet Derivat, das Airbus Industrie seit Juni 1997 anbietet.

Jede Maschine der A320-Familie hat einen Rumpf von 3,96 m Durchmesser, der breiter ist als der Rumpf aller konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Aufgrund dieses größeren Durchmessers ist die Fluggastkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei allen Konkurrenztypen. Die A320-Familie hat durchweg eine digitale Fly-by-Wire-Steuerung und ein ergonomisches Cockpit mit vereinfachtem Design, bei dem Sidestick-Steuerungen die traditionellen zentralen Steuersäulen ersetzen. Alle Typen der laufenden Produktion haben ein Seitenleitwerk aus leichtem Kohlefaserverbundstoff, das auf dem ursprünglich von Airbus Industrie für den Airbus A310-300 entwickelten basiert. Die Konkurrenztypen der A320-Familie sind die Boeing B737, B757 und B717.

Die A318. Die A318 ist ein verkürztes Derivat der A319, die den Bedarf an Maschinen mit 100 bis 120 Sitzplätzen bedienen soll. Seitdem dieser Flugzeugtyp im Jahr 1999 auf den Markt kam, sind bei Airbus Industrie feste Bestellungen für 120 A318-Flugzeuge eingegangen, die 2002 in Betrieb genommen werden sollen.

Der nachstehenden Tabelle sind technische Merkmale, sowie Aufträge und Auslieferungen der Airbus „Single-Aisle“-Familie zum 31. Dezember 1999 zu entnehmen.

Technische Merkmale der „Single-Aisle“-Flugzeuge

Typ	Inbetriebnahme	Passagiere	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)	Aufträge insges.	Auslieferungen insges.
A318.....	2002 ⁽¹⁾	106	5.200	31,4	34,1	120	0
A319.....	1996	124-145	6.500	33,8	34,1	583	206
A320.....	1988	150-180	5.500	37,6	34,1	1.287	792
A321.....	1994	185-220	5.500	44,5	34,1	312	144

(1) Geplant.

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für Kurzstrecken und größere Reichweiten: die Airbus A300/A310-Familie

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, die A300-600, wurde 1987 in Betrieb genommen. Die A300-600 ist auch als Frachtflugzeug und umrüstbares Passagier-Frachtflugzeug erhältlich. Das A300-600 Frachtflugzeug, das bei Federal Express seit 1994 in Betrieb ist, hat eine Nutzlast von über 50 Tonnen Frachtgut.

Im Jahr 1988 führte Airbus die A300-600R für größere Reichweiten von bis zu 7.700 km (4.150 nm) ein, die in der Standardkonfiguration 266 Passagiere befördern kann. Die A300-600 verfügt über das leichte Leitwerk aus Kohlefaserverbundstoff, welches für die A310 entwickelt wurde. Die A310, die nach dem Prinzip minimaler Änderungen als Abwandlung 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 digitalen elektronischen Cockpit. Zum 31. Dezember 1999 waren von 85 verschiedenen Kunden 780 Flugzeuge dieser Familie bestellt worden, von denen bereits 744 ausgeliefert worden sind.

Die nachstehende Tabelle zeigt technische Merkmale, Aufträge und Auslieferungen der Airbus-Familie A300 und A310 zum 31. Dezember 1999.

Technische Merkmale der A300/A310

Typ ⁽¹⁾	Inbetriebnahme	Passagiere (Aufteilung in zwei Klassen)	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)	Aufträge insges.	Auslieferungen insges.
A300.....	1974	266	7.700	54,1	44,8	520	489
A310.....	1983	220	9.600	46,7	43,9	260	255

(1) Alle Versionen der A300/310 einschließlich Frachtflugzeuge.

Quelle: Airbus Industrie

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Lang- und Superlangstreckenbereich: die Airbus A330/A340-Familie

Airbus hat die zweistrahlige A330 und das vierstrahlige Langstreckenflugzeug A340 als gemeinsames Programm entwickelt, wobei für beide Flugzeuge die gleiche Flügelkonstruktion verwendet und der Querschnitt des breiten Rumpfes der bestehenden A300/A310-Familie beibehalten wurde. Die A330/A340-Familie, die alle Routen im Lang- und Superlangstreckenbereich abdeckt, ist, gemessen an den insgesamt eingegangenen Aufträgen, in der Flugzeugkategorie für 250-350 Passagiere weltweit führend. Die A330-200, eine neue Langstreckenversion der A330, die 1998 in Betrieb genommen wurde, hat eine Reichweite von bis zu 12.000 km (6.450 nm). Die vierstrahlige A340-300 kann vollbesetzt ohne Zwischenlandung bis zu 13.500 km (7300 nm) weit fliegen. Zum 31. Dezember 1999 waren 301 Flugzeuge in Betrieb und weitere 249 bestellt.

Im Jahr 1997 begann Airbus mit der Entwicklung der Derivate A340-500 und A340-600. Diese neuen Flugzeuge werden einen gestreckten Rumpf, eine größere Reichweite und ein höheres maximales Startgewicht haben und Cross Crew Qualifications mit bestehenden A330/A340-Typen ermöglichen. Die A340-500, die voraussichtlich Ende 2002 verfügbar sein wird, soll mehr Transpazifik-Direktflugstrecken bewältigen als andere Flugzeuge. Sie

wird voraussichtlich 313 Passagiere in drei Klassen auf Strecken bis zu 15.750 km (8.500 nm) befördern und wird Flüge ohne Zwischenlandungen wie beispielsweise New York-Taipeh oder Toronto-Hongkong ermöglichen. Airbus hat die passenden Triebwerke für die neuen Derivate ausgewählt und bietet ihren Kunden diese Typen seit 1997 an. Bisher sind bei Airbus Aufträge und Zusagen für mehr als 110 neue A340-500 und A340-600 eingegangen. Die Konkurrenztypen dieser Familie sind Boeing B767, B777 und B747.

Die nachstehende Tabelle zeigt technische Merkmale, Aufträge und Auslieferungen der Airbus-Familie A330/A340 zum 31. Dezember 1999.

Technische Merkmale des A330/A340

<u>Typ</u>	<u>Inbetriebnahme</u>	<u>Passagiere (Aufteilung in drei Klassen)</u>	<u>Reichweite (km)</u>	<u>Länge (Meter)</u>	<u>Spannweite (Meter)</u>	<u>Aufträge insges.</u>	<u>Auslieferungen insges.</u>
A330-200.....	1998	253	12.000	59,0	60,3	120	52
A330-300.....	1994	335	10.200	63,7	60,3	144	79
A340-200.....	1993	239	14.800	59,4	60,3	28	28
A340-300.....	1992	295	13.500	63,7	60,3	196	143
A340-500.....	2002 ⁽¹⁾	313	15.750	67,8	63,6	21	0
A340-600.....	2002 ⁽¹⁾	380	13.900	75,3	63,6	42	0

(1) Geplant.

Quelle: Airbus Industrie

Die Extended-Range Twin-Engine Operations oder „ETOPS“ Regulierungen, die im Dezember 1988 eingeführt wurden, haben es zweistrahligen Flugzeugen gestattet, auf einer Reihe von Direkttrouten zu fliegen, die zuvor drei- oder vierstrahligen Flugzeugen vorbehalten waren. Die ETOPS Bedingungen schreiben vor, dass zweistrahlige Flugzeuge innerhalb einer Entfernung von höchstens 180 Minuten von dem nächstgelegenen geeigneten Ausweich-Flughafen fliegen müssen; die Regulierungen gelten vorwiegend für die Routen, welche von der A340 und ihren Konkurrenztypen, der Boeing 777-Familie, geflogen werden. Eine Verlängerung des Zeitlimits auf 207 Minuten wurde drei US-Fluggesellschaften für die Boeing 777-200 auf bestimmten Routen zugestanden. Da die A340 (und die neuen 500 und 600 Derivate) vier Triebwerke hat, fällt sie nicht unter die Restriktionen der ETOPS Vorschriften.

Entwicklung neuer Produkte: Airbus A3XX und A400M

A3XX

Boeing hat seit der Entwicklung der 747 in den sechziger Jahren ein Monopol im oberen Segment der Großraumflugzeuge (mehr als 400 Sitzplätze). Als Antwort hierauf und um dem erwarteten Zuwachs an Flugreisen in den nächsten 20 Jahren gerecht zu werden, hat Airbus an einem Programm für eine Familie von vierstrahligen Großraumflugzeugen mit der Bezeichnung „A3XX“ gearbeitet um festzustellen, ob ein solches Programm kommerziell, technisch und produktionsmäßig durchführbar ist. Ein derartiges Programm würde es Airbus nicht nur gestatten, direkt mit der 747 zu konkurrieren, sondern auch einen neuen Markt für Flugzeuge zu entwickeln, die größer als die 747 sind.

Es ist geplant, dass die Flugzeuge der A3XX-Familie größer sein sollen als die größten jetzigen Verkehrsflugzeuge, mit einer Spannweite von 79,8 m und einem Rumpf mit großem Durchmesser ausgestattet sein werden, der über die ganze Länge des Flugzeugs in drei Decks aufgeteilt ist, nämlich in zwei Passagierdecks und ein Frachtdeck. Es ist vorgesehen, dass die Außenmaße des Flugzeugs den bestehenden Flughafenrichtlinien entsprechen werden, die eine Spannweite von maximal 80 m und eine Gesamtlänge von maximal 80 m vorsehen, damit die bestehenden Rollbahnen und Einrichtungen mit einem Minimum an Infrastruktur-Änderungen benutzt werden können. Der A3XX wird voraussichtlich das erste Verkehrsflugzeug sein, das über vier Gänge (zwei auf jedem Deck) und zwei Treppenaufgänge verfügt. Das Flugzeug ist so konstruiert, dass bei normalen Bedingungen der Aufenthalt am Flughafen zwischen Landung und erneutem Start 90 Minuten nicht übersteigt. Zur Zeit gibt es Vorschläge für mehrere Versionen. Die erste Version, die als A3XX-100 bezeichnet wird, könnte rund 550 Passagiere in drei Klassen über lange Strecken von 14.200 km bis 16.200 km (7.650 nm bis 8.750 nm) befördern und damit wichtige Drehkreuze über den Atlantik und Pazifik hinweg, zwischen Europa — oder Nordamerika — und Asien oder innerhalb Asiens miteinander verbinden. Ein zweites Flugzeug, der A3XX-200, wäre eine gestreckte Version mit 650 Sitzen. Andere Derivate werden derzeit geprüft, darunter eine kleinere Version A3XX-50, ein Frachtflugzeug und ein umrüstbares Passagier-/Frachtflugzeug.

Obwohl der A3XX ein völlig neues Flugzeug wäre, beabsichtigt Airbus, ihm einen hohen Grad an Kommunalität mit der bestehenden Airbus-Palette, insbesondere im Cockpit, zu verleihen, um Betriebskosteneinsparungen zu ermöglichen. Die Kosten für Forschung und Entwicklung des A3XX würden bei Zugrundelegung der derzeitigen Marktlage und Konstruktionsvorschriften Euro 11-12 Mrd. betragen. Airbus beabsichtigt, mit potentiellen Partnern der Branche sowie mit Herstellern von Ausrüstung und Triebwerken strategische Partnerschaften zur Risikostreuung einzugehen, um sich die Finanzierung durch Dritte sichern zu können.

Zur Finanzierung des Entwicklungsaufwands des A3XX haben die Mitglieder rückzahlbare staatliche Kredite im Einklang mit den Bestimmungen des bilateralen Abkommens zwischen den USA und Europa von 1992 und allen sonstigen anwendbaren Vorschriften beantragt. Für eine Beschreibung dieses Abkommens siehe „Markt — Staatliche Finanzierung“. Derartige Kredite sind zwar noch nicht verbindlich zugesagt, die französische und britische Regierung haben auf diese Anträge jedoch positiv reagiert.

Die Entscheidung, ob das A3XX Programm durchgeführt wird, beruht auf der Erfüllung dreier Bedingungen — technische Durchführbarkeit, wirtschaftliche Rentabilität und Nachfrage im Markt. Im Dezember 1999 hat der Aufsichtsrat von Airbus Industrie entschieden, dass die Bedingungen der technischen Durchführbarkeit und der wirtschaftlichen Rentabilität erfüllt werden könnten. Entsprechend hat er das Management von Airbus ermächtigt, die Intensität der Kaufbereitschaft der Fluggesellschaften für den A3XX in Erfahrung zu bringen, um die Anzahl der potentiellen Bestellungen, deren geographische Verteilung und die Bedürfnisse der potentiellen Kunden feststellen zu können. Auf der Grundlage der erhaltenen Marktinformationen und -signale wurde der kommerzielle Launch der A3XX am 23. Juni 2000 bekanntgegeben. Es wird damit gerechnet, dass die erste Version vor Ende des Jahres 2005 in Betrieb genommen wird. Siehe „Jüngster Geschäftsgang und Ausblick“.

A400M

Das militärische Transportflugzeug A400M ist in dem Abschnitt „Militärische Transportflugzeuge-Airbus A400M Projekt — Schweres militärisches Transportflugzeug“ beschrieben.

Asset Management (Airbus Industrie)

Der Bereich Asset Management wurde im Jahr 1994 eingerichtet, um Gebrauchtflyerzeuge, die von Airbus Industrie 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 rund 40 eigene Mitarbeiter und verwaltet eine Flotte von Airbus Flugzeugen aller Typen. Der Bereich Asset Management ermöglicht es Airbus Industrie, dem mittel- und langfristigen Bedarf ihrer Kunden hinsichtlich der Flugzeuge ihrer Flotte gerecht zu werden.

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle und finanzielle Verwaltung, das Risiko- Management des Bestandes von Airbus Industrie sowie die Aufwertung des Restwerts aller Airbus-Produkte. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge, je nach deren Finanzierung nur im Rahmen eines kurzfristigen Leasing-Vertrags angeboten werden können. Der Gebrauchtflyerzeug-Bestand von Airbus Industrie wurde durch den Verkauf von Maschinen an eine Flugzeug-Leasinggesellschaft und an Federal Express von 60 Ende 1999 auf 45 reduziert. Der Bereich Asset Management bietet auch umfassenden Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei den regelmäßigen Kontrollwartungen.

Kundenbetreuung

Airbus Industrie unterstützt die Kunden beim Kauf von Airbus-Flugzeugen hinsichtlich der Finanzierungsgestaltung und sorgt dafür, dass sie ihre Airbus-Flotte möglichst effizient betreiben. Ein Verkaufsfinanzierungsteam ist den Kunden bei der Beschaffung einer optimierten Finanzierung behilflich. Im Hinblick auf den Betrieb der Flugzeuge hat Airbus Industrie den Airbus Customer Service eingerichtet, der ein Netz von Schulungszentren, Ersatzteillagern und Teams leitet, die direkt bei den Fluggesellschaften tätig sind. Ziel dieser einen zentralen Schnittstelle ist es, sämtlichen Kundenbedürfnissen im Bereich der Betreuung vor und nach der Auslieferung, einschließlich (i) Engineering und technischer Betreuung vor der Auslieferung und nach der Inbetriebnahme, (ii) Schulung und Betreuung hinsichtlich des Flugbetriebs und (iii) 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 Minimum zu beschränken.

Für die Schulung und Betreuung des Flugbetriebs stehen mehr als 200 festangestellte Ausbilder aus allen Teilen der Welt zur Verfügung, um den Airbus-Crews aktuelle und kundenorientierte Schulungen anzubieten. Airbus Industrie hat zwei Hauptschulungszentren, eines in Toulouse, Frankreich, und ein zweites in Miami, Florida. Das Airbus Betreuungszentrum in China bietet ebenfalls Schulungsdienste an. Als Teil der Schulungsdienste bietet Airbus Industrie ein Cross-Crew Qualification Programm für Piloten an, das diesen ermöglicht, die starke Kommunalität zwischen den Airbus Flugzeugfamilien auszunutzen.

Der Bereich Ersatzteilversorgung von Airbus Industrie hat mehr als 130.000 Ersatzteile rechtlich geschützter Nummern auf Lager und versorgt ein weltweites Vertriebsnetz von Hamburg, Deutschland, Washington D.C., USA, Singapur und China aus. Der 24-Stunden „Aircraft-on-Ground“ Service schickt in der Regel ein im Lager vorrätiges Ersatzteil binnen vier Stunden nach Eingang der Bestellung ab. Dieser Bereich bietet des Weiteren aktuelle kundenspezifische Ersatzteilkpakete, die es den Betreibern ermöglichen, die regelmäßigen Kontrollwartungen, die Betreuung älterer Flugzeuge und Notbestellungen mit der größtmöglichen Effizienz zu erledigen.

Kunden

Seit der Gründung von Airbus Industrie sind 2.253 Airbus-Flugzeuge an 171 Betreiber weltweit ausgeliefert worden, per 31. März 2000 belief sich der Auftragsbestand auf 1.436 Flugzeuge. Die nachstehende Tabelle zeigt die wichtigsten jüngsten Festaufträge und Optionen zum 31. März 2000.

Jüngste Festaufträge und Optionen

<u>Datum des Auftrags</u>	<u>Kunde</u>	<u>Festauftrag</u>	<u>Optionen⁽¹⁾</u>
Januar 1999/Dezember 1999.....	GECAS	27	—
Januar 1999.....	ILFC	57	—
April 1999	CIT Group	30	16
April 1999	Jet Blue	25	25
Juni 1999	Spanair	14	12
Juni 1999	debis Air Finance	30	—
Juli 1999	Northwest Airlines	30	—
August 1999.....	US Airways	26	—
September 1999.....	GATX-Flight lease	38	29
Oktober 1999	America West	27	—
Oktober 1999	SALE	21	18
Oktober 1999	British Airways	12	—
Dezember 1999	Trans World Airlines (TWA)	25	—
Dezember 1999	Air France	15	10

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

Quelle: Airbus Industrie

Organisation von Airbus Industrie

Tätigkeiten und Zuständigkeiten von Airbus Industrie

Die Tätigkeiten von Airbus Industrie können in zwei Kategorien eingeteilt werden: zum einen die Tätigkeiten, die von Airbus Industrie selbst wahrgenommen werden und die vornehmlich kommerzieller und koordinierender Natur sind, und zum anderen die Tätigkeiten, die von den Mitgliedern wahrgenommen werden und hauptsächlich operativer Natur sind.

Airbus Industrie befasst sich in erster Linie mit folgenden Tätigkeiten: Marketing, Flugzeugvertrieb, Auftragsverwaltung, Kundenfinanzierung, Kundenbetreuung, Verwaltung der Vermögensgegenstände und Betreuung der Airbus-Flugzeuge (einschließlich der Veröffentlichung und Verteilung technischer Handbücher), Flugerprobung und Zulassung sowie die Ausbildung der Crews, die Beschaffung von Triebwerken und das Management des Bauteiltransports (zwischen den verschiedenen Standorten). Airbus Industrie ist in der Regel auch unmittelbar für die Koordinierung des Entwicklungsprozesses (einschließlich der Konzeptentwicklung neuer Produkte) und für die Aufsicht über Entwurf und Entwicklung zuständig. Airbus Industrie ist somit die ausschließliche Kontaktstelle für Käufer von Airbus-Flugzeugen.

Fast alle Arbeiten für Entwicklung, Fertigung, Produktion und Endmontage werden unmittelbar von den Mitgliedern selbst durchgeführt und Airbus Industrie zugeliefert, obwohl Airbus Industrie während des gesamten

Produktionsprozesses für die Koordinierung der Planung und Programmverwaltung und für die Vorgabe der Produktionsraten, der Qualität und der Einhaltung der Liefertermine für die Fertigung von Bauteilen und Baugruppen zuständig ist. Die Triebwerke für die Airbus-Flugzeuge werden nicht von Airbus Industrie oder den Mitgliedern hergestellt, sondern von mehreren anerkannten Triebwerkherstellern geliefert, die direkt mit Airbus Industrie zusammenarbeiten. Normalerweise bestimmen die Erfordernisse des Kunden, welche der zugelassenen Triebwerke nach Direktverhandlungen zwischen dem Kunden und dem Triebwerkhersteller in ein Airbus-Flugzeug eingebaut werden.

Airbus Industrie verteilt auch die Umsatzerlöse an die Mitglieder. Die Mitglieder beziehen diese Umsatzerlöse von Airbus Industrie in ihrer Eigenschaft als Zulieferer und als Mitglieder von Airbus Industrie. Als Zulieferer verkauft jedes Mitglied Produkte und Dienstleistungen an Airbus Industrie und wird für diese Produkte und Dienstleistungen bezahlt, sobald Airbus Industrie einen Zahlungseingang des Kunden verzeichnet. In seiner Eigenschaft als Mitglied ist jedes Mitglied an dem Jahresgewinn oder -verlust von Airbus Industrie beteiligt.

Derzeitige Organisation und Kontrolle von Airbus Industrie

Airbus Industrie ist derzeit nach französischem Recht als ein *groupement d'intérêt économique* (d.h. als eine wirtschaftliche Interessengemeinschaft) organisiert, welche eine Art Konsortium darstellt. Als solche ist sie eine selbständige juristische Person, deren Hauptzweck darin besteht, die wirtschaftlichen Aktivitäten ihrer Mitglieder zu steigern, wobei alle Mitglieder gesamtschuldnerisch für die Verpflichtungen von Airbus Industrie haften. Die derzeitigen Mitglieder von Airbus Industrie sind unmittelbar bzw. mittelbar Aerospatiale Matra (mit einer Beteiligung von 37,9 %), Dasa (37,9 %), CASA (4,2 %) und BAE SYSTEMS (20,0 %).

Airbus Industrie wird zur Zeit von den Mitgliedern gemeinsam kontrolliert und von der Mitgliederversammlung, dem Aufsichtsrat und dem Vorstand geführt. Die Verteilung der Stimmrechte entspricht der Beteiligung der Mitglieder an Airbus Industrie, und jedes Mitglied hat wichtige Rechte bezüglich der Bestimmung der Geschäftspolitik. Die Satzung und interne Regelungen schreiben jedoch vor, dass für wichtige Entscheidungen Einstimmigkeit erforderlich ist; sofern keine Einstimmigkeit erreicht werden kann, ist bei bestimmten Entscheidungen eine Mehrheit von 81 % der Stimmen ausreichend.

Auswirkung der EADS-Gründung auf Airbus Industrie

Airbus Integrated Company.

Alle Funktionen, die mit den Airbus Flugzeug-Programmen zusammenhängen, werden zur Zeit teils von den Mitgliedern im Rahmen der Verträge mit Airbus Industrie und teils von Airbus Industrie selbst wahrgenommen. Die EADS-Mitglieder haben beschlossen, die von den EADS-Mitgliedern wahrgenommenen Funktionen der gemeinsamen Kontrolle durch ein integriertes Unternehmen, Airbus Integrated Company, zu unterstellen, um die Ressourcen und Einrichtungen innerhalb eines einzigen Unternehmens zu bündeln, die Beschränkungen und Nachteile der derzeitig notwendigen Vereinbarungen zu eliminieren und in dem Bereich Forschung und Entwicklung, im Herstellungsverfahren und im Einkauf eine einheitliche Strategie durchzusetzen. Das Management von EADS ist der Auffassung, dass diese Integration es Airbus Industrie ermöglichen wird, ihre Kosten wirksamer zu kontrollieren, die Kundenbetreuung zu verbessern und die Entscheidungsfindung zu beschleunigen. Die am 23. Juni 2000 bekanntgegebene Entscheidung der Mitglieder, ihre Airbus-Tätigkeiten in der Airbus Integrated Company zu bündeln, wird im Kapitel „Jüngster Geschäftsgang und Ausblick“ näher beschrieben.

Mitglieder von Airbus Industrie nach der Gründung von EADS.

Durch Gründung von EADS wird die Zahl der Mitglieder, die letztlich Airbus Industrie kontrollieren, von vier auf zwei reduziert: EADS, das 80 % der Beteiligung hält, und BAE SYSTEMS, welche die restlichen 20 % hält. Da BAE SYSTEMS auch weiterhin unter anderem im Hinblick auf den Geschäftsplan und die Bestellung des Vorstands Einspruchsrechte haben wird, wird sie auch in Zukunft an der Kontrolle von Airbus Industrie teilhaben. Siehe „Jüngster Geschäftsgang und Ausblick“.

Produktion

Arbeitsteilung

Airbus-Flugzeuge werden nach einem effizienten und flexiblen System produziert, mit dem das von jedem Mitglied in den letzten 30 Jahren entwickelte fachliche Know-How optimiert wurde. Deshalb wird beim Bau der Airbus-Flugzeuge jede Aufgabe (von Entwurf, Definition und Produktion bis zur Produktbetreuung oder der Betreuung während des Betriebs) zwischen den Mitgliedern je nach Vereinbarung entsprechend ihres fachlichen

Könnens verteilt. Im Rahmen dieser Regelung übernimmt jedes Mitglied die volle Verantwortung für alle Aspekte der ihm zugewiesenen Aufgaben von der Entwurfsstufe bis zur Endstufe der Produktbetreuung und der Betreuung während des Betriebs. Nach Auffassung des Managements von EADS wird diese Regelung, welche den Mitgliedern die Aufgaben entsprechend ihrem fachlichen Know-How zuweist, auch nach der Gründung von EADS beibehalten.

Engineering

Die Aktivitäten im Engineering werden den Mitgliedern entsprechend ihren Fachgebieten zugeordnet, damit Qualität und Effizienz bei Entwurf und Integration des Flugzeugs insgesamt sowie der Flugzeugsysteme und -sektionen gewährleistet ist. Ungeachtet dieser vereinbarten Arbeitsteilung wird das Bemühen um erstklassiges Engineering durch verschiedene Regelungen wie die Überprüfung von Entwürfen (die Pläne des zuständigen Mitglieds werden von den anderen Mitgliedern überprüft und gegebenenfalls harter Kritik ausgesetzt) oder die Erforschung neuer Technologien gefördert. Dies hat sich als gute Maßnahme zur Selbstkontrolle erwiesen. Die Engineeringteams werden durch Systemerprobungen und Integrationslabors, durch Testzentren für Bauteile und das Airbus-Flugerprobungszentrum unterstützt.

Betriebsstätten

Zur Unterstützung der Arbeitsteilungs- und Engineeringregelungen in den verschiedenen Betriebsstätten an Standorten in mehreren Ländern Europas (zum Beispiel in Nantes, Meaulte, St. Nazaire und Toulouse in Frankreich; Hamburg, Bremen, Nordenham, Varel, Laupheim, Stade und Dresden in Deutschland; Getafe, Illescas, Puerto Real und Cadiz in Spanien) wurden erhebliche Investitionen mit dem Ziel vorgenommen, hochspezialisierte Leistungszentren zu schaffen, die auf den Kernkompetenzen jedes Mitglieds in seinem Fachbereich basieren.

Produktionsfluss

Die Spezialisierung auf der Engineering- und Produktionsstufe hat einen Produktionsfluss gewährleistet, bei dem die relevanten Teile den entsprechenden Bauteil- und Unterbaugruppen-Standorten zwecks Integration der Systeme und Einbau der Innenausstattung zugeliefert werden. Die Montage der Unterbaugruppen erfolgt an verschiedenen Standorten in den Ländern jedes Mitglieds. Die Baugruppen werden dann zur Endmontage nach Toulouse (für die A300/A310, A330/A340 und A320) oder Hamburg (für die A319/A321) transportiert.

Die fertiggestellten Unterbaugruppen werden von einer Flotte von vier Airbus A300-AST „Beluga“ Super Transportern, ein speziell für das Airbus-Produktionsnetz entwickeltes stark modifiziertes Derivat der Airbus A300-600R, zu diesen Standorten geflogen. Eine fünfte Beluga ist zur Zeit in Produktion. Diese Transportform ist nicht nur billiger als die Beförderung auf der Straße, der Schiene oder auf dem Seeweg, sie spart auch Zeit und gewährleistet, dass keine wesentliche Unterbaugruppe länger als 48 Stunden aus dem Produktionsszyklus herausgenommen wird. Zusätzlich wird das mit dem Bodentransport verbundene Beschädigungsrisiko beseitigt.

MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE

Einleitung und Übersicht

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „Geschäftsbereich MTF“) fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für das A400M-Projekt, die Entwicklung eines schweren europäischen militärischen Transportflugzeugs, zuständig. Ferner werden im Geschäftsbereich MTF Missionsflugzeuge, die von einer bestehenden Plattform abgeleitet werden und für militärische Sonderaufgaben wie Seeüberwachung oder U-Boot-Abwehr bestimmt sind, gefertigt und vermarktet. Der Geschäftsbereich MTF bietet zudem weltweit der internationalen Luftfahrtindustrie Flugzeugkomponenten an.

Im Jahr 1999 betrug der Umsatz des Geschäftsbereichs MTF 1 % des gesamten Proforma-Umsatzes von EADS. Das Management sieht jedoch im A400M-Projekt eine Möglichkeit, den Umsatz in Zukunft erheblich zu steigern.

Strategie

Der Geschäftsbereich MTF verfolgt das strategische Ziel, sein Kerngeschäft auszubauen, um sein technisches Know-how und die sich aus der Fusion von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA ergebenden Möglichkeiten zur Maximierung der Profitabilität und der Erhöhung des Marktanteils zu nutzen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird der Geschäftsbereich MTF eine gezielte, dreiteilige Strategie verfolgen:

- **Optimierung der Kundenbasis und Konsolidierung der Führungsposition bei taktischen militärischen Transportflugzeugen.**

EADS ist weltweit in den Marktsegmenten leichte und mittlere militärische Transportflugzeuge führend. Mit dem schweren Transportflugzeug A400M erwartet EADS, eine komplette Palette taktischer militärischer Transportflugzeuge anbieten zu können. Aus seiner Führungsposition heraus will der Bereich MTF sicherstellen, dass es seinen Kunden militärische Transportflugzeuge entsprechend ihrem Bedarf anbieten kann.

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

Der Geschäftsbereich MTF wird auf die spezifischen Technologien des Geschäftsbereiches Verteidigung und Zivile Systeme, die Airbus-Flugzeugplattformen und die Umrüstungsexpertise im Geschäftsbereich Luftfahrt zurückgreifen, um Flugzeuge entsprechend dem missionspezifischen Bedarf der Kunden zu produzieren.

- **Ausbau der anerkannten Führungsposition beim Einsatz von Verbundstoffen in der Fertigung.**

Der Geschäftsbereich MTF besitzt hervorragende Fachkenntnisse bei der Verwendung von Verbundwerkstoffen in der Fertigung von Flugzeugkomponenten und bei fortgeschrittenen Automationsprozessen. Flugzeuge, die beispielsweise aus Kohlefaser-Verbundwerkstoffen gebaut werden, können größere Nutzlasten befördern, weil ihre Struktur leichter als bei Verwendung herkömmlicher Werkstoffe ist. Der Geschäftsbereich MTF beabsichtigt, diesen Wettbewerbsvorteil bei Flugzeugkomponenten zu erhalten.

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: (i) leichte Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von ein bis vier Tonnen, (ii) mittlere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünf bis vierzehn Tonnen und (iii) schwere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünfzehn Tonnen und mehr.

Leichte militärische Transportflugzeuge. Hier handelt es sich um einen ausgereiften Markt, der sich im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung vieler Länder, die sich nun mittlere militärische Transportflugzeuge leisten können, geschrumpft ist. Die CASA C-212 ist in diesem Marktsegment von 1994 bis 1998 mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 27,5 % führend gewesen. Die Hauptkonkurrenten der C-212 werden von PZL in Polen, LET in der Tschechischen Republik und Raytheon in den USA hergestellt.

Mittlere 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 von 1990 bis 1999 bei 45 %, gefolgt von ihren

Konkurrenten IPTN NC-235 (20 %) und der C-27J, die von LMATTS, einem Joint Venture von Alenia und Lockheed, produziert wird.

Schwere militärische Transportflugzeuge. Dieses Marktsegment war historisch von den politischen und haushaltspolitischen Entscheidungen der Vereinigten Staaten geprägt und wurde somit von US-Herstellern, insbesondere von Lockheed Martin mit seinem Muster C-130 Hercules, dominiert. Während die USA ihre Transportflotte reduzieren, ist das Management der Auffassung, dass ein Bedarf für die Erneuerung und Vergrößerung der europäischen Transportflotte besteht, woraus sich Marktchancen für das neue Flugzeug A400M ergeben.

Bisher hat sich EADS an dem separaten Markt für überschwere strategische Transportflugzeuge nicht beteiligt.

Missionsflugzeuge

Derzeit sind in Europa und Nordamerika mehr als 2.500 Missionsflugzeuge im Einsatz. Das Management schätzt den möglichen Neubedarf für die nächsten zehn Jahre auf 1.100 Flugzeuge im Wert von rund Euro 25 Mrd. Es handelt sich dabei um einen Hochtechnologie-Markt, in dem die Integration von Spezialausstattung eine entscheidende Rolle spielt und Kunden zunehmend umfassende Lösungen verlangen, die speziell auf ihre operativen Erfordernisse zugeschnitten sind. Die europäischen Regierungen haben die Notwendigkeit eines unabhängigen Zugangs zu Informationen im Krisenfall festgestellt. Das Management erwartet, dass diese Entwicklung in nächster Zeit zu einer erhöhten Nachfrage nach in Europa hergestellten Missionsflugzeugen führen wird. Dieser Markt wird auch künftig von amerikanischen Firmen 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 sonstige Lieferungen aus der Luft geeignet. Bis zum 31. März 2000 wurden 467 C-212 an 89 Betreiber verkauft.

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 (i) 48 Fallschirmjägern, (ii) 21 Tragen und vier Sanitätern, (iii) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (iv) 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 (Kartographie) eingesetzt. Bis zum 31. März 2000 wurden 231 CN-235 an 32 Betreiber verkauft.

C-295 — Mittelschweres militärisches Transportflugzeug

Bei der im Jahr 1999 zertifizierten C-295 wurde die Grundkonfiguration der CN-235 beibehalten. Die C-295 besitzt den Vorteil einer gestreckten Kabine, wodurch sie eine um 50 % schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über vergleichbare Entfernungen transportieren kann. Die C-295 ist mit integrierter Avionik, mit digitalen Cockpitanzeigen und einem Flugmanagementsystem (FMS) 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. Das Management ist der Auffassung, dass die CN-235 und die C-295 die meisten Missionen der C-130 mit niedrigeren Betriebskosten erfüllen können. Dies bedeutet, dass die C-130 nur noch für den Transport

schwerer Frachten eingesetzt werden muß und dadurch ihre Nutzungsdauer verlängert wird. Die spanische Luftwaffe hat als Erstabnehmer einen Vertrag für die Lieferung von C-295 Flugzeugen abgeschlossen.

Airbus A400M-Projekt — Schweres militärisches Transportflugzeug

Die A400M ist entsprechend den von sieben europäischen Staaten festgesetzten Erfordernissen des Future Large Aircraft („FLA“) konzipiert und soll die älteren C-130 Hercules und C-160 Transall-Flotten ablösen. Außerdem soll dieses moderne Flugzeug den neuen geopolitischen Gegebenheiten, insbesondere dem verstärkten Einsatz für humanitäre, friedenssichernde und militärische Aufgaben, Rechnung tragen.

Das Lastenheft des Projekts schreibt vor, dass das FLA (i) einen großen Laderaum für den Transport von großer und schwerer militärischer Ausrüstung besitzt, (ii) in der Lage ist, lange Strecken zu fliegen und im Flug aufgetankt werden kann, (iii) im Betrieb flexibel ist, um auf kurzen und schlecht ausgerüsteten Start- und Landebahnen operieren kann, steile Landeanflüge durchführen und Ladegut im Tiefflug abwerfen kann, sowie (iv) einfach in der Konstruktion und Kosten günstig in der Wartung ist. Die Airbus Military Company („AMC“) hat die von ihr vorgeschlagene Lösung für das FLA mit der Bezeichnung „A400M“ im Januar 1999 eingereicht.

AMC ist von acht Partnern gegründet worden: Airbus, CASA, Dasa, Aerospatale Matra, BAE SYSTEMS, der italienischen Alenia, der türkischen TAI und der belgischen Flabel. Die Anteile an AMC wurden gemäß den Bestimmungen, die in einer von allen Partnern unterschriebenen „Grundsatzerklärung“ niedergelegt sind, so zugeteilt, dass die direkte und indirekte (über Airbus) Beteiligung dem von jedem Land angekündigten Bedarf an Flugzeugen entspricht. Die drei EADS Mitglieder von AMC und BAE SYSTEMS haben ihre Beteiligungen an AMC im April 2000 an Airbus Industrie übertragen, wodurch Airbus Industrie Mehrheitsaktionär von AMC geworden ist.

EADS hat den Geschäftsbereich MTF wegen seiner Erfahrung im Management von militärischen Transportflugzeug-Programmen und seiner großen Kundenbasis mit der Projektleitung des A400M-Programms beauftragt. Aufgrund der breiten industriellen Basis und der Synergieeffekte, die sich aus der Kommunalität der Produkte ergeben könnten, wird Airbus für die industrielle Realisierung und Fertigung der A400M zuständig sein. Die A400M wird eine Reihe von Merkmalen existierender Airbus-Flugzeuge aufweisen, u.a. Zwei-Mann-Cockpit, Fly-by-Wire-Flugsteuerung und fortschrittliche Avionik. Außerdem kämen der A400M die Wartungsverfahren und die weltweite Kundenbetreuung von Airbus zugute.

Die europäischen Länder haben gegenüber AMC einen Bedarf von 200 bis 300 Flugzeugen angekündigt, die zwischen 2006 und 2016 ausgeliefert werden sollen, wobei jedes Land gewährleistet, dass es vor Beginn der Entwicklung und Produktion eine feste Zusage abgeben wird. Das Management ist der Auffassung, dass ein erfolgreiches Angebot von EADS für das FLA eine Reihe konkreter Vorteile mit sich bringen würde, u.a. (i) Umsatzerlöse in Euro, die es EADS ermöglichen, das Währungsrisiko zu reduzieren, (ii) ein langfristiger militärischer Auftrag, der von den zyklischen Schwankungen des Marktes für Verkehrsflugzeuge abgekoppelt ist, und (iii) die Möglichkeit, Erfahrungen und Technologien im Umgang mit neuen Werkstoffen und Prozessen zu entwickeln.

Missionsflugzeuge

Missionsflugzeuge sind oft von existierenden Plattformen abgeleitet und werden für spezifische Missionen angepasst, in der Regel für militärische Kunden. Modifikationen der Plattform verlangen eine solide Kenntnis der Zelle, die normalerweise nur der Hersteller des Flugzeugs besitzt. Insgesamt erfordert die Produktion eines derartigen Flugzeugs und die damit verbundene Systemintegration umfassende Fähigkeiten und Kenntnisse; deshalb ist die Zahl der Teilnehmer am Weltmarkt weitgehend auf einige wenige amerikanische Großfirmen beschränkt.

Da die Entwicklung eines Missionsflugzeugs mit erheblichen Kosten verbunden und der europäische Binnenmarkt vom Umfang her begrenzt ist, werden diese Programme in Europa häufig multinational finanziert und entwickelt, mit der Absicht, bewährte Technologien zu vermarkten. EADS rechnet damit, dass die Konsolidierung von Aerospatale Matra, CASA und Dasa ihre Position in Europa festigen und dem Unternehmen Absatzmöglichkeiten auf weltweiter Ebene eröffnen.

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 glaubt, dass in den nächsten 15 Jahren mehr als 70 strategische Tankflugzeuge benötigt werden.

Zurzeit bereitet EADS Angebote für ein taktisches Mehrzweck-Transportflugzeug (MRTT) an Großbritannien, Deutschland und Italien vor. Dieses Flugzeug könnte als Fracht- und als Tankflugzeug eingesetzt werden und würde die Modifizierung neuer oder gebrauchter Airbus A310 oder A330 erfordern.

Taktisches Tankflugzeug

Das Management ist zudem der Auffassung, dass verschiedene europäische Luftstreitkräfte ebenfalls taktische Tankflugzeuge benötigen und EADS diesem Bedarf mit einer Tankflugzeugvariante der A400M entsprechen kann.

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 Missionserfordernisse 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.

Seeüberwachungsflugzeug

Der Geschäftsbereich MTF kann verschiedene Lösungen für ein Flugzeug für die Seeüberwachung, das auf einer C-212, CN-235, Atlantic oder P-3 Orion Plattform basiert, anbieten, für das EADS bereits eine neue Generation eines Missionssystems mit offener Architektur entwickelt hat.

Bordfrühwarnung und Luftüberwachung (Airborne Early Warning and Sky Surveillance, AEW)

EADS untersucht derzeit, ob die Entwicklung eines AEW-Flugzeugs mit fortschrittlichem aktivem Modularadar wirtschaftlich 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 der Produktionsstätte auf dem Gelände des Flughafens San Pablo in Sevilla hergestellt. Zudem haben die sieben Partner, die am A400M-Programm beteiligt sind, sich über eine Endmontage der A400M an diesem Standort geeinigt.

LUFTFAHRT

Einleitung und Übersicht

Der Geschäftsbereich Luftfahrt ist für alle Luftfahrtaktivitäten außerhalb der Geschäftsbereiche Airbus und Militärische Transportflugzeuge zuständig. Im Jahr 1999 betrug der Proforma-Umsatz des Geschäftsbereichs Luftfahrt Euro 4,3 Mrd. oder 18,2 % des gesamten Proforma-Umsatzes von EADS vor Anpassungen und Eliminierungen.

Mit Eurocopter ist EADS die weltweit führende Herstellerin von zivilen Hubschraubern und die in Europa führende Herstellerin von Militärhubschraubern. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze von Eurocopter im europäischen Markt für Militärhubschrauber aufgrund der Nachfrage nach dem Kampfhubschrauber Tiger und dem militärischen Transporthubschrauber NH90, die für europäische Streitkräfte entwickelt wurden, erheblich zunehmen werden.

Als einer der maßgeblichen Partner bei der Entwicklung und zukünftigen Produktion des Eurofighters ist EADS in einer guten Ausgangslage, um auf diesem wichtigen Markt von Kampfflugzeugen eine führende Rolle einzunehmen. Neben den Geschäftsfeldern Eurocopter und Eurofighter hat der Geschäftsbereich Luftfahrt auch bedeutende Aktivitäten in den Geschäftsfeldern Regionalflugzeuge (ATR), leichte Flugzeuge (Socata) sowie Umrüstung und Wartung von Flugzeugen (Sogerma und EFW).

Auf vielen Geschäftsfeldern des Geschäftsbereiches Luftfahrt haben die Unternehmen, die EADS bilden, viele Jahre lang als Partner zusammengearbeitet. Im Eurocopter Joint Venture, das im Jahr 1992 gegründet wurde, haben Aerospatiale Matra und Dasa ihre Hubschrauber-Aktivitäten integriert. Obwohl die Integration bereits weit fortgeschritten ist, bietet die organisatorische Einbindung von Eurocopter als Unternehmensbereich von EADS — im Gegensatz zu einem Joint Venture mit zwei Gesellschaftern — weitere Möglichkeiten zur Straffung und Vereinheitlichung der Unternehmensführung von Eurocopter. In gleicher Weise ergeben sich derartige Möglichkeiten aus der Konsolidierung der Beteiligungen von Dasa und CASA an dem Konsortium, welches in den vergangenen 10 Jahren das Kampfflugzeug Eurofighter entwickelt hat.

Das Management geht ferner davon aus, dass sich aus der Integration der Aktivitäten von Aerospatiale Matra und Dasa auf dem Gebiet der Umrüstung von Airbus Passagier- in Frachtflugzeuge, das von diesen beiden gemeinschaftlich entwickelt wurde, Synergieeffekte ergeben werden. Zusätzlich können die Erfahrungen dieses Geschäftsbereichs bei der Produktion von Flugzeugkomponenten mit gleichartigen Tätigkeiten (i) von Eurocopter, der für den Geschäftsbereich Airbus Türen herstellt, (ii) des Geschäftsfeldes Militärflugzeuge, der für den Geschäftsbereich Airbus Heckteile herstellt, und (iii) des Geschäftsfeldes leichte Flugzeuge, das dem Geschäftsbereich Airbus Fahrwerksverkleidungen und andere große Bauteile zuliefert, zusammengeführt werden.

Strategie

Die Strategie des Geschäftsbereichs Luftfahrt umfaßt die nachstehenden Ziele:

- **Weitere Durchdringung des Marktes für Militärhubschrauber und Erhaltung der führenden Stellung im Markt für Zivilhubschrauber.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt will durch Vermarktung der Hubschrauber Tiger und NH90 weiter in militärische Exportmärkte vorstoßen. Er wird seine vollständige Produktpalette an modernen Zivilhubschraubern weiterhin erneuern und die betrieblichen Abläufe in diesem Geschäftsfeld verbessern. Dies wird insbesondere geschehen durch die erfolgreiche Strategie, Synergieeffekte in Forschung, Produktion und auf sonstigen Gebieten, die zwischen den Bereichen Zivil- und Militärhubschrauber entstehen, zu nutzen. Da der Bereich Customer Services einen bedeutenden Teil der Umsatzerlöse erzielt und ein wichtiger Erfolgsfaktor ist, wird der Geschäftsbereich Luftfahrt sein weltweites Netz an Marketing- und Vertriebssystemen und den Bereich Customer Services für die derzeit über 8.300 in Betrieb befindlichen Eurocopter Hubschrauber weiter ausbauen.

- **Entwicklung und Nutzung der Nachfrage nach Eurofighter-Flugzeugen auf den Exportmärkten.**

EADS ist mit 46 % an dem Konsortium beteiligt, das das Eurofighter Mehrzweck-Kampfflugzeug entwickelt hat. Die übrigen Mitglieder des Konsortiums sind Alenia mit einer Beteiligung von 21 % und BAE SYSTEMS mit 33 %. Das Konsortium hat von den Ländern ihrer Mitglieder feste Kaufzusagen für 620 Eurofighter erhalten; die Auslieferung der ersten 148 Flugzeuge soll im Jahr 2002 beginnen. Der Geschäftsbereich Luftfahrt verfolgt die Strategie, (i) kurzfristig bei der Eurofighter-Serienproduktion einen hohen Grad an Effizienz und Qualität zu erreichen und (ii) mittelfristig mindestens 50 % des potentiellen Exportmarktes für

ein derartiges Flugzeug zu gewinnen, auf dem in den nächsten 30 Jahren schätzungsweise über Euro 50 Mrd. umgesetzt werden.

- **Errichtung eines Joint Ventures für Militärflugzeuge mit Finmeccanica.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt wird die Pläne mit Finmeccanica zur Gründung eines Joint Ventures verfolgen, in dem die meisten Aktivitäten von EADS im Bereich Militärflugzeuge mit den Aktivitäten der Finmeccanica-Tochter Alenia im Bereich Militärflugzeuge einschließlich Eurofighter sowie den Aktivitäten von Aermacchi, an der Finmeccanica zu 25,45 % beteiligt ist, im Bereich militärische Trainerflugzeuge zusammengelegt werden sollen. In Anbetracht seiner Größe und des breiten Tätigkeitsfeldes wäre dieses Joint Venture mit deutscher, französischer, spanischer und italienischer Beteiligung ein überzeugender Initiator und Partner künftiger europäischer oder transatlantischer Projekte zur Entwicklung eines Kampf- oder fortschrittlichen Trainerflugzeugs der nächsten Generation.

- **Allianz mit Embraer.**

Auf Basis der bereits bestehenden Beteiligung von EADS an Embraer soll eine strategische Allianz beider Unternehmen geschlossen werden, die es den Unternehmen ermöglichen würde, erfolgreicher gegen Bombardier, den Hauptkonkurrenten im Markt für Regionalflugzeuge, zu konkurrieren. Diese Allianz, die derzeit erörtert wird, würde es den Parteien ermöglichen, ihre komplementären Kundenkreise gemeinsam zu nutzen und ihre Kundenbetreuungsnetze zu rationalisieren. Eine solche Allianz könnte im Wege gemeinsamer Marketinginitiativen für die Turbopropflugzeuge von ATR und die Düsenflugzeuge von Embraer ihren Kunden eine größere Angebotspalette bieten.

- **Umfassender Umrüstungs- und Wartungsdienst für alle Airbus-Flugzeugfamilien.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt wird das außerordentliche Know-how von EADS in Bezug auf Airbus-Flugzeuge sowie seine Beziehungen zu Airbus-Kunden nutzen, um sein Airbus-Umrüstungs- und Wartungsgeschäft weiter auszubauen.

EUROCOPTER

Übersicht

Eurocopter wurde 1992 durch die Fusion der Hubschrauber-Bereiche von Aerospatiale und Dasa gegründet. Beide hatten langjährige Erfahrung in der Konstruktion, Entwicklung und Produktion von Hubschraubern und arbeiteten bereits im Rahmen der europäischen Programme für die Militärhubschrauber Tiger und NH90 zusammen. Im Jahr 1996 rückte Eurocopter umsatzmäßig zum weltgrößten Hersteller von Hubschraubern auf und konnte diese Position seither behaupten. Im Jahr 1999 hatte Eurocopter einen Anteil am Weltmarkt für zivile Hubschrauber von rund 49 %.

Markt

Der Markt für neue Hubschrauber hatte im Jahr 1999 einen Umfang von Euro 8,7 Mrd. Während der Markt für Militärhubschrauber gemessen am Umsatz weit über den des zivilen Sektors liegt, sind beide Märkte gemessen in Stückzahlen ungefähr gleich groß. Die Ausgaben für Militärhubschrauber sind insbesondere deshalb verhältnismäßig hoch, weil sie gewöhnlich größer und mit anspruchsvolleren Systemen ausgerüstet sind als Zivilhubschrauber. Gemäss Marktdaten betrug das Marktvolumen im Jahr 1999 467 Zivil- und 494 Militärhubschrauber.

Die Nachfrage nach neuen Militärhubschraubern ist hauptsächlich von haushaltspolitischen Erwägungen, der Notwendigkeit, ältere Flotten zu ersetzen, sowie strategischen Überlegungen 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 Nachfrage im Militärsegment unterlag in der Vergangenheit infolge der Entwicklung strategischer Überlegungen von Jahr zu Jahr großen Schwankungen. Das Management erwartet in den nächsten fünf Jahren in Europa einen erheblichen Anstieg in der Beschaffung von Militärhubschraubern.

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 Polizei, Rettungsdienst und für Feuerbekämpfung, eingesetzt. Das Management geht davon aus, dass die Auslieferungen an Zivilhubschraubern in den nächsten fünf Jahren weltweit weitgehend unverändert bleiben werden.

Im Markt für Militärhubschrauber herrscht starker Wettbewerb; aus Gründen der nationalen Sicherheit, aus politischen Gründen und aufgrund langjähriger Beziehungen unterliegt der Zugang ausländischer Hersteller zu Ausschreibungen im Verteidigungsbereich gewissen Wettbewerbsbeschränkungen. In einigen Ländern wirken sich diese Beschränkungen so erheblich zugunsten der einheimischen Hersteller aus, dass Importe praktisch ausgeschlossen sind. Deshalb ist der Anteil von Eurocopter am Weltmarkt für Militärhubschrauber bisher relativ gering gewesen. Das Management ist jedoch der Auffassung, dass sich diese Situation mit der Einführung der Hubschrauber Tiger und NH90, insbesondere in Europa, verbessern wird.

Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber sind die fünf weltweit tätigen Hubschrauberhersteller: zwei in Europa (Agusta, ein Tochterunternehmen von Finmeccanica, und Westland) und drei in den Vereinigten Staaten (Bell Helicopter, Boeing und Sikorsky). Außerdem gibt es eine Reihe einheimischer Hersteller in Ländern wie den Nachfolgestaaten der Sowjetunion, die auf ihrem jeweiligen nationalen Markt tätig sind.











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 Eurocopter und Bell Helicopter im Jahr 1999 rund 80 % des weltweiten Gesamtumsatzes an Hubschraubern auf sich vereinigten.

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 (i) leichte einmotorige Hubschrauber wie EC120 Colibri und Ecureuil sowie leichte zweimotorige Hubschrauber wie den EC135 und EC145, (ii) mittlere Hubschrauber wie den Dauphin und (iii) mittelschwere Hubschrauber wie den Super Puma. 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, wie in der folgenden Tabelle dargestellt.

EUROCOPTER

Einmotorig					
Leicht	Zivil	 EC 120	 AS 350 Ecureuil		
	Militärisch	EC 620	AS 550 Fenec		
Zweimotorig	Zivil	 AS 355 Ecureuil	 BO 105	 EC 135	 BK 117/EC 145
	Militärisch	AS 555 Fenec	BO 105	EC 635	
	Mittel	 AS 365 Dauphin	 EC 155		
Mittelschwer	Militärisch	AS 565 Panther			
Mittelschwer	Zivil	 Super Puma MK1	 Super Puma MK2		
	Militärisch	Cougar MK1	Cougar MK2		

Produkte in Entwicklung

Eurocopter und seinen Vorgängern wird eine Reihe technologischer Neuerungen zugeschrieben: der erste Turbinenhubschrauber im Jahr 1955, die Einführung von Verbundwerkstoffen ab 1968, die Erfindung des ummantelten Heckrotors („Fenestron“) im selben Jahr, und die Einführung von Fly-by-Wire-Systemen im Jahr 1997. Die Produktentwicklungsstrategie von Eurocopter legt einen Schwerpunkt auf die laufende Verbesserung und Erweiterung der bestehenden Hubschrauberpalette durch eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung und auftragsfinanzierte Entwicklung aus Eigenmitteln neuer Militärhubschrauber wie Tiger und NH90. Eurocopter erforscht darüber hinaus andere neue Technologien wie die Kipprotor-Technologie, mit deren Hilfe ein

Luftfahrzeug wie ein Flugzeug mit Propellerantrieb und festen Flügeln fliegen, aber wie ein Hubschrauber senkrecht starten und landen kann.

Die Entwicklungstätigkeiten steuerten im Jahr 1999 Euro 270 Mio. zum Konzernumsatz von Eurocopter bei, was 15 % des Umsatzbeitrages von Eurocopter zum Umsatz von EADS entspricht. Dieser Umsatz ist in erster Linie auf die Tiger- und NH90-Entwicklungsprogramme zurückzuführen.

Militärprogramme

Zu den derzeitigen Entwicklungsprojekten gehört (i) der NH90, ein militärischer Transporthubschrauber mit verschiedenen Versionen zur Verwendung bei Heer-, Marine- sowie Such- und Rettungseinsätzen, (ii) der Kampfhubschrauber Tiger und (iii) der EC635, die Militärversion des leichten zweimotorigen EC135. Das Management ist der Auffassung, dass der NH90 und der Tiger nicht nur zur Ausrüstung der Streitkräfte der an diesen Projekten beteiligten Ländern dienen wird, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit von Eurocopter in den beiden wichtigsten Segmenten des Marktes für Militärhubschrauber und Transporthubschrauber erheblich steigert.

NH90. Der NH90 wird als Mehrzweckhubschrauber für Anwendungen der Armee und der Marine entwickelt. Das Projekt, das zum größten Teil von den Regierungen Frankreichs, Deutschlands, Italiens und der Niederlande finanziert wird, wird gemeinsam von Eurocopter, Agusta (Italien) und der Fokker Services (Niederlande) unter der Führung der Nato Helicopter Industries (NHI) entwickelt; die Anteile der vier beteiligten Länder sind direkt proportional zu den jeweils zugesagten Beschaffungen. Insgesamt ist ein Bedarf von 595 Stück des NH90 bestätigt worden, wobei die Produktion der ersten Serie von 244 Hubschraubern im Jahr 2000 anlaufen soll und die Auslieferungen ab 2004 erfolgen sollen. Das Management ist der Auffassung, dass die NH90-Plattform als Militärplattform, die in der Zukunft auch zivile Anwendungen haben könnte, großes Exportpotential besitzt.

Tiger. Im Jahr 1987 starteten die französische und die deutsche Regierung das Programm zur Entwicklung des Kampfhubschraubers Tiger. Geplant sind zwei Varianten auf der gleichen Basis: ein Panzerabwehrhubschrauber und ein Unterstützungs- und Schutzhubschrauber. 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. Im Juni 1999 erhielt Eurocopter einen ersten Auftrag von 160 Hubschraubern, 80 Stück für Deutschland und 80 für Frankreich. Insgesamt wurde ein Bedarf von 215 Hubschraubern für Frankreich und 212 für Deutschland bestätigt. Die Auslieferung des ersten Auftrags soll im Jahr 2002 beginnen.

EC635. Nach Auftragseingang für die Militärversion des leichten zweimotorigen EC135 wurde jüngst mit der Entwicklung einer Plattform mit der Bezeichnung EC635 begonnen.

Zivilprogramme

Eurocopter hat in den vergangenen Jahren in die Modernisierung der zivilen Produktpalette investiert und die Wettbewerbsposition bei Zivilprogrammen auf einen Anteil von knapp 50 % am Weltmarkt verbessert. Eurocopter hat neu entwickelte Hubschrauber wie den leichten einmotorigen EC120 und den leichten zweimotorigen EC135 sowie wesentlich verbesserte Produkte wie den EC155, der die letzte Fortentwicklung des Mittelklasse-Hubschraubers Dauphin ist, mit Erfolg an den internationalen Märkten eingeführt. Weiterhin laufen derzeit Entwicklungsarbeiten an den leichten Hubschraubern EC130 und EC145, die jeweils von Ecureuil bzw. BK117 abgeleitet werden. Bei allen Weiterentwicklungen verfolgt Eurocopter die Strategie, seinen Kunden hocheffiziente und technisch fortschrittliche Produkte anzubieten, und gleichzeitig die Effizienz von Eurocopter bei der Herstellung durch Konstruktions-, Kosten- und Standardisierungsmaßnahmen zu optimieren.

Kundenservice

Die Nutzungsdauer eines Hubschraubers beträgt je nach Typ und Einsatz zwischen 25 und 30 Jahren. Käufer von Militär- und Zivilhubschraubern erwarten in der Regel Kundenservice in Form von Piloten- und Technikertraining, Versorgung mit Ersatzteilen, Wartung, Instandsetzung und anderen Dienstleistungen für ihre Flotte. Die Nachfrage nach Kundenservice hängt in erster Linie von der Größe und dem Alter der Hubschrauberflotten ab, sowie dem Anteil, zu dem die einzelnen Betreiber die routinemäßige Wartung und Instandsetzungsarbeiten selbst erledigen können. Kleinere zivile Betreiber geben in der Regel einen größeren Teil der Wartungsarbeiten in Auftrag. Militärkunden führen die Wartung meist selbstständig durch, verlassen sich aber darauf, dass der Hersteller die Versorgung mit Ersatzteilen und Modernisierungen übernimmt.

Zum 31. Dezember 1999 waren mehr als 8.300 Hubschrauber von Eurocopter weltweit in Betrieb und stellten damit die zweitgrößte Herstellerflotte der Welt dar. Aufgrund der großen Eurocopter-Flotte, die in Betrieb ist, hat

der Kundenservice im Jahr 1999 37 % des Proforma-Umsatzes von Eurocopter ausgemacht. Die Tätigkeiten von Eurocopter im Bereich Kundenservice beinhalten in erster Linie Ausbildung, Wartung, Instandsetzungen, Lieferung von Ersatzteilen für die in Betrieb befindliche Eurocopter Flotte sowie einige Modernisierungs- und Nachrüstungsdienste für die in Deutschland im Einsatz befindlichen Hubschrauber, die nicht von Eurocopter hergestellt wurden. Um die Betreiber von Flotten jeglicher Größe weltweit effizient bedienen zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochterunternehmen, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Um das für seine Kunden bestehende Dienstleistungsangebot zu erweitern, beschloss Eurocopter im Jahr 1999, gemeinsam mit Thomson Training Simulation ein Hubschrauber-Ausbildungszentrum einzurichten, das im Jahr 2001 eröffnet werden soll.

Kunden und Marketing

In den letzten fünf Jahren gingen rund 95 % der Hubschrauber-Auslieferungen in andere Länder als Deutschland und Frankreich; diese Exporte machten 60 % des Umsatzes von Eurocopter aus. Das Management geht jedoch davon aus, dass dieser Anteil in den kommenden Jahren abnehmen wird, da im Jahr 1999 von Frankreich und Deutschland Aufträge für 160 Kampfhubschrauber Tiger eingegangen sind. Das Management erwartet, dass der bestätigte Bedarf an NH-90 Mehrzweckhubschraubern zu einem ersten Auftrag von 244 Einheiten im Jahr 2000 führen könnte.

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: im Jahr 1999 belief sich der Marktanteil von Eurocopter in diesem Segment auf rund 64 % in Europa, 39 % in Asien und 48 % in den USA und Kanada, wo Eurocopter von allen Herstellern, Bell Helicopter unbegrenzt, den größten Anteil am zivilen und para-militärischen Markt hat.

Die globale Strategie von Eurocopter kommt zum Ausdruck in der Entwicklung eines großen internationalen Netzes von derzeit 13 Tochterunternehmen (unter anderem in den USA, Kanada, Brasilien, Singapur, Japan und Australien), die Eurocopter Produkte vermarkten, kundenspezifisch ausstatten und betreuen. Es wird ergänzt durch ein weltweites Netz von Vertragshändlern und Servicezentren, um die größtmögliche Anzahl potentieller Kunden bedienen zu können.

Das Management ist der Auffassung, dass sich Eurocopter durch den Ausbau der internationalen industriellen Zusammenarbeit besser positioniert, um eine stärkere Durchdringung des Exportmarktes zu erreichen. Dementsprechend hat Eurocopter Erfahrungen in der Produktionslizenzierung, bei Gemeinschaftsproduktionen und der Vergabe von Unteraufträgen und Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in über 35 Ländern.

Eurocopter Hubschrauber werden derzeit von rund 1.800 Betreibern in 133 Ländern eingesetzt, die einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice darstellen. Die große Streuung der Eurocopter Produkte lässt sich daran ermessen, dass im Jahr 1999 weniger als 5 % der Eurocopter-Kunden Flotten mit mehr als 100 Hubschraubern, aber 84 % Flotten von 1 bis 5 Hubschraubern betrieben.

Aufgrund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter Produkte bevorzugt, wenn von einem Betreiber oder für eine Mission spezifische Anforderungen gestellt werden. 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. Weltweit verlassen sich viele staatliche Einrichtungen, wie Polizei und Streitkräfte, auf die hohe Einsatzzuverlässigkeit der Eurocopter-Produkte.

Produktion

Die Entwicklungs- und 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.

Am Standort Marignane befinden sich die Entwicklung, Fertigung und Endmontage für die Typen Ecureuil, Dauphin, Super Puma und EC120. Außerdem wird hier in Zusammenarbeit mit dem Standort Ottobrunn ein Teil der Entwicklungsarbeiten für die Programme Tiger und NH90 geleistet. La Courneuve ist auf Rotorblatt-Technologie und -Fertigung spezialisiert, während Donauwörth auf die Fertigung von Flugzeugkomponenten und die Montage der Typen BO105, BK117 und EC135 spezialisiert ist. Die Tätigkeit am Standort Ottobrunn ist ausschließlich der Forschung und Entwicklung gewidmet.

Kostenmanagement

Im Jahr 1999 hat Eurocopter eine Initiative eingeleitet, die eine Reihe von Veränderungen und Verbesserungen zur Steigerung der Effizienz des Geschäftsbereichs vorsieht. Dieses Programm wird bis Ende 2001 laufen und dient dem Zweck, durch Steigerung der Produktivität der industriellen Abläufe und der Betreuungsaktivitäten die Margen und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

MILITÄRFLUGZEUGE — EUROFIGHTER

Übersicht

Der Eurofighter 2000 (der als „Eurofighter“ bekannt ist und für den Export außerhalb Europas „Typhoon“ genannt wird) ist ein Hochleistungs-Mehrzweck-Kampfflugzeug, das für Luftüberlegenheit in komplexen Luftgefechtszenarien optimiert worden ist. Es ist für den Luftkampf über große Entfernungen außerhalb der Sichtweite einsetzbar und besitzt die für den Nahkampf erforderliche hohe Agilität. Es ist mit den modernsten NATO-Waffen voll kompatibel. Nach dem Launch im Oktober 1988 startete die Produktionsphase dieses Programms gemäß dem Rahmenvertrag („Umbrella Contract“), in dem die Beschaffung von 620 Flugzeugen seitens Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien vorgesehen ist, im Januar 1998. Griechenland, das ebenfalls der NATO angehört, hat ebenfalls eine Zusage zum Kauf von Eurofightern abgegeben.

Dank der anspruchsvollen Technologie, die bei dem Eurofighter-Projekt eingesetzt wird, verfügen die an dem Programm beteiligten Partner über umfangreiches Wissen in der Flugzeugkonstruktion und haben aufgrund hochqualifizierter Ingenieure, Konstrukteure und Mitarbeiter in der Produktion wertvolles technisches Know-how erworben. Dies hat dazu geführt, dass neue Technologien auch in zivilen Anwendungen, Flugzeugstrukturen und in der Avionik Anwendung finden. Aufgrund der hohen Strapazierfähigkeit von Kampfflugzeug-Bauteilen sind diese für den Einsatz im zivilen Bereich gut geeignet und bieten aufgrund ihrer fortschrittlichen Konstruktion und Auslegung erhöhte Zuverlässigkeit.

Markt

Die weltweite Produktion von Kampfflugzeugen verteilt sich auf zwei große US-Hersteller, kleinere europäische Konkurrenten und russische Hersteller.

Nach der Konsolidierungswelle der Flugzeughersteller in den Vereinigten Staaten sind nur zwei große Auftragnehmer für Kampfflugzeugplattformen verblieben: Boeing (einschließlich McDonnell Douglas), die die F/A-18 und die F-15 baut, und Lockheed Martin, die die F-16 Reihe herstellt. Die neue F-22 wird von den beiden Unternehmen gemeinsam produziert werden, mit Lockheed als Hauptauftragnehmer. Northrop Grumman ist nur noch als Hauptzulieferer (rund 40 %) für die F/A-18E/F tätig.

In Europa verteilt sich die Produktion von Kampfflugzeugen auf drei Unternehmen (i) Dassault Aviation, Hersteller der Rafale und Mirage 2000; (ii) Saab (Partner von BAE SYSTEMS), Hersteller der Gripen; und (iii) das Eurofighter-Konsortium, an dem vier Staaten beteiligt sind, und das sich aus BAE SYSTEMS, Dasa, Alenia und CASA zusammensetzt.

In Russland werden Kampfflugzeuge von zwei Herstellern geliefert: (i) Sukhoi, die die Su-27 und zahlreiche bis zu Su-35 durchnummerierte Derivate herstellt, und (ii) VPK MAPO, ehemals Konstruktionsbüro Mikoyan (Mikoyan Design Bureau), die die MiG-29 und verschiedene Varianten (z.B. MiG-29SMT) baut.

Derzeit gibt es die folgenden Kampfflugzeugplattformen, die von einer Vielzahl der meisten Verteidigungsministerien weltweit beschafft werden:

<u>Hersteller</u>	<u>Flugzeugtyp</u>	<u>Erstauslieferung</u>
Boeing (McDonnell Douglas)	F-15 (<i>Eagle</i>)	1973
Lockheed Martin.....	F-16	1976
Boeing (McDonnell Douglas)	F/A-18 (<i>Hornet</i>)	1980
Dassault Aviation.....	Mirage 2000	1983
VPK/MAPO	MiG-29	1983
Sukhoi.....	Su-27 Serie	1986
Saab	Gripen	1993
Boeing	F/A-18 (<i>Super Hornet</i>)	1998
Dassault Aviation.....	Rafale	1999
Mitsubishi/Lockheed Martin	F-2	2000 ⁽¹⁾
Boeing/Lockheed Martin	F-22 (<i>Raptor</i>)	2001 ⁽¹⁾
Eurofighter-Konsortium	Eurofighter (<i>Typhoon</i>)	2002 ⁽¹⁾

(1) Geplanter Auslieferungstermin.

Außer den oben aufgeführten Herstellern haben zwei Konsortien, eines unter der Führung von Lockheed Martin und das andere unter der Führung von Boeing, Angebote für die Entwicklung des Joint Strike Fighter („JSF“) für das US-Verteidigungsministerium abgegeben. Es besteht die Möglichkeit, dass der JSF letztlich von beiden gemeinsam entwickelt wird, anstatt dass ein Anbieter allein den gesamten Auftrag erhält.

Nach Angaben der Teal Group kostet eines der oben genannten Kampfflugzeuge je nach Typ und Spezifikationen flugbereit zwischen Dollar 30-100 Mio., wobei die Hauptsegmente der Kampfflugzeugplattform — Flugzeugstruktur, Triebwerk(e) und Flugzeugsysteme und Ausrüstung — typischerweise jeweils rund ein Drittel des Gesamtaufpreises ausmachen.

Programmstruktur

Die Eurofighter Jagdflugzeug GmbH („Eurofighter GmbH“) ist die Managementgesellschaft des Eurofighter Programms. An der Gesellschaft sind zurzeit BAE SYSTEMS und Dasa (mit jeweils 33 %), Alenia (21 %) und CASA (13 %) beteiligt. Nach Zusammenlegung der Beteiligungen von Dasa und CASA in EADS, wird EADS der größte Gesellschafter des Eurofighter Programms sein.

Die jeweiligen Anteile der Partner des Eurofighter Konsortiums betragen an der Produktion 37,5 % für BAE SYSTEMS, 30 % für Dasa, 19,5 % für Alenia und 13 % für CASA und entsprechen jeweils der relativen Anzahl bestellter Flugzeuge. Dasa ist für das Rumpfmittelteil, die Flugsteuerungssysteme und die Endmontage der 180 Flugzeuge zuständig, die für die deutschen Streitkräfte bestimmt sind. CASA ist zuständig für die Fertigung des rechten Flügels und der Vorflügel sowie die Endmontage der 87 Flugzeuge, die von den spanischen Streitkräften bestellt worden sind. Das Eurofighter-Programm ist ein Single-Source-Programm, d.h. es gibt bei der Zuständigkeit für Konstruktion und Produktion keine Redundanzen (mit Ausnahme der Endmontage, deren Volumen gemessen am Gesamtprogramm gering ist), was zu einer günstigen Kostenstruktur des Programms führt. Nachstehend ist die Arbeitsteilung unter den vier Partnern des Eurofighter-Konsortiums angegeben:

<u>Hersteller</u>	<u>Vom nationalen Verteidigungsministerium⁽¹⁾ beschaffte Flugzeuge</u>	<u>Arbeitsanteil an der Serienproduktion</u>	<u>Produktionsaufgaben</u>
BAE SYSTEMS.....	232	37,5 %	Rumpfvorderteil; Canards; Kabinenhaube; Rückenverkleidung; Seitenleitwerk; innere Landeklappen; Stufe 1 des Rumpfhecks; Endmontage aller britischen Flugzeuge.
Dasa.....	180	30,0 %	Rumpfmittelteil; Flugsteuerungssysteme; Endmontage aller deutschen Flugzeuge.
Alenia.....	121	19,5 %	Linker Flügel; äußere Landeklappen; Fertigstellung des Rumpfhecks; Endmontage aller italienischen Flugzeuge.
CASA.....	87	13,0 %	Rechter Flügel; Vorflügel; Endmontage aller spanischen Flugzeuge.

(1) Entsprechend dem Rahmenvertrag.

Kunden und Märkte

Das Eurofighter-Konsortium will bis zu 50 % des gesamten Exportmarkts, der für die nächsten 30 Jahre auf 800 Flugzeuge im Wert von mehr als Euro 50 Mrd. geschätzt wird, gewinnen. Im März 2000 beschloss Griechenland, 60 Flugzeuge im Wert von rund Euro 6 Mrd. zu kaufen und eine Option auf 30 weitere einzugehen. Die Auslieferungen sollen 2005 beginnen. Desweiteren hat die norwegische Regierung Anfang des Jahres 2000 in Erwägung gezogen, 20 Flugzeuge (mit einer Option auf 10 weitere) des Typs F-16 von Lockheed-Martin oder Eurofighter zu erwerben. Auf einen Regierungsvorschlag hin hat das norwegische Parlament kürzlich beschlossen, auf diese Beschaffungsmaßnahme zu verzichten und die bestehende Flotte von F-16 Flugzeugen ab 2012 zu ersetzen.

Die Entscheidungen der Verteidigungsministerien über die Beschaffung von Kampfflugzeugen werden einerseits vom Bedarf bestimmt (der wiederum von der für nötig erachteten Luftverteidigungs- bzw. Einsatzfähigkeit abhängt, um den unterschiedlichsten potentiellen Bedrohungen begegnen zu können), und andererseits von politischen und finanziellen Rahmenbedingungen, insbesondere seit dem Ende des Kalten Krieges.

Konkrete Faktoren, die die Antwort auf die Frage: „Wie viele von welcher Plattform?“ mitbestimmen könnten, sind: (i) der in erster Linie verfolgte Zweck (und eine Präferenz für Mehrzweck-Kampfflugzeuge), (ii) Art und Häufigkeit der erwarteten Einsätze, (iii) Eingliederungsfähigkeit in die nationale Flotte bzw. die Flotten von Alliierten; (iv) die gesicherte Versorgung mit Ersatzteilen und (v) Wartungs- und Betriebskosten — die bei neu entwickelten Plattformen gegenüber älteren Plattformen in der Regel niedriger sind, da bei jeder neuen Plattform einschlägige Erfahrungen berücksichtigt werden. Nachdem eine Typenentscheidung gefallen ist, führen Erwägungen hinsichtlich Pilotenausbildung, Ersatzteilen, Wartung und Eingliederungsfähigkeit meist zum Erwerb weiterer Maschinen des gleichen Typs, möglicherweise in neuen Versionen.

Produktion

Die Entwicklungsphase des Eurofighter-Programms ist nahezu abgeschlossen: im September 1998 wurde der Festpreisauftrag für das erste Serienlos von 148 Flugzeugen unterzeichnet, die 2002 zwischen 2005 ausgeliefert werden sollen; davon sind 44 für Deutschland bestimmt und 20 für Spanien. Die Auslieferung der ersten

Flugzeuge aus der Serienproduktion beginnt im zweiten Halbjahr 2001. Die Produktion wird voraussichtlich bis zum Jahr 2015 fortgesetzt.

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.

Der Eurofighter soll die Effizienz der Einsatzflotten verbessern, denn dieses Modell ist für den Luftkampf im Überschallbereich über große Reichweiten außer Sichtweite, den Luft-Nahkampf im Unterschallbereich, für Missionen wie Abriegelung des Gefechtsfelds, zur Luftnahunterstützung, zur Unterdrückung und Ausschaltung der gegnerischen Luftverteidigung und Einsätzen gegen Seeziele geeignet. Die taktischen Forderungen, die das Flugzeug erfüllen muss, sind von Großbritannien, Deutschland, Italien und Spanien gemeinsam vertraglich festgeschrieben worden. Danach muss der Eurofighter mit Allwetter-, Kurzstart- und -landefähigkeiten, großer Überlebensfähigkeit und hoher Einsatzwirkung ausgestattet sowie von externem Bodendienstgerät weitgehend unabhängig sein (Autonomie). Der Eurofighter entspricht dem neuesten Stand der Technik, und das Management ist der Auffassung, dass dieses Flugzeugmuster über Wachstumspotential in Hinsicht auf Avionik und Leistungsfähigkeit des Waffensystems und damit über eine sehr lange Lebensdauer verfügt.

Technologische Entwicklung

EADS und Boeing sind derzeit jeweils von der deutschen bzw. der US-Regierung mit einem neuen Forschungsprogramm namens VECTOR beauftragt. Ziel dieses Programms ist die Konstruktion innovativer Flugregelsysteme mit integrierter Schubvektorsteuerung zur Verbesserung der Flugleistung, und die Untersuchung neuer Konfigurationen, bei denen die Schubvektorsteuerung konventionelle Steuerflächen wie das Seitenleitwerk ersetzt. Weitere Ziele des VECTOR Programms sind u.a. Studien zu verkleinertem Leitwerk und Flüge mit extrem kurzen Start- und Landestrecken und -geschwindigkeiten. Die aus diesem Programm, das bis zum Jahr 2002 laufen soll, gewonnenen Kenntnisse können auf bestehende Flugzeuge und neue Konfigurationen wie den Eurofighter und den Mako übertragen werden.

MILITÄRFLUGZEUGE — TRAINER – UND LEICHTE KAMPFFLUGZEUGE

Übersicht

Das Management erwartet, dass der gesamte potentielle Bedarf an Trainer- und leichten Kampfflugzeugen zwischen 2005 und 2025 bis zu 2.500 Flugzeuge umfasst. Auf diesem Sektor herrscht starker Wettbewerb zwischen BAE SYSTEMS (Hawk), Alenia/Aermacchi/Embraer (AMX/ATA), AeroVodochody/Boeing (L-159 ALCA), KAI/Lockheed Martin (T-50) und anderen Herstellern.

Produkte

Programm Mako (LCA/AT)

Der Mako wurde aus Anfangsstudien, die im Jahr 1994 begannen, entwickelt, und wird derzeit als leichtes Kampfflugzeug bzw. Hochleistungs-Trainerflugzeug konstruiert, in das spezifische Technologien integriert werden, die im Rahmen des Eurofighter-Programms entwickelt wurden. Das Management ist der Auffassung, dass viele der heute von anderen Herstellern in diesem Produktsektor angebotenen Muster dem Ende ihrer Nutzungsdauer entgegen gehen und nur wenige Verbesserungen tatsächlich auch wirtschaftlich sind. Deswegen wurde der Mako so ausgelegt, dass er mit seiner technologisch fortschrittlichen Flugzeugstruktur, einem ausgezeichneten Wachstumspotential und einen relativ erschwinglichen Preis, diese Produktlücke füllt.

Zunächst wird das Flugzeug in zwei Varianten erhältlich sein, die auf der gleichen Grundkonstruktion und Flugzeugstruktur und dem gleichen Antriebssystem aufbauen: ein Trainerflugzeug mit Tandem-Cockpit, reduziertem Schub, eingeschränkter Avionik/eingeschränktem Waffensystemen sowie ein einsitziges leichtes Kampfflugzeug mit modernem Radar, ECM-Ausstattung, kompletter digitaler Avionik und fortschrittlichen Waffen. Die „Tarnkappen“-Konstruktion zeichnet sich durch die großzügige Verwendung von Verbundwerkstoffen und einem Radar-Querschnitt von unter einem Quadratmeter aus.

EADS führt derzeit Gespräche über Mako mit mehreren Ländern, wobei die Gespräche mit den Vereinigten Arabischen Emiraten am weitesten fortgeschritten sind.

CASA C-101 Aviojet

Die C-101 wurde von CASA als ein Trainerflugzeug und Flugzeug für die Luftnahunterstützung entworfen. Sie ist für zwei Piloten ausgelegt, wobei der hintere Sitz erhöht ist und so die Sicht von beiden Sitzen aus sehr gut ist. Das Flugzeug besitzt einen geringen Treibstoffverbrauch, erfordert einen geringeren Wartungsaufwand, ist sehr manövrierfähig, geräuscharm und verfügt über eine niedrige Infrarotsignatur.

Die C-101 besitzt ein integriertes Navigations- und Waffeneinsatzsystem, mit einem Head-up-Display, Flugdaten- und -missionscomputern nebst einer integrierten Trägheitsnavigations-Plattform und weiteren integrierten Steuer- und Anzeigesystemen. Sechs Außenlaststationen unter den Flügeln und eine zentrale Station unter dem Rumpf ermöglichen die Mitnahme von Außenlasten von bis zu 4.000 lbs., so dass die C-101 sehr hohe taktische Einsatzfähigkeit besitzt. 151 C-101 sind an die Luftstreitkräfte von Chile, Honduras, Jordanien und Spanien verkauft worden.

Seeüberwachungsflugzeug MPA 2000

Im Rahmen des MPA (*Maritime Patrol Aircraft*)-Ersatzprogramms sollen die Bréguet Atlantics der deutschen und italienischen Marine ersetzt werden. Dieses Programm wurde bereits mehrfach verschoben, weshalb die vorhandenen Atlantic 1 Flugzeuge nachgerüstet werden mussten. Dennoch müssen diese Flugzeuge, die inzwischen über dreißig Jahre alt sind, dringend ersetzt werden.

Deutschland hat mit Italien über die Einrichtung eines gemeinsamen Programms verhandelt, im Rahmen dessen 24 Flugzeuge produziert werden sollen (14 für Italien, 10 für Deutschland). Das gesamte Programm, das sich zur Zeit in der Definitionsphase befindet, wird auf knapp Euro 3,5 Mrd. geschätzt. Die Entwicklung soll im Jahr 2002 beginnen, die Auslieferung an Deutschland im Jahr 2007 und an Italien im Jahr 2008 erfolgen.

Der Zusammenschluss zu EADS könnte zu einer Erweiterung des Programms auf Frankreich führen, da die französische Marine ihre Atlantique 2 Flugzeuge ebenfalls modernisieren will, einschließlich der Systeme und Triebwerke, was von der Entscheidung der betreffenden Verteidigungsministerien abhängig ist.

REGIONALFLUGZEUGE — ATR

Übersicht

EADS ist gleichberechtigter Partner im ATR-Konsortium mit Alenia Aerospazio („Alenia“), einer Division der italienischen Finmeccanica. ATR gehört am Weltmarkt zu den führenden Anbietern von Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 70 Passagiere.

Markt

Der Markt für regionale Verkehrsflugzeuge ist abhängig von dem Bedarf der regionalen Flugverkehrsgesellschaften an Flugzeugen, die auf Strecken von durchschnittlich 500 km (255 Nm) und/oder mit einer durchschnittlichen Flugzeit von rund einer Stunde betrieben werden. Eine von dem OAG (Official Airline Guide) durchgeführte Studie hat ergeben, dass die Anzahl der verfügbaren Sitzkilometer am regionalen Markt in Nordamerika jährlich durchschnittlich um rund 8 % und in Europa zwischen 1990 und 1999 um 10 % gestiegen ist. In den vergangenen Jahren ist die Nachfrage nach regionalen Düsenflugzeugen mit weniger als 70 Sitzen gestiegen, insbesondere aufgrund der Tatsache, dass die regionalen Flugverkehrsgesellschaften ihr Einzugsgebiet ausdehnen und längere Strecken fliegen. Diese Flugverkehrsgesellschaften haben historisch Turboprop-Flugzeuge betrieben, die in Anschaffung und Betrieb nicht so teuer sind wie Düsenflugzeuge, welche EADS derzeit nicht produziert. Weitere Vorteile der Turboprop-Flugzeuge sind ihre größere Flexibilität in Bezug auf klimatische Gegebenheiten und den Zustand der Startbahn (einschließlich der Fähigkeit, kürzere Startbahnen und nicht asphaltierte Flächen zu benutzen) sowie niedriges Schadstoffemissionsniveau.

In dieser Branche hat in den letzten Jahren eine Konzentration des Marktes 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 1999 war der Weltmarkt für die derzeit in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 40 - 70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR mit 69 % des Gesamtumsatzes und die kanadische Firma Bombardier mit 25 %. Den Weltmarkt für regionale Düsenflugzeuge teilen sich in der Hauptsache Bombardier, die brasilianische Firma Embraer und Fairchild Dornier. Der Markt für Düsenflugzeuge ist derzeit von einem scharfen Preiswettbewerb und Auseinandersetzungen zwischen den Regierungen über staatliche Hilfe bei der Finanzierung von Flugzeugverkäufen gekennzeichnet. EADS verhandelt derzeit mit Embraer, einem Hersteller regionaler Düsenflugzeuge, an dem EADS wegen der sich ergänzenden Produktpaletten von ATR und

Embraer eine Minderheitsbeteiligung erworben hat, über eine Kooperation in den Bereichen Vertrieb und Marketing, Kundenservice und Asset Management.

Produkte und Dienstleistungen

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 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. Im September 1999 wurden diese Flugzeuge in einer Umfrage des *Air Finance Journal* bei Betreibern und Investoren hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und Rentabilität an erster bzw. zweiter Stelle vor Düsenflugzeugen eingestuft. Wie bei Airbus bringt auch bei ATR das Konzept der Flugzeugfamilie Kosteneinsparungen bei der Ausbildung, der Wartung, der Versorgung mit Ersatzteilen und des Crew Einsatzes (Cross Crew Qualification).

ATR 42-500

Die ATR 42-500 bildet den Eckstein der ATR Flugzeugfamilie. Sie hat die breiteste Flugkabine ihrer Klasse und bietet den bis zu 50 Passagieren dadurch mehr Raum, mehr Komfort und besseren Lärmschutz. Bis zum 31. Dezember 1999 waren Aufträge für insgesamt 359 Flugzeuge der Serie ATR 42 eingegangen, womit dieses Flugzeug in seinem Marktsegment (Turboprop-Flugzeuge für 50 Passagiere) das am meisten verkaufte Flugzeug war.

ATR 72-500

Die ATR 72 wurde durch Streckung des Rumpfes der ATR 42 entwickelt, um den Bedarf der Flugzeugbetreiber an größeren Regionalflugzeugen nachzukommen. Die ATR 72-500 kann bis zu 74 Passagiere aufnehmen. Sie hat den gleichen Rumpfquerschnitt, das gleiche Cockpit und ist mit den gleichen grundlegenden Flugzeugsystemen ausgestattet wie die ATR 42 Serie. Bis zum 31. Dezember 1999 waren insgesamt 254 ATR 72 in Auftrag gegeben worden.

Flugzeugderivate

Zur ATR-Familie gehört eine Reihe spezialisierter Frachtersversionen. Eine in eine Frachtmaschine umrüstbare Version des Passagierflugzeuges gibt es sowohl bei der ATR 42 als auch bei der ATR 72, die über eine Ladeklappe am Vorderteil des Flugzeugs verfügt. Die ATR erwägt derzeit die Entwicklung eines reinen Frachtflugzeugs mit einer großen Ladeklappe, durch die Standard-LD3 Flugzeugcontainer geladen werden können.

Kundenservice

ATR hat eine weltweite Kundenservice-Organisation eingerichtet, die ihren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs Kundenservice anbietet. Servicecenter und Ersatzteillager befinden sich in Toulouse, in der Nähe von Washington, D.C. und in Singapur. Das ATR „Aircraft on Ground“ System bedient seine Kunden 24 Stunden am Tag. Die drei Ersatzteilcenter sind durch ein Ersatzteil-Verwaltungssystem verbunden, das die optimale weltweite Verteilung der Ersatzteile gewährleistet. Zur Senkung der Lagerhaltungskosten hat ATR mit jedem Zulieferer Produktbetreuungsverträge abgeschlossen, die eine optimale Verfügbarkeit jener Ersatzteile sicherstellen, die nicht vom ATR „Aircraft on Ground“ System am Lager gehalten werden.

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. Um das sich daraus ergebende Risiko und den Restwert der gebrauchten Flugzeuge besser zu steuern und sich auf den wachsenden Markt für gebrauchte Flugzeuge einzustellen, hat ATR im Jahr 1998 die Division ATR Asset Management eingerichtet. Durch ihre Unterstützung bei der Unterbringung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge hat ATR Asset Management insbesondere auf aufstrebenden Märkten für ATR neue Kunden gewonnen, denen sie hochwertig instandgesetzte Flugzeuge zu attraktiven Preisen liefert. 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 lang außer Betrieb, bis sie generalüberholt und je nach Marktlage verkauft oder verleast werden.

Produktion

Betriebsstätten

EADS fungiert als Systemarchitekt bei der Entwicklung und als Koordinator bei der Fertigung von ATR-Flugzeugen und ist für ihre Zulassung und danach für die Überprüfung ihrer Lufttüchtigkeit zuständig. Das Konsortium will die Spezialkenntnisse sowohl von EADS als auch von Alenia nutzen. Die Fertigungsstätten von Alenia in der Nähe von Neapel, Italien, stellen den Rumpf und die Leitwerke her. Die Flügel werden am EADS-Standort Saint-Nazaire und die Triebwerksgehäuse am EADS-Standort Saint-Martin in der Nähe des Flughafens Toulouse montiert. Endmontage, Flugerprobung, Zulassung und Auslieferung nimmt EADS am Standort Toulouse vor. EADS vergibt bestimmte Aufgaben an den Geschäftsbereich Airbus, u.a. Konstruktion und Fertigung der Flügel, Flugerprobung und Informationstechnologie.

Produktionssystem

Das Produktionssystem der ATR, das die Endmontage in zwei Stufen vornimmt, ermöglicht dem Konsortium, sich rasch und wirksam auf eine Veränderung der Marktlage einzustellen. Auf der ersten Stufe stellt ATR halbfertige Flugzeuge in Standardkonfigurationen in fortlaufender Produktion her; dieser Output kann noch innerhalb bestimmter Parameter verändert werden. Wenn eine Festbestellung eingeht, wird das halbfertige Flugzeug in die zweite Produktionsstufe überführt, wo es nach den Vorgaben des Kunden endgültig ausgestattet wird. Dieses flexible System erlaubt ATR, das erforderliche Betriebskapital durch „Just-in-time“-Absprachen mit den Zulieferern zu reduzieren.

Kostenüberwachung

Seit 1996 hat sich Aerospatiale auf die Straffung der Logistik und des Einkaufs für das ATR Programm sowie auf die Verbesserung der Bedingungen, zu denen sie Triebwerke und andere Ausrüstungen kauft, konzentriert. Dieses Projekt, das als „*Croissance et Adaptation par les Processus*“ bekannt ist, hat die Gesamtkosten der ATR-Beteiligung von Aerospatiale Matra bedeutend gesenkt. EADS beabsichtigt, diese Bemühungen auch in Zukunft energisch fortzusetzen.

LEICHTE FLUGZEUGE

Socata

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. Auf diesem Marktsegment gehen viele Flugzeuge dem Ende ihrer Nutzungsdauer entgegen. Deshalb glaubt das Management, dass sich der Absatz der Socata demnächst erhöhen wird.

Seit dem Beginn seiner Tätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten Anfang der 60er Jahre hat sich Socata als führender Unterauftragnehmer für komplette Baugruppen positioniert. Diese Tätigkeiten umfassen (i) spezialisierte Aufträge einschließlich Entwicklung, Produktion, Installation und Integration als Subunternehmer und (ii) Produktionsunteraufträge ohne Konstruktionsleistungen. 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 Socata Konstruktionsleistungen für eine Reihe europäischer Flugzeugprogramme, darunter Airbus, Eurocopter, Mirage und Falcon.

UMRÜSTUNG UND WARTUNG VON FLUGZEUGEN

EADS ist ein bedeutender Anbieter von Umrüstungs- und Wartungsdiensten für Fluggesellschaften und Luftwaffen.

EADS wird versuchen, durch Zusammenlegung der Tätigkeiten (i) der Aerospatiale Matra-Tochtergesellschaft Sogerma, (ii) der Dasa-Tochtergesellschaft Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW), (iii) der Militärflugzeug-Wartung

von Dasa und (iv) des Wartungsbereichs von CASA Synergie-Effekte bei der Umrüstung und Wartung von Flugzeugen zu erzielen. Das Management ist der Auffassung, dass die Bündelung von Spezialkenntnissen in einem stabilen Umfeld hochqualifizierter Facharbeiter der Umrüstungs- und Wartungsgruppe von EADS die Möglichkeit eröffnen wird, für eine breite Palette von Flugzeugen, darunter allen von EADS hergestellten Flugzeugen, Leistungen zu erbringen. Außerdem könnten bei zyklischen Veränderungen der Marktlage innerhalb der Umrüstungs- und Wartungsgruppe zunehmend Facharbeiter ausgetauscht werden und sich auf diese Weise weitere Synergie-Effekte ergeben. Darüberhinaus 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 Wartung von Verkehrsflugzeugen wird der Wissensaustausch mit EADS bei der Wartung der ersten Airbus-Generationen und auch bei der Ausnutzung des Wartungsbedarfs neuerer Flugzeuge wie der A320 oder A330/A340 wertvoll sein. Das Management glaubt, dass Wartungspakete, die den gesamten Wartungsbedarf der Kunden abdecken, insbesondere für kleine Fluggesellschaften attraktiv sein werden.

UMRÜSTUNG UND WARTUNG KOMMERZIELLER FLUGZEUGE

Überblick

Umrüstung

Die Umrüstung von Verkehrsflugzeugen, also die Veränderung der ursprünglichen Konfiguration eines Flugzeugs, damit es andere Aufgaben erfüllen kann oder ein neues Erscheinungsbild erhält, kann in zwei Segmente eingeteilt werden. Bei dem ersten handelt es sich um die Umwandlung von Passagierflugzeugen in Transportflugzeuge, was normalerweise 30.000 bis 40.000 Arbeitsstunden und den Einsatz qualifizierter Fachkräfte erfordert, um die Zelle des Flugzeugs sowie seine passagierbezogenen Systeme wie Klimaanlage, Heizung und Beleuchtung umzubauen. Das andere Segment betrifft die Veränderung der Innenausstattung von Passagierflugzeugen, die notwendig wird, wenn der Betreiber die Ausstattung und das Erscheinungsbild der Flugzeugkabine ändern möchte oder wenn ein Flugzeug an eine andere Fluggesellschaft verkauft wird. Diese Art der Umwandlung umfasst auch VIP- oder Business-Innenausstattungen.

Wartung

Flugzeugwartung beruht auf einem System von Inspektionen und Wartungsservice, die in den vom Flugzeughersteller herausgegebenen Wartungshandbüchern oder Wartungsplanunterlagen (*Maintenance Planning Documents*, „MPD“) beschrieben sind. Inspektionen und routinemäßige Wartungsarbeiten werden täglich, wöchentlich, monatlich oder jährlich ausgeführt. Desweiteren werden Großinspektionen und umfangreichere Wartungsarbeiten durchgeführt, alle vier bis fünf Jahre die „C4-Wartung“ und alle acht bis zehn Jahre die „C8-Wartung“ oder „D-Wartung“. Der C4-Wartungsservice erfordert normalerweise 4.000 bis 15.000 Arbeitsstunden, während der C8- oder D-Wartungsservice normalerweise 6.000 bis 35.000 Arbeitsstunden in Anspruch nimmt. Durch die Regelmäßigkeit des Wartungskalenders kann sich der Wartungsdienst gut auf die Kundenbedürfnisse einstellen.

Zusätzlich zur oben beschriebenen Flugzeugwartung müssen die einzelnen Flugzeugteile überprüft, überholt und instandgesetzt werden, was nur von zertifizierten Werkstätten und Fachkräften durchgeführt werden darf. Die Hauptbauteile eines Flugzeugs, wie Triebwerke, Fahrwerk und Hilfstriebwerk (APU), bedürfen einer Wartung, die ebenso nur von zertifizierten Werkstätten mit entsprechend ausgebildeten Fachkräften und mit Spezialwerkzeugen durchgeführt werden kann. Von den gesamten Wartungskosten des Flugzeugbetreibers entfallen 40 % auf die Triebwerke, 10 % auf das Fahrwerk und 6 % auf das Hilfstriebwerk. Die Wartung anderer Flugzeugteile wie Avionik, elektromechanischer Geräte, Hydraulikanlage, Pneumatikanlage, Kabinenausstattung, Räder und Bremsen machen über 20 % der gesamten Wartungskosten aus. Diese Arbeiten werden entweder direkt oder im Zusammenhang mit den Überprüfungen der Flugzeugzelle ausgeführt.

Markt

Umrüstung

Zu den Kunden auf dem Markt für die Umrüstung von Zivilflugzeugen gehören Luftfrachtgesellschaften wie z.B. UPS oder FedEx, Fluggesellschaften mit kleinen Flotten sowie Finanzierungsgruppen, die es bevorzugen, Flugzeuge zu leasen und nicht selbst zu betreiben. Die Entscheidung, ein Passagierflugzeug in ein Transportflugzeug umzurüsten, hängt von zwei Faktoren ab. Erstens und in erster Linie ist eine Umrüstung die günstigste Art und Weise, ein verhältnismäßig modernes Transportflugzeug zu erhalten. Zweitens ist es im Interesse sowohl des Betreibers als auch des Flugzeugherstellers, dass der Restwert des Flugzeugs beim

Flottenersatz relativ hoch bleibt. Im Rahmen des Vertriebs kann das Angebot an einen Kunden für ein neues Flugzeug mit der Umrüstung eines älteren Modells kombiniert werden.

Die Marktforschung rechnet über die kommenden zwei Jahrzehnte mit einer Nachfrage nach 800 umgerüsteten Transportflugzeugen im mittelgroßen Nutzlastsegment, die sowohl die älteren Frachtflugzeuge ablösen als auch das für diesen Zeitraum erwartete Wachstum von jährlich 5,9 % im Transportflugzeugmarkt abdecken sollen.

Der Hauptkonkurrent von EADS im Frachter-Umrüstungsgeschäft ist Boeing. Boeing konzentriert seine Aktivitäten auf die Umrüstung eigener Modelle wie MD11, DC10 und B747. Bei Airbus-Flugzeugen ist der einzige Konkurrent BAE SYSTEMS Airbus mit der Umrüstung der Modelle A300B4 und möglicherweise auch A300-600. Bis heute hat EADS etwa doppelt so viele Airbus-Frachter-Umrüstungen durchgeführt wie BAE SYSTEMS Airbus.

Wartung

Der Markt für die Wartung von Verkehrsflugzeugen, der im Jahr 1999 Euro 2,6 Mrd. umfasste, wird bis 2003 voraussichtlich auf Euro 3,0 Mrd. anwachsen. In diesem Zusammenhang sollte der zugängliche Airbus-Markt wachsen.

In diesem Geschäftsfeld konkurrieren unabhängige Anbieter von Wartungsdienstleistungen mit großen Fluggesellschaften. Bestimmte Fluggesellschaften wie Air France und Lufthansa haben ihre eigenen Wartungsanlagen, die an die Größe ihrer Flotten angepasst sind. Ihr Wartungsbedarf ist daher von den Marktzyklen in geringem Maß beeinflusst. Andere Betreiber, insbesondere Fluggesellschaften in den USA, lassen Wartungsarbeiten von unabhängigen Anbietern wie z.B. Sogerma durchführen, um dadurch Kosten zu sparen. Bei Leasinggesellschaften sind meist finanzielle anstatt technische Erwägungen Grundlage der Entscheidung über Art und Umfang der durchzuführenden Wartungsarbeiten, was dazu führt, dass sie sich für den geringsten nötigen Wartungsaufwand entscheiden. Das Management ist jedoch der Ansicht, dass diese Betreiber in Zukunft in stärkerem Maße qualitativ hochwertige Wartungsarbeiten von unabhängigen Wartungsanbietern ausführen lassen werden.

Im Bereich der Wartung von Baugruppen sind BF Goodrich auf dem Gebiet Fahrwerke und United Technologies, Allied Signal und Triumph auf dem Gebiet Hilfstriebwerke die Hauptkonkurrenten von Sogerma.

Produkte

Die Flugzeugumrüstungs- und -wartungsaktivitäten von EADS umfassen Flugzeugmodifikationen, Flugzeugumrüstungen sowie die Nachrüstung und Herstellung von Flugzeugkomponenten sowie die Wartung für Fluggesellschaften und Luftwaffen.

Umrüstung und Nachrüstung

Auf dem Gebiet der Umrüstung hat sich EADS auf die Umrüstung von Passagierflugzeugen des Typs Airbus A300 und A310 in Transportflugzeuge spezialisiert. Das Management glaubt, dass sich das gleichzeitige Marketing von Wartungs- und Umrüstungsarbeiten vorteilhaft ausgewirkt hat, denn EADS wird häufig mit der Wartung der Flugzeuge betraut, die umgerüstet wurden. EADS will auf dieser Spezialisierung aufbauen und sich auf dem wachsenden Markt der Frachter-Umrüstung für die A300-600, A320 und A330 etablieren.

Bis heute hat EADS insgesamt 77 A300 und A310 zu Frachtflugzeugen umgebaut. Das von Dasa und Aerospatiale Matra gemeinsam entwickelte Umrüstungskonzept wurde in den Jahren 1982/83 erstmalig bei einer A300 angewandt. Die dafür verwendeten Teile, *Original Equipment Manufacturer* oder „OEM“ Teile genannt, sind Originalteile der entsprechenden Transportflugzeugversion der Airbus-Serie, so dass ein Transportflugzeug entsteht, das einem serienmäßig hergestellten Frachtflugzeug sehr ähnlich ist. Obwohl der Einsatz von Originalteilen anfänglich teurer sein kann als andere Umrüstungslösungen, glaubt das Management, dass diese Methode der Umrüstung letztlich zu qualitativ hochwertigeren Flugzeugen führt als die alternativen Umrüstungslösungen.

EADS ist der Ansicht, dass der Markt für Nachrüstungen von Flugzeugkabinen Wachstumsmöglichkeiten bietet, und entschied daher im Jahr 1998, die Tätigkeiten in diesem Bereich zu expandieren.

Wartung

EADS bietet eine breite Palette nach Terminplänen festgelegter Wartungsarbeiten an. Da die Anzahl und das Alter der Airbus-Flotten weltweit zunimmt, glaubt das Management, dass Sogerma seine historisch starke und wettbewerbsfähige Position im Airbus-Wartungsmarkt auch auf einem unter einem Überangebot leidenden Markt

behaupten kann. EADS hat sich an den Standorten in Bordeaux und Toulouse auf die Wartung von Airbus- und ATR-Flugzeugen sowie von McDonnell Douglas MD80 und Militärflugzeugen spezialisiert. Im Bereich Flugzeugsysteme deckt EADS einen breiten Markt ab, einschließlich Airbus- und ATR-Flugzeuge in Bordeaux sowie mehrere Hubschrauber- und Militärflugzeugmodelle. Boeing-Flugzeuge werden von einer US-Tochtergesellschaft von EADS in Barfield gewartet.

EADS bietet Wartungsdienstleistungen für viele verschiedenen Flugzeugteile an, so z.B. von Triebwerken, Hilfstriebwerken (APUs), Fahrwerken, elektromechanischen Geräten, Hydraulikanlagen und der Avionik, die Navigations-, Kommunikations- und Computersysteme umfasst.

EADS bietet außerdem logistische Dienstleistungen an, indem sie den Fluggesellschaften ihre umfangreichen Ersatzteillager zur Verfügung stellt. Diese Aktivitäten verschaffen EADS eine günstige Position bei der Vergabe damit im Zusammenhang stehender Reparaturen und Wartungsarbeiten.

Produktion

EADS hat insgesamt sechs Standorte in diesem Geschäftsfeld, in Frankreich und Deutschland sowie in Miami/Florida und Casablanca/Marokko. Sogermas Standort in Rochefort im Südwesten Frankreichs ist auf die Herstellung von Kabinenausstattungen und Airbus-Zellenteilen spezialisiert, während in ihrem Werk in Rouen im Nordwesten Frankreichs Hilfstriebwerke und Fahrwerke von Linienflugzeugen gewartet werden. In Sogermas anderen Werken werden verschiedene Wartungs- und Umrüstungsarbeiten ausgeführt. In der EFW-Anlage in Dresden werden Passagierflugzeuge in Transportflugzeuge umgerüstet und Fußbodenplatten für alle Airbus-Modelle hergestellt.

UMRÜSTUNG VON MILITÄRFLUGZEUGEN

Überblick

Das Management ist der Ansicht, dass die Modernisierung von Militärflugzeugen gute Geschäftsmöglichkeiten mit nachhaltigem Wachstum und Profitabilität 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 Modernisierung der Zelle 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.

Produkte und Dienstleistungen

EADS hat auf dem Gebiet der Umrüstung und der Modernisierung von Militärflugzeugen wie F1 Mirage, F-4 Phantom, F-5, Tornado, MiG-29, E-3A Sentry, P-3 Orion, C-160 Transall, Breguet Atlantic 1 und C-130 Hercules ausgezeichnetes Know-how erworben. Diese Fähigkeiten werden bei der Erschließung neuer Märkte sowie bei weiteren Nachrüstungsarbeiten der mitteleuropäischen Militärflugzeugflotten und den zukünftigen Wartungsverträgen für den Eurofighter besonders wertvoll sein.

Aufgrund der sich ergänzenden Expertise und Erfahrung der an den vielen Militärflugzeugprogrammen beteiligten Partnern von EADS ist EADS in der Lage, an multinationale Kunden eine breite Produktpalette anzubieten sowie die Kundenbasis und die Exportchancen auszubauen.

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- Infrastruktur und Trägerraketen. Die Proforma-Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Raumfahrt beliefen sich im Jahre 1999 auf Euro 2,5 Mrd. oder 11 % der gesamten Proforma-Umsatzerlöse von EADS vor Anpassungen und Eliminierungen.

Der EADS Geschäftsbereich Raumfahrt entwirft, entwickelt und produziert, vor allem in seinen Tochtergesellschaften Astrium und Aerospatiale Matra Lanceurs (AML) sowie in seinem Geschäftsbereich CASA Raumfahrt:

- Satelliten,
- Raumfahrt-Infrastruktur und
- Trägerraketen.

Über ihre Beteiligungen an Ariespace und anderen Service-Anbietern bietet EADS zudem Dienstleistungen in den Bereichen Satellitentransport, Telekommunikation und Erdbeobachtung an. EADS ist außerdem durch ihre Tochtergesellschaften SODERN und CILAS auf den Gebieten der Optronik (Erd- und Sternsensoren) und der Lasertechnologie tätig.

Astrium ist das in der Raumfahrt führende Unternehmen Europas und deckt alle wichtigen Marktsegmente für Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägerraketenkomponenten ab. Im Satellitengeschäft wird Astrium als Hauptauftragnehmer (i) Telekommunikationssatelliten für führende Satelliten-Telekommunikationsfirmen sowie (ii) Erdbeobachtungs- und Forschungssatelliten für große nationale und internationale Institutionen wie die Europäische Weltraumorganisation (ESA) bereitstellen. In Übereinstimmung mit der Strategie von EADS, die Konsolidierung in der Luft- und Raumfahrt voranzutreiben, haben Aerospatiale Matra und Dasa die Gründung von Astrium gefördert. Diese wurde am 28. April 2000 mit Einbringung der Geschäftsaktivitäten von Matra Marconi Space (MMS), die zu gleichen Teilen im Besitz von Aerospatiale Matra und BAE SYSTEMS ist, und der Raumfahrtaktivitäten von Dasa einschließlich Dornier (d.h. Dornier Satellitensysteme GmbH (DSS) einschließlich Dasa und Dornier Raumfahrt-Infrastruktur (Dasa RI, Dornier RI)) vollzogen. EADS hält einen Anteil von 66 % am Kapital von Astrium, 25 % werden von BAE SYSTEMS gehalten; die verbleibenden 9 % werden indirekt von Minderheitsgesellschaftern der DADC sowie Dornier GmbH gehalten. Da EADS die Mehrheit an DADC und der Dornier GmbH hält, kann sie 75 % der Stimmrechte bei Astrium ausüben. Entsprechend der im Dezember 1998 getroffenen Vereinbarung erwägen die Gesellschafter von Astrium gegenwärtig eine Beteiligung von Alenia Spazio an Astrium. Alenia Spazio, eine Tochtergesellschaft der Finmeccanica, ist hauptsächlich auf den Gebieten Satelliten und Raumfahrt-Infrastruktur tätig.

AML ist auf den Gebieten kommerzielle Trägerraketen und ballistische Raketen aktiv und als industrieller Führer der Familie der Ariane-Trägerraketen für die Gesamtkonzeption der Trägerraketen sowie für die Organisation und Überwachung der industriellen Teams verantwortlich. Die zentrale Bedeutung von AML bei Ariane wird dadurch deutlich, dass es für einige der komplexesten und kritischsten Komponenten des Ariane Systems, wie z. B. Trägerstufen der Ariane 4 und Ariane 5, verantwortlich ist. Darüber hinaus ist AML der Hauptauftragnehmer im Zusammenhang mit der Entwicklung des unbemannten Raumtransporters ATV (Automatic Transfer Vehicle), dem Transportfahrzeug der internationalen Raumfahrtstation ISS, und liefert Bauteile für Satelliten und Trägerraketen. Überdies ist AML der Exklusivlieferant von ballistischen Raketen an den französischen Staat.

Der Raumfahrtbereich von CASA ist hauptsächlich auf dem Gebiet Entwicklung, Produktion, Integration und Qualifikation von Strukturen und Ausrüstung von Satelliten, Trägerraketen und anderen Raumfahrzeugen tätig.

Strategie

Der Raumfahrtbereich verfolgt eine profitable Wachstumsstrategie, die auf seiner Führungsrolle im Geschäft mit kommerziellen Trägerraketen und Satelliten basiert. Er verfolgt das Ziel, seinen Marktanteil auszuweiten und die wichtigsten Wachstumschancen in diesem sich rapide ändernden Umfeld zu nutzen. Die Hauptelemente der Strategie des Raumfahrtbereichs lassen sich wie folgt aufschlüsseln:

- **Stärkung der Führungsposition von Ariane im Markt für kommerzielle Trägerdienste.**

Als größter industrieller Anteilseigner und Lieferant von Ariespace wird EADS die Umstrukturierungsbemühungen der europäischen Raumfahrttransportindustrie vorantreiben, unter anderem durch die Rationalisierung der Produktion seiner Trägerraketensysteme. Zusätzlich wird EADS

die Initiative ergreifen, um von den Anteilseignern der Arianespace die Unterstützung zur Optimierung der Produktpalette der Ariane-Trägerraketenfamilie zu erhalten.

- **Ausweitung der Führungsrolle von EADS in europäischen militärischen Satellitenprogrammen und denen der NATO.**

Da die Tochtergesellschaften von EADS seit langem in deren nationalen Märkten (Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien) etabliert sind, verfügt EADS bei den staatlichen Kunden dieser Länder über eine hohe Glaubwürdigkeit und gute Vertragsverhältnisse. Unter Ausnutzung dieser Vorteile und der Erfahrung als Hersteller der NATO- und der Skynet-Serie militärischer Telekommunikationssatelliten beabsichtigt EADS, bei zukünftigen militärischen Telekommunikationssatelliten wie Skynet 5, Syracuse 3 und den NATO-Satelliten Hauptauftragnehmer zu werden. Weiterhin plant EADS, die Marktchancen für militärische Aufklärungssysteme, basierend auf der bestehenden Reihe von erfolgreichen kommerziellen und militärischen Erdbeobachtungssatelliten (z.B. SPOT, HELIOS, ERS), zu nutzen. Das Management ist der Ansicht, dass europäischen Militärfkunden durch den Kosovo-Konflikt die Bedeutung von Raumfahrtssystemen stärker vor Augen geführt wurde und sie Raumfahrtprojekten in Zukunft vermehrt Ressourcen widmen werden.

- **Nutzung von Technologien, die für militärische Zwecke entwickelt wurden, für kommerzielle Anwendungen.**

EADS hat in seinen militärischen Programmen eine große Anzahl innovativer Lösungen und modernster Technologien entwickelt. EADS plant kommerzielle Anwendungen dieser ursprünglich militärischen Technologien im zivilen Markt. So ist das Management z.B. der Ansicht, dass die technische Expertise von EADS auf dem Gebiet der militärischen Erdbeobachtungssysteme in den zivilen Bereichen übernommen und dort kommerziell vermarktet werden kann. Darüberhinaus werden diese gegenseitigen Synergien in beide Richtungen fließen, da bestimmte kommerzielle Technologien auch für militärische Zwecke genutzt werden können.

- **Ausnutzung des seit langem bestehenden Schwerpunktes auf der Lieferung von geostationären Satelliten an kommerzielle Telekommunikationsanbieter**

Auf dem Gebiet der kommerziellen Telekommunikationssatelliten wird EADS weiterhin die erfolgreiche Strategie der Konzentration auf geostationäre Satelliten verfolgen. Das Management von EADS geht davon aus, dass sie ihre Marktposition bezüglich geostationärer Satelliten weiter verbessern kann, wenn sie die Plattform EUROSTAR 3000, eine der leistungsfähigsten geostationären Satellitenfamilien, die im Moment verfügbar ist, im Markt einführt. Auf dem Markt für Telekommunikations-Konstellationssysteme in niedriger Erdumlaufbahn, der seit kurzem wirtschaftliche Schwierigkeiten aufweist, ist EADS nur wenig aktiv. Trotzdem wird sie sich bietende Gelegenheiten auf diesem Markt selektiv ausschöpfen.

- **Mittelfristige Erweiterung der Dienstleistungsaktivitäten**

EADS erforscht neue Möglichkeiten, mehrwertorientierte Dienstleistungslösungen wie umfassende Servicelösungen, Betrieb der Systeme und Finanzierungsgestaltung an militärische, institutionelle und kommerzielle Kunden anzubieten. Das Management von EADS ist der Ansicht, dass das breite Spektrum technologischer Kenntnisse und das Dienstleistungs-Know-how von EADS bei all diesen Aktivitäten einen Wettbewerbsvorteil darstellt.

SATELLITEN

Überblick

Satellitensysteme lassen sich in vier Segmente einteilen: 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 für Multimedia und Internet-Anwendungen. Sie können für zivile und für militärische Anwendungen eingesetzt werden. Beobachtungssatelliten erlauben die Sammlung von Informationen auf verschiedenen Feldern wie Kartographie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcenmanagement sowie militärische Aufklärung. Forschungssatelliten sind dagegen maßgeschneiderte Produkte, die den speziellen Erfordernissen ihrer Mission angepasst sind, wie z. B. zur astronomischen Beobachtung der Strahlungsquellen des Universums, zur Erforschung von Planeten vor Ort oder für Geowissenschaften. Navigationssatelliten wie die des globalen Positionierungssystems (GPS) senden Signale, mit deren Hilfe der Benutzer seine Position bestimmen kann.

Markt

Das Management glaubt, dass der Weltmarkt für Satelliten, der für EADS zugänglich ist, rund Euro 5 Mrd. umfasst und dass EADS davon rund 25 % hält. EADS ist Europas größter Satellitenhersteller und profitiert als inländischer Anbieter in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien vom Zugang zu den Etats der einzelnen Länder.

Im Segment Telekommunikationssatelliten, in dem EADS einen Marktanteil von etwa 10 % besitzt, erwartet das Management ein weiteres Wachstum aufgrund folgender Faktoren: (i) eine verstärkte Nachfrage nach Telekommunikation, einschließlich Internet, Multimedia und militärischem Bedarf, und (ii) eine erhöhte Nachfrage nach Telekommunikationsdiensten, insbesondere durch die Liberalisierung des Telekommunikationsmarkts in den wirtschaftlich aufstrebenden Ländern Asiens (die sich von der Krise im Jahr 1998 erholen), Lateinamerikas und Osteuropas. EADS plant, seinen Marktanteil in diesem Wachstumssegment wesentlich zu vergrößern.

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

Hinsichtlich Erdbeobachtungs- und Forschungssatelliten schätzt das Management, dass der Marktanteil von EADS rund 52 % des Wertes oder 46 % des Volumens aller gestarteten Satelliten zwischen 1994 und 1998 beträgt. EADS ist der Ansicht, dass sich neben dem europäischen institutionellen Markt ein Exportmarkt für Erdbeobachtungssysteme entwickelt. Weiterhin wird im Rahmen der europäischen Umweltprogramme von zivilen staatlichen Organisationen wie der ESA eine erhöhte Nachfrage nach Erdbeobachtungssatelliten erwartet. EADS geht davon aus, dass der Markt für Forschungssatelliten mittelfristig stabil bleiben wird.

Auf dem militärischen Markt für Satelliten erwartet EADS eine erhöhte Nachfrage nach Telekommunikationssatelliten und, als Folge des Kosovo-Konflikts, nach militärischen Beobachtungssatelliten. Ein nennenswertes Merkmal des Militärmarktes besteht darin, dass Aufträge und Verkäufe über einen langen Zeitraum verhältnismäßig vorhersehbar sind.

Das Segment Navigationssatelliten befindet sich in Europa noch im frühen Entwicklungsstadium. Eine Entscheidung über die Entwicklung des europäischen Navigationssystems Galileo ist Ende 2000 zu erwarten. Die gegenwärtig in der Definitionsphase befindliche GalileoSat-Konstellation wird voraussichtlich zwischen 2006 und 2008 in Betrieb genommen. Sie wird Benutzern den Zugang zu Navigationsdaten unabhängig von dem aus den USA stammenden globalen Positionierungssystem (GPS) gestatten.

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 nachgewiesener Zuverlässigkeit. Die Hauptkonkurrenten von EADS sind Boeing, Hughes, Loral und Lockheed Martin in den USA und Alcatel Space in Frankreich.

Auf dem institutionellen Markt für Erdbeobachtungs- und Forschungssatelliten wird EADS weiterhin mehreren Konkurrenten gegenüberstehen, die als Hauptauftragnehmer in Frage kommen. Es kann auch vorkommen, dass eine Raumfahrtorganisation oder ein anderes Forschungsinstitut als alleiniger oder gemeinsamer Hauptauftragnehmer die Konzeption eines Projekts leitet.

Produkte

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

Telekommunikationssatelliten

EADS stellt Kommunikationssatelliten für INTELSAT, EUTELSAT, INMARSAT und weitere Anbieter fester, mobiler und direkt empfangener Übertragungsdienste her. Weiterhin entwickelt EADS für ihre Kunden einen Breitbanddienst. Die geosynchronen Telekommunikationssatelliten basieren auf der Plattformfamilie EUROSTAR mit dem im Markt leistungsmäßig führenden EUROSTAR 3000 als neuestem Mitglied. Im ersten Halbjahr 2000 hat Inmarsat drei Inmarsat I-4 Satelliten, welche auf der EUROSTAR 3000 Plattform basieren, bestellt. Diese sind für das mobile Datennetzwerk bestimmt. Zur gleichen Zeit hat Intelsat einen EUROSTAR-Satelliten bestellt. Eine zweite Bestellung wird in Kürze erwartet.

Im Bereich militärischer Telekommunikationssatelliten produziert EADS die vierte Serie von Satelliten für die NATO und ist in Großbritannien Hauptauftragnehmer der militärischen Kommunikationssatelliten der Serie

Skynet. Ein von Astrium (Paradigm) und ein von Lockheed Martin geleitetes Konsortium steht im Wettbewerb um den Auftrag Skynet 5 zur Bereitstellung von Telekommunikationsdienstleistungen für das britische Verteidigungsministerium.

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 ziviler und militärischer Projekte.

EADS ist der Hauptauftragnehmer der folgenden zivilen Erdbeobachtungsprojekte: (i) ENVISAT, ein europäischer Umweltbeobachtungssatellit; (ii) METOP, ein polar-orbitaler Wettersatellit, und (iii) SPOT 5, ein Beobachtungssatellit mit hoher Auflösung und größerer Abdeckung. EADS liefert die Instrumente für MSG, ein Wettersatellitensystem der zweiten Generation.

Zusätzlich wurde EADS von der französischen Raumfahrtorganisation (*Centre National d'Etudes Spatiales*) — „CNES“ zum Hauptauftragnehmer für Pleiades, eine auf der Leostar-Plattform basierende Serie kleiner Erdbeobachtungssatelliten, bestimmt und bewertet die Durchführbarkeit von TerraSAR, eine Konstellation kleiner Radarsatelliten.

EADS ist der Hauptauftragnehmer von HELIOS, dem bisher einzigen militärischen Beobachtungssatellitensystem Europas. Gegenwärtig arbeitet EADS an der zweiten HELIOS-Generation, dem HELIOS 2. Das Management ist der Ansicht, dass EADS sich außerdem in einer günstigen Position befindet, um bei der Entwicklung militärischer Radarbeobachtungssatelliten, die von mehreren europäischen Staaten als Ergänzung der vorhandenen optischen Systeme als notwendig erachtet werden, eine führende Rolle übernehmen zu können.

Bei der Herstellung von Forschungssatelliten, wie zum Beispiel dem Röntgensatelliten (XMM), konnte EADS einen ausgezeichneten Leistungsnachweis erbringen. Weiterhin erhielt EADS den Zuschlag als Hauptauftragnehmer für die Entwicklung der interplanetaren Sonden Mars Express und Rosetta.

Navigationssatelliten

EADS hat zusammen mit Alcatel Space und Alenia Spazio ein Unternehmen gegründet, das speziell dem Bau und der Inbetriebnahme des europäischen Navigationssystems Galileo dienen wird, soweit die notwendige Genehmigung erteilt wird. Galileo würde aus einer Konstellation von 24 Satelliten 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 wird aus (i) der Columbus Orbital Facility, einem an die ISS angeschlossenen Raumlabor, (ii) Fahrzeugen für den Transport von Fracht und Besatzung und (iii) der Bereitstellung von Logistik und sonstigen Dienstleistungen für die ISS bestehen. Die ersten Teile der ISS wurden im Dezember 1998 in die Umlaufbahn gebracht und montiert. Die Station soll voraussichtlich im Jahr 2005 fertiggestellt sein. EADS hat sich um einen 12 Jahre laufenden Servicevertrag beworben, welcher nach Betriebsbeginn der ISS anlaufen würde.

Die gesamte Arbeit für die Entwicklung und den Bau der ISS wurde bereits an Unternehmen vergeben; darum werden für dieses Projekt in Zukunft keine wesentlichen Aufträge mehr vergeben werden. Sobald die ISS jedoch betriebsbereit ist, wird für eine Reihe von Raumfahrt-Infrastruktur Produkten ein allgemeiner Wettbewerb beginnen, so z. B. für die Beschaffung der Ausrüstung für wissenschaftliche Experimente. Nach Inbetriebnahme der ISS wird sich ein weiterer Markt für die Nutzung und den Betrieb der Raumstation eröffnen.

Produkte

Bemannte Raumlabor 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 für den Frachttransport zur ISS eingesetzt werden soll. Acht ATVs sind geplant und werden von der Ariane 5 in die Umlaufbahn gebracht. EADS nimmt weiterhin an der für die ISS durchgeführten technischen Entwicklung eines US-amerikanischen bemannten Wiedereintritts-Fahrzeugs, dem Crew Return Vehicle (CRV), teil. Außerdem war AML im Jahr 1998 der Hauptauftragnehmer des ARD (Atmospheric Re-entry Demonstrator), einem Modul, das die Wiedereintrittstechnik erfolgreich demonstriert hat.

TRÄGERRAKETEN UND TRÄGERDIENSTE

Überblick

Raumfahrtssysteme (Satelliten und Raumfahrt-Infrastrukturelemente) werden von Trägerraketen mit mehreren Stufen in die Umlaufbahn gebracht. Die Mission der Trägerrakete besteht darin, den Satelliten in die Umlaufbahn zu bringen. In den meisten Fällen wird die Trägerrakete bei diesem Prozess 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 seine Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot.

Markt

Die Entwicklung des Trägerraketenmarktes hängt in hohem Maß von der Nachfrage nach Satelliten und Raumfahrt-Infrastruktur ab. Der offene Markt für Trägerdienste wird von der Unternehmensführung auf jährlich etwa 30 Satelliten (ausgenommen Satellitenkonstellationen) geschätzt, von denen die meisten GEO-Telekommunikationssatelliten sein werden. 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 nur wenigen Firmen die Entwicklung finanzieren. Aus diesem Grunde beschränkt sich der Wettbewerb auf eine geringe Anzahl Firmen.

Eine begrenzte Anzahl von Herstellern agiert als Hüter dieser öffentlich finanzierten Technologien. Diese können als „Nationale Vorreiter“ angesehen werden, so Boeing und Lockheed Martin in den USA, EADS in Europa und eine wenige Firmen in der ehemaligen Sowjetunion und in China. Diese Hersteller agieren partnerschaftlich mit ihren zugehörigen Trägerdiensteanbietern und tragen durch Preisreduktion zu der Wettbewerbsfähigkeit dieser Trägerdiensteanbieter bei.

Die wachsende, gewinnorientierte Privatkundenbasis für Satelliten hat die Entwicklung von Anbietern von Trägerdiensten gefördert, welche über Preis und Qualität ihres Services konkurrieren. Unter ihnen sind Organisationen entstanden, die den Zugriff auf billige, verlässliche Raketen von Firmen in der ehemaligen Sowjetunion, die nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion keinen militärischen Markt mehr vorfanden, mit dem Marketing-Know-how und dem Zugang zum offenen Satellitenmarkt der westlichen Firmen verbinden.

Frankreich verfolgt eine unabhängige strategische Verteidigungspolitik, die sich gegenwärtig auf von U-Booten startenden ballistische Raketen 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 ballistischer Raketen werden über AML abgewickelt, dem alleinigen Lieferanten ballistischer Raketen an den französischen Staat, welcher gleichzeitig alleiniger Kunde auf diesem Gebiet ist.

Produkte

Trägerdienste

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

Arianespace. EADS kontrolliert direkt und indirekt 24,5 % der Stimmrechte und ist wirtschaftlicher Eigentümer von 22,9 % an Arianespace Participation, was 23,2 % der Stimmrechte und 21,7 % der wirtschaftlichen Beteiligung an Arianespace entspricht. Damit ist EADS nach CNES der zweitgrößte Gesellschafter und der größte industrielle Gesellschafter. Entsprechend dem Gesamtumsatz des Jahres 1999 ist Arianespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten mit 120 kommerziellen Raketenstarts seit 1984. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Arianespace europäische Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch Guyana Raketenstarts durch. Ihr Marktanteil am offenen Markt beträgt rund 50 %. Die Arianefamilie profitiert von dem großen Erfahrungsschatz, den Arianespace über die Jahre sammeln konnte, und bietet darum Flexibilität und Zuverlässigkeit, zwei Qualitätsmerkmale, die für die Kunden auf diesem Markt von entscheidender Wichtigkeit sind. Ariane 5 ist in der Lage, einen oder mehrere Satelliten mit einer Gesamtnutzlast von bis zu 6 Tonnen in die geostationäre Umlaufbahn zu bringen. Als Antwort auf den Trend zu immer größeren und schwereren Telekommunikationssatelliten werden für diese Umlaufbahn neue Versionen der Ariane 5 mit Kapazitäten bis zu 11 Tonnen Nutzlast entwickelt. Im Jahr 1998 hatte Arianespace zehn Ariane 4 Raketenstarts; im Jahr 1999 neun; im Jahr 2000 sind bis zu acht Starts geplant. Der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte im Jahr 1999, für das Jahr 2000 sind bis zu fünf Starts geplant.

Das Management erwartet, dass die zukünftig geplante steigende Kadenz der Ariane 5 Produktion durch Skaleneffekte Effizienzsteigerungen ermöglichen wird.

Starsem. EADS hält eine 35 %ige direkte Beteiligung an Starsem, einer französischen Gesellschaft. Die verbleibenden Anteile sind im Besitz von Arianespace mit 15 %, der russischen Raumfahrtbehörde mit 25 % und von dem in russischem Staatsbesitz befindlichen „Zentralen Spezialisierten Konstruktionsbüro, Progress“ mit 25 %. Starsem wurde im Jahr 1996 gegründet, um mit der Trägerrakete Soyuz Trägerdienste für Satelliten in niedriger und mittelhoher Erdumlaufbahn anzubieten. Im Jahr 1999 vollzog Starsem erfolgreich ihre ersten sechs kommerziellen Trägerdienste, indem sie 24 Globalstar-Satelliten in die Umlaufbahn brachte. Anfang 2000 wurde dann die Soyuz Fregat, eine Trägerrakete mit hoher Kapazität, erfolgreich getestet. Der Auftragsbestand umfasst gegenwärtig Trägerdienste für institutionelle Satelliten (Cluster II, Mars Express) sowie Skybridge (11 Starts mit 32 Satelliten) und Globalstar.

Eurockot. Eurockot wird gemeinsam von EADS (51 %) und Khrunichev (49 %) kontrolliert. Die Gesellschaft wurde 1995 gegründet, um mit Rockot-Trägerraketen kostengünstige Trägerdienste für kleine Satelliten in niedriger Erdumlaufbahn anzubieten. Die Rockot-Trägerraketen basieren auf den ballistischen Raketen des Typs SS 19. Der Qualifikationsstart in kommerzieller Konfiguration fand am 16. Mai 2000 erfolgreich statt.

Kommerzielle Trägerraketen

EADS stellt Trägerraketen her und führt für das Ariane-Programm Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch. Die ESA ist für die Entwicklungsprogramme der Ariane verantwortlich. Sie finanziert die Entwicklungskosten und die dazugehörige Technologie für die Ariane-Trägerraketen. Unter Mitwirkung von EADS hat sie diese Verantwortlichkeit an die CNES übertragen. Sobald eine Trägerrakete von ESA zertifiziert wird, vermarktet und verkauft Arianespace die entsprechenden Trägerdienste weltweit.

EADS ist der industrielle Führer der Trägerraketen Ariane 4 und Ariane 5. Gegenwärtig konzentriert sich EADS auf die Herstellung der Ariane 5, da die Produktion der Ariane 4 bis 2003 graduell auslaufen wird. Zusätzlich liefert das Unternehmen Raketenstufen und Starttriebwerke für Ariane 4 und 5, produziert die Steuerungssysteme, Flugsoftware und zylindrische Inter-Stufen-Strukturen für Arianespace. 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.

Ballistische Raketen

EADS entwickelt, baut, testet und wartet ballistische Raketen. Bei der M4/M45 handelt es sich um eine seegestützte ballistische Interkontinentalrakete. Mit dem französischen Staat hat EADS einen Vertrag für die industrielle Wartung der M4/M45 abgeschlossen, der bis zum Ende ihres Einsatzzeitraums läuft. EADS erhielt den Auftrag, die von U-Booten getragene strategische Rakete M51 mit verbesserten technischen und

operationellen Eigenschaften zu entwickeln. Die erste Entwicklungsphase soll im Jahre 2008 beendet sein. Das Management ist der Ansicht, dass die Entwicklung und Produktion der M51 EADS, dank der nachfolgend erforderlichen Produktions- und Entwicklungsarbeiten, über einen langen Zeitraum technisch anspruchsvolle Aufträge liefern wird.

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.

BETRIEB UND DIENSTE

EADS untersucht die Möglichkeit, sich in neuen Unternehmungen zu engagieren, die auf der Grundlage der Raumfahrtssysteme mehrwertorientierte Dienstleistungen anbieten sollen. EADS überprüft jede Investitionsgelegenheit einzeln auf Risiken und finanzielle Gewinnaussichten. Das Management ist der Ansicht, dass die Entwicklung dieser Unternehmungen beträchtliche Umsätze mit hoher Rentabilität abwerfen kann.

EADS hat Beteiligungen an einer Reihe von Unternehmen, die Telekommunikations- und Erdbeobachtungsdienste anbieten. Der Markt für Telekommunikationsdienste konnte in den vergangenen Jahren ein starkes Wachstum verzeichnen, und das Management rechnet mit der Fortsetzung dieses Trends.

Die gegenwärtigen Beteiligungen von EADS auf diesem Gebiet lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

Nahuelsat S.A. Gegenwärtig hält EADS eine Beteiligung von 21 % an Nahuelsat S.A. Nahuelsat betreibt den ersten lateinamerikanischen Satelliten, der mit hoher Leistung den gesamten Kontinent im Ku-Band abdeckt.

Globalstar L.P. EADS hält eine Beteiligung von rund 1,2 % an Globalstar L.P., einem satellitengestützten Telekommunikationsunternehmen, das weltweit Telefon- und andere Telekommunikationsdienste wie Funkruf, Mitteilungsübermittlung und Positionierung anbietet. Globalstar nahm ihre Geschäfte im Oktober 1999 auf und hat seit Januar 2000 die gesamte Satellitenkonstellation in Betrieb. EADS übernahm ebenfalls eine etwa 18 %ige Aktienbeteiligung an Globalstar do Brasil, die die brasilianischen Exklusivrechte zur Vermarktung der Globalstar-Dienste besitzt.

Weiterhin hält EADS Beteiligungen an Gesellschaften wie SpotImage, Eurimage und NRSC, die Bilder hauptsächlich mit Hilfe von Erdbeobachtungssatelliten und durch Luftaufklärung erstellen und diese und damit zusammenhängende mehrwertorientierte Dienstleistungen anbieten.

Sollte das Galileo-System genehmigt und durchgeführt werden, wird EADS eine Beteiligung an ihrem Betrieb und das Angebot damit zusammenhängender Dienste wie Verkehrsleitung, Mautgebühreneinzug, Logistik und Sicherheitsanwendungen in Erwägung ziehen.

Produktion

EADS unterhält gegenwärtig Produktionsstätten in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien. Die folgende Tabelle enthält die Schlüsseldaten dieser Produktionsstätten:

Gegenwärtige Produktionsstätten

<u>Standort</u>	<u>Hauptprodukte</u>
Aquitaine, Frankreich	Ballistische Raketen und Wiedereintrittsfahrzeuge
Bremen, Deutschland	Raumfahrt-Infrastruktur und Raketenstufen
Friedrichshafen, Deutschland	Satelliten, Trägerraketensysteme und Mikrogravitationseinrichtungen
Kourou, Französisch Guyana	Starttriebwerke und Unterstützung des Betriebes der Ariane
Lampoldshausen, Deutschland.....	Trägerraketen und Satellitenantriebe
Les Mureaux, Frankreich.....	Trägerraketen und Ausrüstung
Madrid, Spanien	Satelliten und Konstruktionsteile für Trägerraketen — Ausrüstung
Ottobrunn, Deutschland	Satellitenantrieb und Großantriebe
Portsmouth, Großbritannien	Raumfahrtaktivitäten
Rostock, Deutschland	Raumfahrt-Infrastruktur
Stevenage, Großbritannien.....	Sekundärsysteme und Ausrüstung für Satelliten und Trägerraketen
Sturmbaum, Deutschland.....	Raumfahrtaktivitäten
Toulouse, Frankreich	Satelliten
Trauen, Deutschland.....	Nutzlast- und Rettungssysteme
Vélizy, Frankreich.....	Satellitenantrieb

VERTEIDIGUNG UND ZIVILE SYSTEME

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme von EADS (der „Geschäftsbereich DCS“, Defense and Civil Systems) ist auf den Gebieten Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme, Verteidigungselektronik, Telekommunikation und Dienstleistungen aktiv. Hinsichtlich der im Jahr 1999 erzielten Umsatzerlöse ist EADS die größte Herstellerin taktischer Lenkflugkörpersysteme in Europa und die zweitgrößte weltweit. EADS ist die drittgrößte Lieferantin von Verteidigungselektronik in Europa und ist zusammen mit ihrem Partner Nortel Networks ein multinationales Telekommunikationsunternehmen, das auf militärischen und zivilen Märkten auftritt. Auf Proforma-Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DCS im Jahr 1999 Umsatzerlöse in Höhe von Euro 3,8 Mrd., was einem Anteil von 16 % an den Proforma-Umsatzerlösen von EADS vor Anpassungen und Eliminierungen entspricht.

Die Gründung von EADS integriert innerhalb einer einzigen Organisation Know-how im wirtschaftlichen, technologischen und industriellen Bereich und schafft Möglichkeiten für Synergien zwischen den Bereichen und innerhalb dieser Bereiche. Die Kombination der drei Lenkflugkörper-Bereiche von EADS führt zum Beispiel zur Steigerung der Effizienz bei Forschung und Beschaffung sowie zu einem erweiterten und verbesserten Kundenzugang. Auf dem Gebiet der Verteidigungselektronik haben sich Aerospatiale Matra und Dasa auf unterschiedliche, sich aber ergänzende Verteidigungssysteme spezialisiert. Nach ihrem Zusammenschluss verfügt die EADS nicht nur über eine größere Palette individueller Systemlösungen für eine breitere Kundenbasis auf dem Verteidigungssektor, sondern auch über verbesserte Systemintegrationsfähigkeiten. Darüber hinaus führt das kombinierte Know-how von Aerospatiale Matra und Dasa in den Bereichen Telekommunikationssysteme und Systemintegration zur Vergrößerung der Fähigkeiten von EADS zur Entwicklung und Integration von militärischen und kommerziellen Telekommunikationsanwendungen.

Strategie

Die strategischen Prioritäten des Geschäftsbereiches DCS stellen sich wie folgt dar:

- **Nutzung der Synergien im Bereich Lenkflugkörper.** Durch die Integration der Bereiche Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sowie den verstärkten Einsatz ihrer wirtschaftlichen, technologischen und industriellen Stärken strebt der Geschäftsbereich DCS eine Verbesserung der Gewinnspannen, eine Erhöhung des weltweiten Marktanteiles von EADS und ein umfassenderes Angebot bei Lenkflugkörpern und Lenkflugkörpersystemen für seine Kunden an.
- **Stärkung der globalen Position von EADS im wachsenden Markt für Verteidigungselektronik-Systeme.** Durch Partnerschaften und Akquisitionen beabsichtigt der Geschäftsbereich DCS eine zügige Erweiterung des Geschäftes mit Verteidigungselektronik im Hinblick auf Führungssysteme (Command, Control, Communication & Intelligence: C3I) sowie Systeme für Überwachung und Aufklärung.
- **Nutzung der Synergien bei Technologie und Marketing zwischen militärischer und kommerzieller Telekommunikation.** Der Geschäftsbereich DCS plant, den besonderen Zugang der EADS zu staatlichen Kunden und ihre fortschrittlichen technologischen Lösungen aus militärischen und kommerziellen Telekommunikationsaktivitäten verstärkt zu nutzen, um den Anteil des Unternehmens am Wachstumsmarkt für sichere Telekommunikation zu verbessern. Das Know-how von Nortel Networks, das EADS über Joint Ventures zur Verfügung steht, stellt auch zukünftig für EADS einen entscheidenden Vorteil bei der Nutzung kommerzieller Telekommunikationstechnologien zur Befriedigung der Anforderungen staatlicher Kunden dar.
- **Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch zunehmendes Auftreten als Hauptauftragnehmer und Systemintegrator.** Der Geschäftsbereich DCS strebt nach einer Ausweitung seiner Rolle als Hauptauftragnehmer und Systemintegrator für Verteidigungssysteme. Durch solche Aufträge lassen sich höhere Gewinnspannen erreichen und das wachsende Bedürfnis militärischer Kunden nach schlüsselfertigen Komplettlösungen befriedigen.
- **Zugang zum US-Markt für Verteidigungselektronik.** Der Geschäftsbereich DCS will durch Kooperation und Partnerschaften mit US-Unternehmen Zugang zum großen und attraktiven US-Markt für Verteidigungselektronik erlangen.
- **Profitieren von der zunehmenden Nachfrage militärischer Kunden nach Dienstleistungen durch Dritte.** Um den Trend zur Auslagerung von unterstützenden Aufgaben an externe Dienstleister durch die Streitkräfte auszunutzen, plant der Geschäftsbereich DCS die Weiterentwicklung seiner Aktivitäten in den Bereichen Dienstleistungen, Betrieb und Unterstützung des Kunden.

Einführung und Überblick

Der Lenkflugkörper- und Lenkflugkörpersystem-Sektor der EADS vereinigt die Marktführer, bezogen auf Umsatzzahlen, in Frankreich, Deutschland und Großbritannien: (i) Matra BAe Dynamics („MBD“) (ein 50-50 Joint Venture zwischen EADS und BAE SYSTEMS), Aerospatiale Matra Missiles („AMM“) und Matra Défense („MD“) sowie (ii) die Aktivitäten der Dasa im Bereich Lenkflugkörper, insbesondere die der LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH („LFK“). MD ist weiterhin für bestimmte Langzeit-Exportverträge verantwortlich, die im Jahr 2001 auslaufen.

Das gemeinsame Produkt-Portfolio für Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme der EADS umfasst international bekannte Namen wie Exocet, Kormoran, Roland, Milan, Mistral, ASRAAM, Mica, Seawolf, RAM, Patriot, Stinger, Taurus und Scalp EG/Storm Shadow.

Als Ergebnis der Konsolidierung der Luft- und Raumfahrt- bzw. Verteidigungsindustrie in den USA und Europa wird eine weitere Integration der europäischen Lenkflugkörper- und Lenkflugkörpersysteme erwartet. Aerospatiale Matra, BAE SYSTEMS und Finmeccanica stehen derzeit in Verhandlungen über die Gründung einer neuen Gesellschaft zur Vereinigung der Geschäftstätigkeit (i) der hundertprozentigen Tochtergesellschaft von EADS, AMM, (ii) dem Joint Venture von EADS mit BAE SYSTEMS, MBD und (iii) Alenia Marconi Systems (AMS), einem Joint Venture zwischen BAE SYSTEMS und Finmeccanica. Diese Fusion würde zu einer Weiterentwicklung der bestehenden Produkt-Portfolios, vor allem in den Sektoren für land- und seegestützte Flugabwehr-Lenkflugkörper führen. Darüber hinaus würde die Fusion dem Unternehmen einen direkten Zugang zum italienischen Markt eröffnen und die führende Position von EADS in Europa und als weltweite Nummer Zwei, hinter dem amerikanischen Marktführer Raytheon, ausbauen. Ferner verhandelt EADS gegenwärtig über ein weiteres Joint Venture oder eine andere Form der Konsolidierung ihres deutschen Lenkflugkörpergeschäfts.

EADS geht davon aus, dass sich im Sektor Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme Synergien realisieren lassen, da sich die unterschiedlichen Lenkflugkörperbereiche ergänzen. Weitere Vorteile verspricht man sich von der industriellen Optimierung des kombinierten Produkt-Portfolios und einem verbesserten Marktzugang. EADS wird die industrielle Basis für die dringend erforderliche Standardisierung der Waffensysteme der wichtigsten Länder in Europa bieten.

Zudem verfügt EADS über einen geographisch gut verteilten Kundenkreis. Durch ein multinationales Netz von Tochtergesellschaften erhält EADS direkten Zugang zu den wichtigsten europäischen Inlandsmärkten für Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme in Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien. Darüber hinaus betreibt EADS auch bedeutende Exportaktivitäten. Etwa die Hälfte der konsolidierten Proforma-Gesamtumsatzerlöse von EADS im Jahr 1998 im Bereich Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme wurde außerhalb dieser heimischen Märkte erzielt.

Markt

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

Der weltweite Markt für Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme wird für das Jahr 2000 auf Euro 12 Mrd. geschätzt. Man geht davon aus, dass diese Zahl bis zum Jahr 2005 auf Euro 14,5 Mrd. steigen wird (was einer Zunahme von 20 % entspräche). Dieser Trend wird sich voraussichtlich nach dem Jahr 2005 fortsetzen, vor allem durch (i) Entwicklung neuer Produkte (wie der Systeme zur Abwehr taktischer 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 Grundsätzen ergeben.

EADS geht davon aus, dass bestimmte Marktsegmente in den nächsten Jahren aufgrund der neuen geopolitischen Landschaft und der während der jüngsten Konflikte gewonnenen Erfahrungen ein dynamisches Wachstum verzeichnen werden. Der Kosovo-Konflikt zeigte die Bedeutung von Luft-Boden-Waffen, die aus größerer Entfernung abgefeuert werden und durch die mögliche Verluste bei den Einsatzkräften, die diese Waffen bedienen, auf ein Minimum reduziert werden können. Solche Konflikte verdeutlichen auch die Schlüsselrolle, die der Beherrschung des Luftraums zukommt. Dies sollte dazu führen, dass in den europäischen Staatshaushalten ein

größeres Gewicht auf Luft-Luft- und Boden-Luft-Lenkflugkörper der neuen Generation gelegt wird. In diesen Segmenten ist EADS mit ihrer erneuerten Produktpalette gut positioniert.

Gegenwärtig ist es für europäische Firmen nicht leicht, in den US-Markt einzudringen. Aufgrund politischer Unterstützung wird dieser Markt größtenteils von heimischen US-Unternehmen wie Raytheon, Lockheed Martin und Boeing dominiert. Andere Länder, wie Russland und China, sind aus politischen Gründen ebenfalls nicht zugänglich.

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen aktiv: EADS/BAE SYSTEMS (durch MBD), Raytheon (USA), Lockheed Martin (USA) und Boeing (USA). Abgesehen von politischen Überlegungen und der Haushaltslage spielen bei der Kaufentscheidung der Kunden vor allem der Preis, die Leistungsfähigkeit einzelner Produkte, die Einhaltung von Spezifikationen, Trägerplattformen und Systemunterstützung eine wesentliche Rolle.

Produkte

Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme können je nach Trägerplattform und Ziel in sieben Hauptkategorien unterteilt werden: (i) Luft-Luft; (ii) Boden-Luft, landgestützt; (iii) Boden-Luft, seegestützt; (iv) Luft-Boden; (v) Anti-Schiff; (vi) Panzerabwehr; (vii) Boden-Boden. Aus der folgenden Tabelle ist zu ersehen, dass EADS über die Lenkflugkörper-Aktivitäten von MBD, AMM und Dasa in allen diesen Kategorien vertreten ist.

In der nachstehenden Tabelle zeigt ein „X“, dass das Unternehmen selbst oder durch seine Joint Ventures als Hauptauftragnehmer beteiligt ist, und ein „O“, dass das Unternehmen selbst oder durch seine Joint Ventures als Unterauftragnehmer beteiligt ist. Klammern zeigen an, dass das Ausschreibungsverfahren für das Produkt noch läuft.

<u>Lenkflugkörpertypen</u>	<u>Spezifikationen</u>	<u>MBD</u>	<u>AMM</u>	<u>Dasa</u>	<u>Schlüsselprodukte oder -projekte</u>
Luft-Luft.....	Kurze Reichweite	X			Magic 2 — ASRAAM
	Mittlere Reichweite	X		O	MICA — (Meteor)
Luft-Boden.....	Kurze Reichweite	X	X	X	BGL-AS 30L — (AASM) — AFDS
	Abstandswaffe mit Submunition	X	O	X	Apache — DWS39/AFDS
	Abstandswaffe mit Punktziel-Gefechtskopf	X		X	Scalp EG/Storm — Shadow Taurus
	Abstandswaffe, prästrategisch		X		ASMP — ASMP A/VESTA
	Anti-Radar	X			ALARM
Boden-Luft, landgestützt...	Sehr kurze Reichweite	X		X	Mistral — Stinger (unter Lizenz)
	Kurze Reichweite	X	X	X	Roland — Rapier
	Mittlere Reichweite		X	O	Aster/FSAF — (MEADS) — Patriot PAC 3
Boden-Luft, seegestützt.....	Sehr kurze Reichweite	X			Mistral
	Kurze Reichweite	X		X	Seawolf — RAM
	Mittlere Reichweite	X	X	X	Aster/PAAMS — ESSM
Anti-Schiff	Leicht	X	X	X	Sea Skua — AS 15 TT — NSM — (Triton) und (Polyphem S)
	Schwer	X	X	X	Exocet — (ANF/VESTA) — Kormoran 2
	Anti-U-Boot	X			Milas

<u>Lenkflugkörpertypen</u>	<u>Spezifikationen</u>	<u>MBD</u>	<u>AMM</u>	<u>Dasa</u>	<u>Schlüsselprodukte oder -projekte</u>
Panzerabwehr	Kurze Reichweite		X		Eryx
	Mittlere Reichweite	X	X	X	Milan — Trigat MR
	Große Reichweite	X	X	X	HOT — Trigat LR
Boden-Boden	Mittlere Reichweite	O	X	X	G-MLRS (Trifom)

MBD, AMM und Dasa haben jeweils ihre eigenen Spezialgebiete.

MBD betreibt Aktivitäten in jeder dieser Lenkflugkörper- und Lenkflugkörpersystem-Gattungen mit Ausnahme von prästrategischen Luft-Boden-Flugkörpern, und ist Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Vermarktung der meisten dieser Produkte. Zusätzlich zur bestehenden Angebotspalette mit Schlüsselprodukten wie MICA, ASRAAM, Apache, Scalp EG/Storm Shadow, Mistral und Trigat, hat MBD kürzlich neue Verträge abgeschlossen und bei Ausschreibungsverfahren für andere Produkte ein fortgeschrittenes Stadium erreicht. Im Jahr 1999 erhielt MBD den Auftrag für die Entwicklung, Erlangung der Serienreife und Produktion des britischen PAAMS (Principle Anti Air Missile System), dem Hauptwaffensystem der neuen Generation europäischer Luftabwehrfregatten. MBD ist darüber hinaus der Führer des europäischen Teams, das sich im Rahmen der Ausschreibung für das Meteor-Projekt beworben hat. Die Zielsetzung besteht in der Ausrüstung zukünftiger europäischer Kampfflugzeuge (Eurofighter, Gripen) mit der nächsten Generation von Mittelstrecken-Luft-Luft-Lenkflugkörpern.

AMM ist in jeder der aufgeführten Lenkflugkörper- und Lenkflugkörpersystem-Gattungen aktiv. AMM ist einer der Weltmarktführer in bezug auf den Umsatz mit Panzerabwehr-, Anti-Schiff- und Boden-Luft-Lenkflugkörpern. Milan- und HOT-Panzerabwehr- und Exocet-Anti-Schiff-Lenkflugkörper sind kampferprobte Produkte und bewährten sich hinsichtlich Effektivität und Zuverlässigkeit. Aster-Lenkflugkörper bieten eine Möglichkeit zur Erschließung neuer Märkte in den sich entwickelnden Lenkflugkörperabwehr-Segmenten, sowohl für die Verteidigung im Nahbereich, als auch im Weitbereich. Derzeit entwickelt AMM eine Reihe von neuen Produkten, zu denen auch die Boden-Luft-Lenkflugkörper vom Typ Aster und damit verbundene Systeme gehören, ferner die Panzerabwehr-Serie Trigat, Anti-Schiff-Lenkflugkörper vom Typ ANF-VESTA und den prästrategischen Überschalllenkflugkörper ASMP-A-VESTA.

Dasa ist ebenfalls in jeder der genannten Lenkflugkörper- und Lenkflugkörpersystem-Gattungen aktiv, mit Ausnahme von Luft-Luft-Lenkflugkörpern. Die Tätigkeit von Dasa lässt sich in drei Hauptbereiche aufteilen: (i) Kooperationsprogramme mit den jetzt in der EADS neu gruppierten Unternehmen, (ii) transatlantische Kooperationsprogramme und (iii) Programme unter Führung von Dasa.

Im Zentrum der Kooperation von Dasa mit den jetzt in der EADS neu gruppierten Parteien stehen die Panzerabwehr- und Kurzstrecken-Luftabwehr-Lenkflugkörper (Milan, HOT, Trigat, Roland).

Die transatlantischen Kooperationsprogramme konzentrieren sich auf Luftabwehrsysteme durch Teilnahme am Patriot-Programm und dem zukünftigen Luftabwehrsystem mittlerer Reichweite (MEADS). Darüber hinaus ist LFK der Hauptlieferant für das Eurostinger-Projekt und Partner von Raytheon für schiffsgestützte Luftverteidigungssysteme wie RAM.

Programme unter Führung von Dasa beinhalten Marschflugkörper und andere Abstandswaffensysteme, wie DWS 39/AFDS und Taurus, ebenso wie den Kormoran 2 Anti-Schiff-Flugkörper sowie die Beteiligung an dem deutschen Gepard-Programm.

Viele Aktivitäten der MBD, AMM, Dasa und LFK werden in Gemeinschaftsunternehmen durchgeführt. EADS ist unter anderem an den im folgenden aufgeführten Joint Ventures und Kooperationen beteiligt. Tochtergesellschaften von EADS sind durch Fettdruck hervorgehoben.

<u>Gemeinschaftsunternehmen</u>	<u>Beteiligte Parteien</u>	<u>Hauptaktivitäten und -produkte</u>
EMDG	MBD (33 %) Dasa (33 %) AMM (33 %)	Industrielle Koordination und Vermarktung von Trigat MR und Trigat LR
EUROMISSILE	Dasa (50 %) AMM (50 %)	Industrielle Koordination und Vermarktung von Milan, Hot, Roland und damit verbundenen Produkten
EUROMEADS	Dasa (33 %) LFK (33 %) AMS (33 %)	Teilnahme an der Entwicklung eines Luftverteidigungssystems

<u>Gemeinschaftsunternehmen</u>	<u>Beteiligte Parteien</u>	<u>Hauptaktivitäten und -produkte</u>
RAMSYS.....	Dasa (50 %) BGT (25 %) Diehl (25 %)	Produktion von Boden-Luft-Lenkflugkörpern RAM (seegestützt) unter Lizenz von Raytheon
GLVS	LFK (50 %) Lockheed Martin (50 %)	Produktion von Patriot PAC3
COMLOG	Dasa (50 %) Raytheon (50 %)	Instandsetzung und Wartung von Patriot-Lenkflugkörpern
TAURUS	LFK (67 %) Bofors (33 %)	Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Taurus-Lenkflugkörpern
MILAS.....	MBD (50 %) AMS (50 %)	Träger von Anti-U-Boot-Torpedos
UKAMS	MBD (100 %)	Entwicklung und Produktion der britischen PAAMS
EUROSAM	AMM (33 %) AMS (33 %) Thomson-CSF (33 %)	Entwicklung, Produktion und Vermarktung der see- und landgestützten Aster-Lenkflugkörpersysteme
EUROPAAMS	EUROSAM (66 %) UKAMS (33 %)	Entwicklung, Produktion und Vermarktung der schiffsgestützten Aster-System-Familie

Zusätzlich zu den Schlüsselaktivitäten bei Lenkflugkörpern und Lenkflugkörpersystemen befasst sich EADS selbst und durch Beteiligungen an Unternehmen auch mit der Entwicklung und Produktion von wichtigen Subsystemen für Lenkflugkörper wie Gefechtsköpfen, Antriebseinrichtungen, Annäherungszündern und Steuerungssystemen. Mehr als die Hälfte der Kosten für einen Lenkflugkörper entfallen auf diese Subsysteme. Über drei Viertel der durch EADS-Unternehmen produzierten Subsysteme sind für Lenkflugkörper von EADS selbst bestimmt. Darüber hinaus befasst sich EADS auch mit anderen Lenkflugkörper-Subsystemen, wie Startvorrichtungen und Thermobatterien.

Kunden und Marketing

Aufträge für Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme werden von nationalen Verteidigungsministerien oder Teilen der nationalen Streitkräfte erteilt. Einschränkungen in den Budgets haben dazu geführt, dass diese Hauptkunden sich zunehmend auf standardisierte Produkte konzentrieren, die von einer gemeinsamen Struktur beschafft werden. Das Management geht davon aus, dass EADS von diesem Trend profitieren kann, da sie bei Lenkflugkörpern und Lenkflugkörpersystemen ein komplettes Produkt-Portfolio anbietet.

VERTEIDIGUNGSELEKTRONIK

Einführung und Überblick

Produkte der Verteidigungselektronik bestehen aus kompletten, maßgeschneiderten Systemen, Subsystemen und Geräten. Diese Systeme verarbeiten Daten, die von Sensoren wie zum Beispiel Radargeräten (Signalverarbeitung) aufgenommen werden, unterstützen die Entscheidung hinsichtlich einer angemessenen Aktion und steuern die Ausführung dieser Aktionen in Echtzeit (Command, Control, Communication & Intelligence — C3I). Sie können sowohl als einzelne Geräte und Systeme oder auch als integrierte Gesamtsysteme vermarktet werden, die dem Kunden als schlüsselfertige Lösung zur Verfügung gestellt werden.

Sowohl Dasa als auch Aerospatiale Matra arbeiten für staatliche Auftraggeber in Frankreich und Deutschland an ähnlichen Projekten und Programmen für integrierte Systeme. Zusammen decken Dasa und Aerospatiale Matra beinahe alle Teilbereiche und Elemente dieser Systeme ab. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit zur Optimierung von Ressourcen und Know-how, mit entsprechenden Größenvorteilen und Einsparungsmöglichkeiten bei den Aufwendungen für Forschung und Entwicklung.

Die Beiträge von Dasa und Aerospatiale Matra führen zu einer Erweiterung des jeweiligen Know-hows und befähigen EADS, ihren Kunden Komplettlösungen anzubieten. EADS kann zum Beispiel komplette Aufklärungssysteme anbieten. Hierzu gehören Plattformen, Sensoren, Bodenstationen und damit verbundene Führungssysteme oder vollständige Aufklärungssysteme mit kombinierter Bild- und Signalaufklärung.

Markt

Nach Schätzungen eines externen Analysten ist zu erwarten, dass weltweit für Verteidigungssysteme und Verteidigungselektronik jährlich eine Summe von über 50 Mrd. Euro ausgegeben wird, wobei dieser Betrag zukünftig noch steigen dürfte.

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, wie im Kosovo, zeigten, dass es in zunehmenden Maße notwendig sein wird, dass die Verteidigungselektronik-Ausrüstung in die C3I-Systeme der Streitkräfte eingebunden wird, um Interoperabilität zu gewährleisten.

Zur internationalen Konkurrenz im Bereich Verteidigungselektronik gehören große US-Unternehmen wie Raytheon und Lockheed Martin und europäische Firmen wie Thomson-CSF, BAE SYSTEMS, sowie Firmen aus Israel. Bei gewissen Aktivitäten dieses Bereiches treten auch bestimmte nationale Konkurrenten auf, wie Groupe Sagem in Frankreich und STN Atlas Elektronik GmbH in Deutschland.

Produkte

Systemintegration

Systemintegration beinhaltet hochentwickelte Verteidigungs-Systemlösungen zur Ausführung komplexer Aufgaben wie Aufklärung, Überwachung und Verteidigungsmissionen. Das Ziel ist dabei die Bereitstellung schlüsselfertiger Systeme und Paketlösungen, die auf komplexe Kundenbedürfnisse abgestimmt sind.

C3I-Systeme

C3I-Systeme bilden einen wesentlichen Teil des heutigen und zukünftigen Gefechtsfeld-Managements. Diese computergestützten Systeme erfassen ein Gesamtbild des Kampfgeschehens und unterstützen Führungsvorgänge auf allen Führungsebenen, von der taktischen Gefechtssebene bis zur übergeordneten strategischen Befehlsebene.

Die Hauptziele von C3I-Systemen sind kurzfristige Informationsbereitstellung und zuverlässiger und schneller Datenaustausch, zum Beispiel unter verbündeten und koalierenden Streitkräften. Als Antwort auf die zunehmende Nachfrage nach Interoperabilität und verbessertem Datenaustausch integrieren die C3I-Systeme standardisierte Protokolle bzw. 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.

Überwachungs- und Aufklärungssysteme

Die Systeme von EADS verfügen über beträchtliche Fähigkeiten in bezug auf luft- und satellitengestützte Aufklärung und Überwachung. Zu den Aktivitäten der EADS gehören die Entwicklung und Herstellung von Systemen und Sensoren, Nutzlastintegration auf Plattformen, Bodenstationen, Bildauswertung und Datenverarbeitung. EADS bietet Einsatzgerät und Sensoren, insbesondere Radare mit synthetischer Apertur, für bemannte und unbemannte Plattformen an.

EADS hat die Systemverantwortung für das operative Drohnenaufklärungssystem CL289 des französischen und des deutschen Heeres, das erfolgreich bei den Operationen im ehemaligen Jugoslawien eingesetzt wurde, und befasst sich derzeit mit der Entwicklung einer Reihe von weiteren unbemannten, fliegenden Trägersystemen (Unmanned Air Vehicle — UAV) wie dem Marine-Drohnensystem Seamos für schiffsgestützte Seeaufklärung.

Nach den Gesamtumsätzen des Jahres 1999 hält EADS in Europa eine führende Position in der Satellitenbildverarbeitung und bei Bodenstationen. EADS wurde von der US-Luftwaffe als Lieferant für die Eagle Vision Bodenstation ausgewählt, die an mehrere Beobachtungssatelliten angeschlossen ist. EADS ist auch ein Hauptlieferant für Bildverarbeitungsstationen für den militärischen Beobachtungssatelliten Helios und den zivilen Beobachtungssatelliten SPOT in Frankreich.

EADS beabsichtigt, eine Schlüsselrolle bei den zukünftigen integrierten Systemen zur Informationsgewinnung, Überwachung und Aufklärung (integrierte Intelligence, Surveillance & Reconnaissance Systeme — ISR-Systeme) zu spielen. Hierzu gehören bemannte Flugzeuge und Drohnen ebenso wie Satelliten. Das luftgestützte Bodenüberwachungsprogramm der NATO wird bei den integrierten ISR-Systemen eine wesentliche Rolle spielen. EADS ist ein führendes Unternehmen in dem von 5 Nationen gemeinsam getragenen Programm für das europäische Demonstrationsprojekt SOSTAR-X und 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-Technologie abgeschlossen.

Systemsimulation und Trainingssysteme

EADS unterstützt die Streitkräfte mit Simulations- und Trainingseinrichtungen, die Teil von C3I -Systemen sind (Gefechtsszenario-Simulation), und mit Trainingssystemen, basierend auf Live- und Virtual Reality-Simulationen

für den Einsatz in Einsatz- und Gefechtssimulatoren. Zu den wichtigen Anwendungen gehören Flugkörper-Abschuss-Training, Luftverteidigungstraining und Fahrsimulationen. Darüber hinaus spielt EADS auch eine wesentliche Rolle bei der Einrichtung und dem Betrieb des hochentwickelten Gefechtsübungszentrums für die Bundeswehr.

Bordradare

EADS ist der Partner für eine Reihe von Multifunktions-Radaren für luftgestützte Plattformen wie dem ECR 90-Radar des Eurofighters. Der Beginn der Auslieferung des Eurofighters ist für das Jahr 2002 geplant, was weitere erhebliche Geschäftsmöglichkeiten mit sich bringen wird. EADS hat darüber hinaus auch bedeutende Aktivitäten in den Sparten Systemdienste, -wartung und -nachrüstung. Jedes Kampfflugzeugsystem wird mehrmals im Laufe seiner Lebensdauer auf den neuesten Stand nachgerüstet. Zu den jüngsten Beispielen gehören die Verbesserung der Radarausrüstung der F-4 Phantom-Kampfflugzeuge und das Geländefolge-Radar-Programm für den Tornado.

In einem deutsch-französisch-britischen Konsortium ist EADS derzeit durch AMSAR an der Entwicklung eines Technologieprogramms für die künftige Generation von Bordradaren für Kampfflugzeuge beteiligt.

United Monolithic Semiconductors ("UMS") ist ein 50/50 Joint Venture von Dasa und Thomson-CSF. Es wurde geschaffen, um den Zugang zur Gallium-Arsenid-Technologie zu garantieren, die in Radaranlagen der nächsten Generation, wie Active Phased Array Radar und Synthetic Aperture Radar eingesetzt wird. Gallium-Arsenid Bauteile werden bereits in militärischen, weltraum- und bodengestützten Anwendungen eingesetzt und haben ihre technologische Spitzenposition bei der Space Shuttle XSAR-Mission unter Beweis gestellt. UMS ist auch ein Hersteller von Schlüsselkomponenten im wachsenden kommerziellen Markt für drahtlose Breitband-Telekommunikation. Das Unternehmen spielt eine führende Rolle als Lieferant für drahtlose Punkt-zu-Punkt Breitband-Datenverbindungen für mobile Kommunikationsnetze.

Luftgestützte elektronische Kampfführung

EADS liefert (i) passive Systeme für die elektronische Kampfführung, wie den Radar-Warnempfänger für Tornado und Transall, (ii) aktive Systeme für elektronische Gegenmaßnahmen, wie das Selbstschutz-Störsystem am Tornado und geschleppte Täuschkörper. Für Hubschrauber wurde eine spezielle Ausrüstung für elektronische Kampfführung entwickelt, die Anfang des Jahres 2000 vom deutschen Verteidigungsministerium für das erste Los von Tiger-Kampfhubschraubern bestellt wurde.

Avionik und Identifikation

EADS hat digitale Kartengeräte für fliegende Plattformen und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber entwickelt. Zusätzlich zu dem bereits entwickelten IFF-Subsystem (Freund-Feind-Erkennung) für den Eurofighter befasst sich EADS in Zusammenarbeit mit europäischen Partnern bereits mit der Entwicklung der nächsten Generation von IFF. EADS entwickelt derzeit Multisensor-Integration und Datenfusionstechnologie, künftige Schlüsseltechnologien in diesem Bereich.

Marine-Sensorik und Subsysteme

EADS liefert elektronische Ausrüstungen für Militärschiffe. Dazu gehören Radarsysteme, Ausrüstung für elektronische Kampfführung, Kampfführungssysteme sowie Marinekommunikationsanlagen, die zur Schaffung vollständiger „Gefechtssysteme“ integriert werden. Das Kampfführungssystem für die neue deutsch-holländische Fregatte F124 wird derzeit in Zusammenarbeit mit europäischen Partnern entwickelt. EADS exportiert darüber hinaus auch optische (im sichtbaren und Infrarot-Bereich arbeitende) Feuerleitgeräte für Lenkflugkörpersysteme und Bordgeschütze.

Bodengestützte Sensorik und Subsysteme

Zur Produktpalette von EADS gehören Systeme für stationäre und mobile, bodengestützte Luftabwehr, Radaranlagen, elektronische Kampfführungs- und Identifikationssysteme für Bodentruppen sowie Radarsysteme für militärische Flugüberwachung. Hierzu gehören Sensoren für Panzer-Selbstschutzeinrichtungen und Steuerungssysteme für Waffen und Panzertürme. Darüber hinaus bietet EADS auch Systeme zur Küstenüberwachung und für den Küstenschutz an.

Ausrüstungen für Signalaufklärung

Die Signalaufklärungsprodukte von EADS dienen der Überwachung des elektromagnetischen Spektrums und liefern Informationen über feindliche Streitkräfte. Diese Produkte spielen eine Schlüsselrolle, wenn es darum geht,

Informationsüberlegenheit zu erlangen. Ferner produziert EADS 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 Verteidigungsministerien, vor allem in Frankreich und Deutschland. Durch verschiedene Joint Ventures und Kooperationen hat EADS auch Zugang zu den Verteidigungsministerien anderer Kunden innerhalb der NATO, vor allem in Großbritannien, Spanien und Italien. Exportmärkte bieten weitere Wachstumsmöglichkeiten.

TELEKOMMUNIKATION

Einführung und Überblick

EADS ist durch ihre Anteile an Matra Nortel Communications („MNC“) und Nortel Dasa Networks Systems GmbH & Co. KG („Nortel Dasa“) auf dem attraktiven und schnell wachsenden Markt der Telekommunikation vertreten. EADS hat Zugang zu den Telekommunikationsprodukten von Nortel Networks. Diese Produkte sind auf den Bedarf von Unternehmen und Netzbetreibern zugeschnitten und beinhalten Internet-Telekommunikation, Sprach- oder Datenvermittlung, E-Business und optische Übertragung. Durch MNC und Nortel Dasa ist EADS in Frankreich und Deutschland am Aufbau eines neuen Hochleistungs-Internet beteiligt und verfolgt dabei eine Strategie der „Unified Networks“, in denen Sprach- und Datenkommunikationsnetze mit Festnetzen, Mobilfunk- und Satellitenkommunikationsnetzen verbunden werden können.

Durch seine Telekommunikations-Beteiligungen beabsichtigt EADS ihre kommerziellen und Internet-Technologien (einschließlich der Internet-Protokoll („IP“)-Technologie) voranzutreiben, um militärischen Kunden sichere Telekommunikationslösungen anbieten zu können. Zudem zeigen Analysen der jüngsten friedenserhaltenden Einsätze den zunehmenden Bedarf für interoperable Anwendungsmöglichkeiten. Hierbei bietet die bereits bei EADS vorhandene zivile Telekommunikation eine kostengünstige und innovative Basis für die Anforderungen militärischer Telekommunikation.

Die Telekommunikationsaktivitäten von EADS verbinden die ehemaligen Einheiten von Aerospatiale Matra und Dasa (i) MNC, ein 45/55 Joint Venture zwischen Aerospatiale Matra und der kanadischen Nortel Networks-Gruppe („Nortel“) sowie (ii) Nortel Dasa ein 42/58 Joint Venture zwischen Dasa (in Verbindung mit Dornier) und Nortel. Nach der Übernahme von Bay Networks durch Nortel im Jahr 1998 wurden die Geschäftsbereiche von Bay Networks in Frankreich und Deutschland jeweils in MNC bzw. Nortel Dasa integriert.

Im Mai 2000 hat MNC seine Aktivitäten aus den Bereichen sichere Mobilfunknetze und militärische Telekommunikation im Rahmen einer strategischen Reorganisation auf eine neu gegründete Gesellschaft mit dem vorläufigen Namen EDSN («EADS Defence and Systems Networks») übertragen. Nach einer Kapitalerhöhung wird EADS mit 55 % und Nortel mit 45 % an EDSN beteiligt sein.

EDSN profitiert von der dauerhaften Technologiepartnerschaft mit Nortel Networks, aufgrund derer sie alle erforderlichen Voraussetzungen besitzt, um die gesicherte Position in den Märkten für Verteidigungs- und sichere Telekommunikation weiter auszubauen. EDSN könnte bald durch geplante Akquisitionen expandieren.

Die Bereiche Satellitenkommunikation und Sichere Mobilfunknetze operieren auf weltweiter Basis. Die anderen Aktivitäten werden auf dem französischen Markt durch MNC und auf dem deutschen Markt durch Nortel Dasa betrieben. PBX-Systeme (private branch exchange) von MNC werden durch die ausländischen Joint Ventures und Tochtergesellschaften von MNC vertrieben.

Markt

Die Kommunikationsnetzwerke großer Unternehmen organisieren und übertragen Daten und Sprache über ihre internen Computer- und Telefonsysteme. Lösungen für Unternehmensnetze bestehen aus Vermittlungsanlagen und Verbindungsleitungen, über die der zentral gesteuerte Sprach- und Datenverkehr zwischen den lokalen Netzen und Anwender-Endgeräten privater Unternehmensnetze abgewickelt wird. Aktuelle Markttrends konzentrieren sich auf die Integration von Sprach- und Datennetzen durch die zunehmende Nutzung von Internet-Protokollen. Betreibernetze sind öffentliche Netze mit einem hohen Übertragungsvolumen für Sprache und Daten. Die gleichen technologischen Trends, die in Bezug auf Lösungen für Unternehmensnetze bekannt sind, sind auch hier festzustellen. Sichere Mobilnetzsysteme bieten verschiedene Arten der drahtlosen Kommunikation: Gruppen-Kommunikation, Individual-Kommunikation mit verschiedenen Prioritätsstufen und Sprechfunkmodus. Für den Sicherheitsmarkt wird eine Verschlüsselung erforderlich, um die Vertraulichkeit zu gewährleisten.

Es wird erwartet, dass die Nachfrage nach Datenvermittlung durch öffentliche Netzbetreiber in Frankreich und Deutschland, die bereits vor 1999 aufgrund des zunehmenden Volumens der Datenübertragung im Wachstum begriffen war, in den nächsten Jahren noch deutlich zunimmt. Dies beruht auf der zunehmenden Anzahl öffentlicher Telefongesellschaften, nachdem die nationalen Telekommunikationsmärkte in Frankreich und Deutschland für den freien Wettbewerb geöffnet wurden.

Im Jahr 1999 hatte EADS durch MNC in Frankreich einen Marktanteil von 10,8 % für Netzbetreiber-Lösungen und von 18 % für Unternehmenslösungen. Im Bereich sichere Mobilfunknetze hat EADS durch MNC einen weltweiten Marktanteil von 23 % und von 37 % in Europa.

Im Jahr 1999 hatte Nortel Dasa in Deutschland einen Marktanteil von 10 % für Netzbetreiber-Lösungen und 4 % für Unternehmenslösungen. In Bezug auf Satellitenkommunikation hatte das Unternehmen 14 % Anteile am weltweiten Markt für TV-Uplink und Satellite News Gathering (SNG).

Die Hauptkonkurrenten von EADS sind Lucent, Siemens, Alcatel, Ericsson und Motorola, die ihre Schwerpunkte bei der Sprachübertragung haben und Cisco und 3Com mit ihren Schwerpunkten bei der Datenübertragung.

EADS ist sowohl in den zivilen und kommerziellen als auch in den militärischen und sicheren Telekommunikationsbereichen tätig. Die Tätigkeiten von EADS in der zivilen und kommerziellen Telekommunikation können in folgende Hauptbereiche eingeteilt werden: Netzbetreiber-Lösungen, Unternehmenslösungen, Satellitenkommunikation, neue Internetdienste und -anwendungen. In der militärischen und sicheren Telekommunikation decken die Tätigkeiten von EADS die Bereiche sichere Mobilfunknetze und militärische Kommunikation ab.

ZIVILE UND KOMMERZIELLE TELEKOMMUNIKATION

Produkte

Netzbetreiber-Lösungen

EADS ist durch ihre Telekommunikations-Tochtergesellschaften ein führender Anbieter von Internet-Protokoll-Netzen (IP-Netze), Hochgeschwindigkeits- und Fernverbindungs-Netzen, Vermittlungsanlagen, Ortsnetzanlagen und Glasfaser- und Mobilfunk-Telekommunikationsnetzen. EADS vertreibt diese von Nortel hergestellten Anlagen für öffentliche Netze, hat aber keine eigenen Produktionsaktivitäten in diesem Bereich.

Die Produktlinie umfaßt Hochkapazitäts-Glasfaserübertragungssysteme, hochentwickelte Switched-Routing-Plattformen, Fernzugriffs-Vermittlungseinrichtungen, Gateways für paketvermittelte Telephonie, Hochgeschwindigkeits-Zugriffslösungen und Synchronous Optical Network (SONET)-Technologien.

Unternehmenslösungen

Der Bereich Unternehmenslösungen bietet daten- und sprachorientierte Kommunikationslösungen, Call-Center-Lösungen sowie IP-gestützte Lösungen an. Durch MNC und Nortel Dasa vertreibt EADS eine große Auswahl von Nortel's Daten-Netzwerk-Systemen. Seit der Übernahme von Bay Networks Inc. durch Nortel vertreiben MNC und Nortel Dasa die früher von Bay Networks angebotene Produktpalette für Local Area Networks und decken damit den gesamten Datenübertragungsmarkt von lokalen Netzen bis zu Netzen mit Fernzugriff ab.

MNC stellt seit 1986 PBX-Systeme her und sowohl MNC als auch Nortel Dasa vertreiben PBX-Systeme für Nortel. Zum 31. Dezember 1999 überstieg die Zahl der von MNC hauptsächlich in Frankreich installierten PBX-Systeme 150.000. Die PBX-Systeme von MNC werden außerhalb Frankreichs sowohl durch Tochtergesellschaften und Vertriebsorganisationen von MNC als auch durch das Vertriebsnetz von Nortel vermarktet, wodurch dem Produkt ein zusätzlicher Markt außerhalb von Europa erschlossen wurde. Durch seine hundertprozentige Tochtergesellschaft Intecom ist EADS auch auf dem Markt für große PBX-Systeme und Call-Center-Dienste in den Vereinigten Staaten tätig.

Bodenstationen und Satellitenkommunikation

Der Bereich Satellitenkommunikation ist führend in Herstellung und Vertrieb von Bodenstationen und schlüsselfertigen, satelliten-gestützten Kommunikations-Netzen für weltweit operierende Unternehmen und Organisationen. Zur Produkt- und Dienstleistungspalette gehören unter anderem TV-Uplink- und TV-Downlink-Stationen, SNG-Rundfunkeinrichtungen, TV-Verteilernetzwerke, Satellitensteuerungsstationen und satelliten-gestützte Breitband- und Unternehmensnetze sowie IP-Netzwerke.

Das Angebot von EADS reicht von der einführenden Beratung über Produktentwicklung und Schulung, bis hin zur Wartung und Unterstützung auf Abruf und deckt die gesamte Bandbreite von einzelnen Komponenten bis zu schlüsselfertigen Installationen ab.

Neue Internet-Dienste und -anwendungen

EADS bietet Dienstleistungen zur Gestaltung und Verwaltung der vertriebenen Informationssysteme an, die sich auf die IP-Technologie für den zivilen Markt stützen. Das Angebot von EADS umfasst auch Anwendungen zur sicheren Informationsübertragung zu militärischen Zwecken (wie das französische Sicherheits-Nachrichtenübermittlungssystem MUSE).

Ferner befasst sich EADS auch mit der Produktion, dem Hosting und der Verteilung von Internet-, Intranet- und E-Commerce-Dienstleistungen für Unternehmen. Dabei bietet sie auch Firewall- und Wartungs-Software für das Internet und Dienstleistungen im Rahmen der Breitband-Satellitenübertragung an.

MILITÄRISCHE UND SICHERE TELEKOMMUNIKATION

Nach Ansicht des Managements wird die in der zivilen Telekommunikation eingesetzte Technologie eine zunehmend wichtige Rolle in sicheren mobilen Netzwerken und bei der militärischen Telekommunikation spielen. EADS ist in einer guten Ausgangsposition, vor allem durch den Einsatz der technologischen Bandbreite der Tätigkeiten ihrer Tochtergesellschaften und der überlegenen Position in Bezug auf den Zugang zu staatlichen Kunden, um diesen Trend für sich zu nutzen. Durch die Gründung von EDSN werden diese Möglichkeiten optimal ausgenutzt werden können.

Produkte

Sichere Mobilfunknetze

Im Zentrum der Produktlinie von EADS für sichere Mobilfunknetze steht das voll digitalisierte Matracom 9600. Dieses System stützt sich auf den de facto Standard Tetrapol, der in mehr als 25 Organisationen weltweit eingesetzt wird. Die Tetrapol-Technologie wurde durch die ITU (International Telecommunication Union) und die Schengener Gruppe (Europäischer Rat für polizeiliche Kooperation) anerkannt. Im Jahr 1999 war Matracom 9600 das in Bezug auf den Gesamtumsatz weltweit meistverkaufte, digitale, gesicherte, standort-unabhängige, professionelle Mobilfunknetz. Das System bietet im Vergleich zu den Hauptkonkurrenzprodukten auf dem Markt überragende Leistungen in Bezug auf Funkreichweite, Audioqualität und Datenfähigkeit.

Militärische Telekommunikation

EADS bietet taktische Kommunikationsnetze, Festnetze und Funk-Kommunikationszubehör an. Diese Netze erlauben die Übertragung von Informationen zwischen verschiedenen Stellungen auf allen militärischen Befehlsebenen. EADS ist der Hauptlieferant für Autoko 90, das halbmobile taktische Netzwerk der deutschen Bundeswehr.

EADS stellt auch Produkte und Systemlösungen mit dem Schwerpunkt im Hochfrequenzbereich für Streitkräfte und zivile Behörden, die sich mit nationaler Sicherheit befassen, bereit.

Kunden und Marketing

Zu den Kunden von EADS im Bereich der Telekommunikation gehören öffentlich-rechtliche und private Rundfunk- und Fernsehgesellschaften, große multinationale Unternehmen sowie internationale Organisationen, staatliche Behörden, Verteidigungsministerien, Service-Provider und Netzbetreiber. Zu den Kunden für professionelle mobile Funksysteme gehören Polizei, Feuerwehren, private Sicherheitsdienste, Rettungsdienste und Versorgungsunternehmen.

DIENSTLEISTUNGEN

Einführung und Überblick

Die Dienstleistungsaktivitäten werden derzeit in drei Hauptbereichen ausgebaut: (i) an Dritte vergebene Dienstleistungen, (ii) Tests und damit verbundene Dienstleistungen und (iii) technische Dienstleistungen.

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. Aufgrund ihrer technischen und organisatorischen Fähigkeiten befindet sich die EADS

in einer guten Ausgangsposition, um den Kunden durch die Zusammenlegung der technischen Ressourcen und Produkte ihrer verschiedenen Einheiten entsprechende schlüsselfertige Lösungen anzubieten.

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

Produkte

An Dritte vergebene Dienstleistungen

Zu den Fähigkeiten von EADS gehören Logistik und Wartung, Simulation und Schulung sowie das Management von Trainingseinrichtungen, Simulationszentren und Testanlagen. Derzeit steht EADS in Verhandlungen mit den französischen Streitkräften über den Betrieb eines militärischen Kommunikationsnetzes als komplette Dienstleistung, die sowohl die Bereitstellung der Kommunikationseinrichtungen als auch deren Wartung und Ausbau umfasst.

Zu den Tätigkeiten von EADS gehört die Ausbildung von Flugabwehrpersonal und Flugzeugbesatzungen, sowie deren Training mit scharfer Munition. Derzeit betreibt EADS die Namfi-Schießanlage der NATO auf Kreta.

Außerdem liefert EADS maßgeschneiderte Luftziele für den Übungsbedarf der betreffenden Streitkräfte.

Darüber hinaus plant und implementiert EADS große maßgeschneiderte und spezifische Sicherheitsinstallationen für sensible Bereiche, die auf spezifischen Vorgaben und Bedrohungen abgestimmt sind.

Tests und damit verbundene Dienstleistungen

Die zunehmend komplexer werdende Elektronik, die in Flugzeugen und Waffensystemen eingesetzt wird, schafft einen gleichbleibenden Bedarf für Routinetests der Ausrüstung. EADS hat weltweit eine führende Position in Bezug auf den Marktanteil für Mehrzweck-Testsysteme und -dienstleistungen für Zivilflugzeuge und ist in Europa der größte Anbieter für Mehrzweck-Testeinrichtungen im Verteidigungssektor. Zudem bietet EADS mobile Testeinrichtungen für luftgestützte Sensoren wie Radare an.

Technische Dienstleistungen

EADS bietet Großkunden aus dem öffentlichen und privaten Bereich technische Unterstützung, Unterstützung in Fragen der Produktentwicklung sowie Dienstleistungen hinsichtlich Software-Engineering in den Bereichen Sicherheitstechnologie und Programm-Management an.

BETEILIGUNGEN

Dassault Aviation

Dassault Aviation ist ein wichtiger Anbieter auf dem Weltmarkt für militärische Kampffjets und Firmenjets. Dassault Aviation wurde 1945 gegründet und hat seither mehr als 6.800 militärische und zivile Flugzeuge an Käufer in mehr als 70 Ländern ausgeliefert. Die Aktien von Dassault Aviation werden in Paris an der Börse gehandelt. Am 30. Dezember 1998 übernahm Aerospatiale einen Anteil von 45,76 % an Dassault Aviation, der bis dahin direkt und indirekt im Besitz des französischen Staates war. Die derzeitigen Anteilseigner an Dassault Aviation sind Groupe Industriel Marcel Dassault („GIMD“) (49,90 %), EADS (45,76 %) und die Öffentlichkeit (4,34 %).

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

Militärflugzeuge

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

- *Rafale.* Zum Rafale-Programm 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 die Beschaffung von 294 Rafale-Kampfflugzeugen, 234 für die Luftstreitkräfte und 60 für die Marine. Die Gesamtkosten des

Programms belaufen sich auf 30,5 Mrd. Euro, davon entfallen 8,7 Mrd. Euro auf Entwicklungskosten. Einundvierzig Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben, mit der Option auf 20 weitere. Die erste Rafale wird im Sommer 2000 an die Marine ausgeliefert.

- *Mirage 2000.* Flugzeuge der Mirage 2000-Familie werden in zwei Versionen angeboten.
 - (1) Die Mirage 2000-5, die neueste Version ist ein Mehrzweck-Kampfflugzeug, das für Luftangriffe auf Mehrfach-Ziele und auch für Luft-Boden-Missionen konstruiert wurde. Die Mirage 2000-5 kann mit MBD MICA Luft-Luft-Abfang- und Gefechtsraketen 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-Bodenrakete MBD SCALP EG und für die AASM (modulare Luft-Bodenrakete) umgerüstet werden.

Bisher wurden annähernd 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. Das Unternehmen produziert vier Modelle von Firmenflugzeugen: Falcon 50 EX, Falcon 2000, Falcon 900 C und Falcon 900 EX, die einen beträchtlichen Erfolg auf dem Markt verzeichnen können.

Um ein mögliches Konfliktpotential zwischen den militärischen Produkten von Dassault Aviation und EADS (Rafale und Eurofighter) zu vermeiden, entschloss sich die Unternehmensführung, den Anteil von EADS an Dassault Aviation, dem Management des Bereichs Strategische Koordination zu unterstellen und nicht dem Luftfahrtbereich, der für das Management von EADS-Beteiligung am Eurofighter-Programm zuständig ist.

Aktionärsvereinbarung

Grundlage der Beteiligung von Aerospatiale Matra an Dassault Aviation war eine Aktionärsvereinbarung, wonach Aerospatiale Matra die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsrates von Dassault Aviation bestellen konnte und ein Vetorecht bei der Ernennung des Vorsitzenden hatte. Zusätzlich konnte Aerospatiale Matra ein Veto in Bezug auf bestimmte Angelegenheiten, wie die Einführung neuer Programme, Kooperationsvereinbarungen, größere oder strategische Übernahme- oder Abspaltungsvereinbarungen und wesentliche Bündnisse mit Dritten ausüben.

Die Aktionärsvereinbarung ermöglichte es der GIMD darüber hinaus, die von Aerospatiale Matra gehaltenen Aktien an Dassault Aviation im Falle eines Wechsels der Eigentumsverhältnisse von Aerospatiale Matra zu erwerben. GIMD und Aerospatiale Matra stehen in Verhandlungen, um die Auswirkungen der Bildung von EADS auf die Rechte von Aerospatiale Matra gemäß der Aktionärsvereinbarung zu bewerten.

Aerospatiale Matra hat im Einklang mit der Aktionärsvereinbarung GIMD auf den Wechsel der Eigentumsverhältnisse von Aerospatiale Matra infolge der Bildung von EADS hingewiesen. Demgemäß hat GIMD seine Kaufoption, die von Aerospatiale Matra gehaltenen Aktien an Dassault Aviation zu erwerben, ausgeübt. Aerospatiale Matra hat der Ausübung dieses Rechtes durch GIMD entsprechend der Aktionärsvereinbarung widersprochen, was dazu führte, dass die Aktionärsvereinbarung ohne Auswirkung auf die jeweiligen Eigentumsverhältnisse der Parteien an Dassault Aviation aufgehoben wurde. Infolge dessen wurden die Vorzugsrechte von Aerospatiale Matra gemäß der Aktionärsvereinbarung aufgehoben, aber EADS behält weiterhin alle ihr nach französischem Recht zustehenden Rechte zum Schutz von Minderheitsaktionären, einschließlich der Sperrminorität.

Dasa-Dornier Luftfahrt

DADC, an der EADS zu 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 57,55 % an der Dornier GmbH, die wiederum eine 3 %-ige Kapitalbeteiligung an der Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH hält, die ihrerseits alleinige Gesellschafterin der Dornier Luftfahrt GmbH ist. Durch diese Minderheitsbeteiligung ist EADS nicht an operativen Entscheidungen betreffend der Dornier Luftfahrt GmbH beteiligt.

Wesentliche Beteiligungen

Die nachstehende Übersicht enthält Informationen über diejenigen unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen von EADS, deren Buchwert per 31. Dezember 1999 mindestens 10 % ihres konsolidierten Proforma-Eigenkapitals betrug, oder die mit mindestens 10 % zum konsolidierten Proforma-Jahresergebnis des Geschäftsjahres 1999 beitrugen:

Stand 31. Dezember 1999

Name und Sitz der Gesellschaft	Tätigkeitsbereich	Beteili- gungs- höhe (in %)	Gezeichnetes Kapital ⁽³⁾ (in Mio. Euro)	Rücklagen ⁽³⁾ (in Mio. Euro)	Jahres- überschuß/ -fehlbetrag für das Geschäftsjahr 1999 ⁽³⁾	Buchwert gehaltener Anteile (in Mio. Euro)
					(in Mio. Euro)	
Aerospatiale Matra, Paris	Luft- und Raumfahrt	100	1230,9	607,2	63,3	(1)
Aerospatiale Matra Airbus, Paris	Airbus	100	76,3	136,7	39,2	228,7 (1)
Construcciones Aeronauticas S.A., Madrid.....	Luft- und Raumfahrt	100	279,0	121,0	81,0	(1)
DaimlerChrysler Aerospace AG, München	Luft- und Raumfahrt	100	460,0	1687,0	0 ⁽²⁾	(1)
DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, Hamburg.....	Airbus	99,99	475,5	192,5	-52,1	739,5
Dassault Aviation, Paris	Luftfahrt	45,76	81,0	747,4	157,1	405,2
Dornier GmbH, Friedrichshafen	Verteidigung/Raumfahrt	57,55	76,9	128,1	0 ⁽²⁾	416,9
Eurocopter Holding, Paris.....	Hubschrauber	100	567,2	-154,9	0,0	601,8
Matra Defense, Paris	Verteidigung	100	195,5	58,2	9,4	318,7
Matra Marconi Space NV, Den Haag, Niederlande	Raumfahrt	50	22,7	208,5	-1,5	133,5

(1) Obergesellschaften von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA.

(2) Ergebnisabführung mit der DaimlerChrysler AG (direkt oder indirekt).

(3) Jeweils nach landesrechtlichen Abschlüssen.

MITARBEITER

Aerospatiale Matra

Zum 31. Dezember 1999 umfasste die Belegschaft von Aerospatiale Matra 47.078 Mitarbeiter (Vollzeitkräfte und Teilzeitkräfte in Vollzeit umgerechnet). Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Anzahl der Mitarbeiter von Aerospatiale Matra, gegliedert nach Unternehmenssektoren, Aktivitäten und geografischen Gebieten zum 31. Dezember 1997, 1998 und 1999. Mitarbeiter von Unternehmen, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z.B. die Airbus- und ATR-Konsortien Matra Bae Dynamics, Matra Marconi Space und Matra Nortel Communications), sind auf derselben proportionalen Grundlage enthalten.

	Zum 31. Dezember		
	1997	1998	1999
Mitarbeiter von Aerospatiale Matra, gegliedert nach Unternehmenssektoren:			
Luftfahrt			
Airbus	13.343	14.114	13.873
ATR.....	615	554	502
Leichte Flugzeuge und Flugzeugkomponenten.....	767	766	881
Wartung	3.712	3.575	3.607
Hubschrauber ⁽¹⁾	9.159	9.509	9.683
Summe Luftfahrt	<u>27.596</u>	<u>28.518</u>	<u>28.546</u>
Raumfahrt			
M.M.S	4.954	4.495	1.980 ⁽²⁾
Aerospatiale Matra Lanceurs.....	5.015	3.973	3.735
Summe Raumfahrt	<u>9.969</u>	<u>8.468</u>	<u>5.715</u>
Lenkflugkörpersysteme			
M.B.D.....	3.071	3.015	2.886
Aerospatiale Matra Lenkflugkörper.....	3.758	3.446	3.213
Summe Lenkflugkörper	<u>6.829</u>	<u>6.461</u>	<u>6.099</u>
Telekommunikation und Informationssysteme.....	5.460	5.112	5.936
Zentrale Dienstleistungen	718	710	782
Summe	<u>50.572</u>	<u>49.269</u>	<u>47.078</u>
Mitarbeiter von Aerospatiale Matra, gegliedert nach Aktivitäten:			
Geschäftsführung und Ingenieure.....	15.807	15.178	15.652
Technische Mitarbeiter und Verwaltungsmitarbeiter	23.360	22.717	21.611
Produktionsmitarbeiter	7.283	7.254	7.553
Sonstige	4.122	4.120	2.262
Summe	<u>50.572</u>	<u>49.269</u>	<u>47.078</u>
Mitarbeiter von Aerospatiale Matra, gegliedert nach geografischen Gebieten:			
Frankreich	40.797	40.190	39.293
Übriges Europa.....	7.665	7.093	5.807
Vereinigte Staaten	1.507	1.330	1.339
Sonstige	603	656	639
Summe	<u>50.572</u>	<u>49.269</u>	<u>47.078</u>

(1) 100 % der Belegschaft von Eurocopter; darin ist die 40 %ige Beteiligung von Dasa an Eurocopter enthalten.

(2) 100 % in den Jahren 1997 und 1998 und 50 % im Jahr 1999.

Die fünf wichtigsten nationalen Gewerkschaften Frankreichs sind an der Mehrzahl der Standorte von Aerospatiale Matra vertreten. Gemäß französischem Recht kommt die Geschäftsführung jeder Gesellschaft regelmäßig mit Arbeitnehmervertretern zusammen, um über Gehälter und Arbeitsbedingungen zu verhandeln. Die Arbeitszeiten für Angestellte werden durch Kollektivverträge schrittweise auf 35 Stunden pro Woche reduziert, wobei die besonderen Bedingungen jedes Unternehmens berücksichtigt werden. Die Mitarbeiter von Aerospatiale Matra werden in erster Linie durch die Kollektivverträge der Metall-Industrie in Frankreich sowie bestimmte

unternehmensspezifische Zusatzregeln erfasst. Aerospatiale Matra ist der Auffassung, dass die Beziehungen zu den Mitarbeitern gut sind, was teilweise auf eine seit langem praktizierte Politik des Dialogs und der Transparenz zurückzuführen ist. Bei Aerospatiale Matra gab es seit 1980 keine wesentlichen tariflichen Auseinandersetzungen.

Dasa

Zum 31. Dezember 1999 umfasste die Belegschaft von Dasa 37.432 Mitarbeiter (nach der active-headcount-Methode, ohne die nicht in EADS eingebrachten Vermögenswerte von Dasa). Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Mitarbeiter von Dasa gegliedert nach Unternehmenssektoren und Aktivitäten zum 31. Dezember 1997, 1998 und 1999 (in demselben Umfang).

	Zum 31. Dezember		
	1997	1998	1999
Dasa Mitarbeiter, gegliedert nach Unternehmenssektoren:			
Airbus	13.907	14.449	15.120
Militärflugzeuge	6.058	6.511	6.785
Eurocopter ⁽¹⁾	3.757	3.979	3.954
Raumfahrt	3.318	3.358	3.371
Verteidigung und Zivile Systeme	8.302	8.660	7.829
Verwaltung	381	378	373
Summe	<u>35.723</u>	<u>37.335</u>	<u>37.432</u>
Dasa Mitarbeiter, gegliedert nach Aktivitäten:			
Arbeiter	10.746	11.599	11.860
Angestellte	24.977	25.736	25.572
Summe	<u>35.723</u>	<u>37.335</u>	<u>37.432</u>

(1) 40 % der konsolidierten Belegschaft von Eurocopter.

Dasa und die Konzernunternehmen sind Mitglieder der regionalen Arbeitnehmerverbände der metallverarbeitenden Industrie. Die wichtigste im Dasa-Konzern vertretene Gewerkschaft ist die Industriegewerkschaft Metall, die im Deutschen Gewerkschaftsbund organisiert ist. Eine weitere vertretene Gewerkschaft ist die Deutsche Angestelltengewerkschaft. Die Unternehmen des Dasa-Konzerns sind durch die regionalen gebietsweiten Kollektivverträge gedeckt, die zwischen den Arbeitgeberverbänden der metallverarbeitenden Industrie und der Industriegewerkschaft Metall und/oder der Deutschen Angestelltengewerkschaft verhandelt und abgeschlossen werden.

1998 wurde ein neuer Pensionsplan für den Dasa-Konzern eingeführt, der die verschiedenen Pläne innerhalb des Konzerns vereinheitlicht. Dasa-Mitarbeiter sind bei ihrem Übertritt in den Ruhestand zum Bezug einer Firmenrente berechtigt. Die Anwartschaft jedes einzelnen Pensionärs richtet sich nach dem Einkommen, der Anzahl der Dienstjahre und einem Grundwert der Firmenrente.

CASA

Zum 31. Dezember 1999 umfasste die Belegschaft von CASA 7.430 Mitarbeiter (nach der active-headcount-Methode). Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Anzahl der CASA Mitarbeiter, gegliedert nach Unternehmenssektoren und Aktivitäten am 31. Dezember 1997, 1998 und 1999. Alle CASA Mitarbeiter sind in Spanien beschäftigt.

	Zum 31. Dezember		
	1999	1998	1997
CASA Mitarbeiter, gegliedert nach Unternehmenssektoren:			
Produktion			
Strukturelle Fertigung	19	17	25
Verbundstoffe Illescas.....	83	89	83
Produktion Getafe.....	1.782	1.795	1.968
Produktion Tablada.....	1.121	1.193	1.280
Produktion Cádiz	804	812	856
Produktion San Pablo	706	645	655
Untervergabe.....	—	—	—
Vertrieb			
Madrid.....	223	212	201
Sevilla.....	117	117	97
Verwaltung.....	755	763	732
Wartung			
Geschäftsbereich Wartung.....	—	—	12
Wartung Luftfahrzeuge.....	433	429	424
Projekte und Systeme			
San Pablo	—	—	13
Getafe	967	957	977
Betriebliche Prozesse.....	39	36	—
Geschäftsbereich Raumfahrt (Barajas).....	381	371	372
Summe.....	<u>7.430</u>	<u>7.436</u>	<u>7.695</u>
CASA Mitarbeiter, gegliedert nach Aktivitäten:			
Directors.....	161	174	162
Senior Management.....	1.660	1.585	1.592
Mittleres Management (technische Mitarbeiter und Verwaltungsmitarbeiter).....	1.214	1.237	1.259
Mitarbeiter (technische Mitarbeiter und Verwaltungsmitarbeiter).....	1.480	1.487	1.555
Arbeiter	2.843	2.875	3.043
Hilfspersonal	72	78	84
Summe.....	<u>7.430</u>	<u>7.436</u>	<u>7.695</u>

Die Personalpolitik von CASA zielt darauf ab, die Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeitern zu fördern und gleichzeitig den Teamgeist zu stärken und ein positives Arbeitsklima zu schaffen. Die berufliche Weiterentwicklung aller Mitarbeiter wird gefördert und für die Entwicklung und Verbesserung von CASA als unerlässlich betrachtet. Die Geschäftsführung ist bestrebt, klare Ziele vorzugeben und spezifische Aufgaben an jeden einzelnen Mitarbeiter zu verteilen, der wiederum für die Art und Weise, in der die Verpflichtungen ausgeführt werden, Anerkennung zugesprochen bekommt. Die Leistung der Mitarbeiter wird in erster Linie anhand von Effizienz und Produktivität gemessen. Bei der Lohn- und Gehaltspolitik von CASA werden jedoch auch Faktoren wie Qualifikation, Erfahrung und berufliche Fähigkeiten berücksichtigt. Die Lohn- und Gehaltspolitik soll flexibel, anspornend und an die unternehmerische Gesamtleistung gebunden sein.

Zwischen der Geschäftsführung und den Arbeitnehmervertretern herrscht eine sehr stabile und offene Beziehung, wobei die Meinungen und Entscheidungen der Arbeitnehmervertreter (in erster Linie durch den Inter-Arbeitsplatzausschuss und die Gewerkschaftsbereiche) die Geschäftsführung deutlich beeinflussen.

EADS

Neben den bestehenden nationalen Strukturen der Arbeitnehmervertretung wird EADS einen europäischen Betriebsrat einrichten, um einen kontinuierlichen sozialen Dialog mit den Vertretern der Arbeitnehmer der EADS-Gruppe zu gewährleisten.

Um im Rahmen der Managementqualifizierung höchsten Ansprüchen gerecht zu werden, wird eine „Corporate Business Academy“ gegründet werden. Auf Grundlage der langjährigen Zusammenarbeit und Erfahrungen bei der Schulung von Führungskräften wird die Akademie die Integration unterstützen, Management- und Führungsfertigkeiten entwickeln und die Unternehmensstrategie unterstützen. EADS wird weiterhin erhebliche Ressourcen in Schulungs- und Ausbildungsprogramme investieren, um seine Führungsposition und technische Erstklassigkeit weiterzuentwickeln und zu garantieren.

Gewinnbeteiligungs- und Leistungsplan für Mitarbeiter

Zur Zeit haben Dasa und Aerospatiale Matra Gewinnbeteiligungspläne für Mitarbeiter.

Aerospatiale Matra hat einen Gewinnbeteiligungsplan (*accords de participation*) gemäß französischem Recht aufgelegt und einen spezifischen Leistungsplan (*accords d'intéressement*) ausgehandelt, um Mitarbeitern bei Erreichen bestimmter Produktivitäts- oder Verwaltungsvorgaben oder technischer Ziele Prämien zu gewähren. Im Juni 1999 besaßen 74 % aller Mitarbeiter Aktien, und zwar in Höhe von 2,32 % des Grundkapitals.

Die Vergütung für Mitglieder des Dasa-Managements ist großteils flexibel und eng mit dem Betriebsergebnis von Dasa verbunden. Die Führungskräfte nehmen an den DaimlerChrysler SAR-Plänen teil. (SAR ist ein aktienpreisgebundenes Vergütungssystem, das auf der Grundlage des Aktienkurses von DaimlerChrysler errechnet wird). EADS trägt die künftig anfallenden Aufwendungen für diese SARs.

CASA, die keinen Gewinnbeteiligungsplan hat, gewährt Ingenieuren und Mitgliedern der Geschäftsführung gewinnbezogene Gehälter, die sich nach dem Erreichen der allgemeinen Unternehmensziele und der Leistung des Einzelnen richten.

Mitarbeiterangebot

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots hat die Gesellschaft einem Großteil der EADS-Mitarbeiter insgesamt bis zu 12.222.385 Aktien mit einem Preisnachlass in Höhe von 15 % auf den Kaufpreis für Privatanleger angeboten. Dies entspricht einem Anteil am Kapital von EADS nach Durchführung der Transaktionen (einschließlich vollständiger Ausübung der Mehrzuteilungsoption und vollständiger Ausübung des Aktienoptionsplans in Höhe von 5.214.884 Aktien) von 1,5 %. Diese Aktien werden aus einer Kapitalerhöhung stammen, die nach Durchführung der übrigen Teile des Globalen Angebots, voraussichtlich am oder vor dem 31. August 2000, beschlossen und durchgeführt werden soll. Die Aktien waren von den Mitarbeitern im Rahmen des Globalen Angebots zu zeichnen und zu zahlen, werden ihnen jedoch erst nach Durchführung der Kapitalerhöhung geliefert werden.

Das Mitarbeiterangebot bestand aus zwei Teilen: einem direkten Kauf von Aktien („ESOP Classic“) sowie einem durch Einschaltung eines Kreditinstituts teilweise fremdfinanzierten Kauf („ESOP Plus“). Die Kaufverträge kommen jeweils mit Zuteilung zustande.

Im ESOP Classic haben berechtigte Mitarbeiter die Möglichkeit, in Höhe von bis zu 25 % ihrer Bruttojahresbezüge für das Jahr 2000 Aktien der Gesellschaft zu erwerben. Ein Teil der Aktien kann ggf. steuerlich begünstigt erworben werden. Für diese Aktien gilt je nach Rechtsordnung und gewählter Variante eine gesetzliche Sperrfrist von 18 Monaten, 3,5 oder 6 Jahren. In Deutschland gilt eine gesetzliche Sperrfrist von 6 Jahren. Die darüber hinaus erworbenen Aktien sind bis zum 31. Dezember 2001 gesperrt.

Der ESOP Plus ist ein spezieller Anlagefonds nach französischem Recht, der nur den berechtigten Mitarbeitern von EADS angeboten wird und dessen Vermögen ausschließlich aus Aktien der Gesellschaft besteht. Der in diesen Fonds einzuzahlende Betrag ist auf maximal $\frac{1}{10}$ der 25 %igen Bruttojahresbezüge in 2000 beschränkt. Zu diesem Betrag, der mit $\frac{1}{10}$ angesetzt wird, finanziert die Credit Lyonnais weitere $\frac{9}{10}$. Für diese Zeichnung erhalten die Mitarbeiter bei Wirksamwerden der Kapitalerhöhung für das Mitarbeiterangebot Anteile an dem Fonds, dessen Wert dem Ausgabekurs der Aktien entspricht. Für die erworbenen Fondsanteile besteht eine Rückkaufgarantie zum Zeichnungsbetrag. Die Laufzeit des Fonds beträgt 5 Jahre.

Mitarbeiter sind berechtigt, am Mitarbeiterangebot teilzunehmen, wenn sie

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehören,
- einen französischen, deutschen oder spanischen Arbeitsvertrag haben und
- in einer nach französischem, deutschem oder spanischem Recht gegründeten Gesellschaft beschäftigt sind, an der EADS entweder eine Kapitalmehrheit oder mindestens 10% des Kapitals hält und diese Gesellschaft von EADS zur Teilnahme am Mitarbeiterangebot ausgewählt wurde.

UMWELT

EADS ist sich ihrer Verantwortung für die Umwelt bewusst. Dementsprechend ist die Umweltpolitik von EADS auf wirtschaftliche und ökologische Leistungsfähigkeit, langfristige Wertsteigerung und Nachhaltigkeit ausgerichtet. Zur Umsetzung dieser Politik in EADS wird ein Umweltmanagementsystem eingeführt.

EADS wird die Bemühungen von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA zum Schutz der Umwelt fortsetzen; dabei ist die Einhaltung der Umweltgesetze und -vorschriften eine Selbstverständlichkeit.

In technischer Hinsicht strebt die EADS an, dass Produkte und Prozesse umweltverträglich gestaltet sind und dem Stand der Technik entsprechen, soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist.

Weitere Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sowie Investitionen für den Umweltschutz sind notwendig, um die Leistungsfähigkeit der EADS in Bezug auf Umwelttechnik, Risikomanagement und Gesetzeskonformität zu erhalten und weiter zu verbessern.

Aerospatiale Matra

Aerospatiale Matra unterliegt den umweltgesetzlichen Vorschriften der Länder, in denen das Unternehmen Anlagen betreibt, vor allem in Frankreich, Deutschland, Großbritannien, den USA, aber auch in anderen europäischen, asiatischen und lateinamerikanischen Ländern.

Die Umweltgesetze führen zunehmend schärfere Anforderungen im Hinblick auf Emissionen, Abwässer, Abfälle, Gefahrstoffe und Altlastensanierung ein.

In den Ländern, in denen Aerospatiale Matra Anlagen betreibt, müssen außerdem Vorschriften für asbesthaltige Materialien eingehalten werden (Überwachung, Beseitigung, Mitarbeiterbelastung).

Aerospatiale Matra ist bestimmten Risiken im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit ausgesetzt, insbesondere Risiken in Bezug auf Umwelthanforderungen für zu deponierende Abfälle, frühere Tätigkeiten, Produkthaftung, Schäden an Einrichtungen, Unfällen beim Start von Trägerraketen und Folgeschäden an Satelliten, die von Aerospatiale Matra hergestellt wurden, sowie Risiken im Bereich des Gesundheits- und Arbeitsschutzes.

Mehrere Anlagen von Aerospatiale Matra sind als „installations classées“ nach französischem Recht (entspricht den genehmigungsbedürftigen Anlagen nach deutschem Umweltrecht) eingestuft, demzufolge eine behördliche Genehmigung für den Betrieb einer neuen Anlage oder die Änderung einer bestehenden Anlage erforderlich ist. Die Anlagen werden von den Behörden regelmäßig überwacht.

Aerospatiale Matra hat sich zum Ziel gesetzt, dass ihre Produkte und der Betrieb von Anlagen umweltverträglich sind und den gesetzlichen Vorschriften entsprechen (in erster Linie in Bezug auf den Gesundheits- und Arbeitsschutz).

Aerospatiale Matra hat eine zentrale Organisationseinheit, um die Tätigkeiten auf diesem Gebiet zu überwachen und zu koordinieren. Die Geschäftsführung hat eine Grundsatzerklärung zum „Gesundheits-, Arbeits- und Umweltschutz“ verabschiedet, in welcher die Politik dazu festgelegt ist. An den Standorten werden regelmäßige Kontrollbesuche und Überprüfungen durchgeführt.

Außerdem besteht eine Versicherung für die versicherbaren Risiken von Aerospatiale Matra (siehe „— Versicherungen — Aerospatiale Matra“).

Aerospatiale Matra setzt erhebliche Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für umweltfreundliche Alternativen zu bestimmten schädlichen Stoffen und Fertigungsverfahren ein.

Aerospatiale Matra besitzt eine Haftpflichtversicherung, die ihrer Ansicht nach Umweltrisiken ausgewogen und industrieüblich abdeckt. Die zukünftige Entwicklung der Umweltgesetzgebung könnte jedoch zu höheren Kosten und einer erweiterten Umwelthaftpflicht führen.

Aerospatiale Matra strebt an, auf Veränderungen im Umweltschutz durch Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Vorfeld zu reagieren.

Dasa

Dasa betreibt in ihren Werken in Deutschland zahlreiche umweltrelevante Anlagen und muss dementsprechend eine große Anzahl deutscher Umweltgesetze und -vorschriften beachten.

Die deutsche Gesetzgebung stellt sehr strenge Anforderungen an den Umweltschutz, insbesondere in Bezug auf Abluft- und Lärmemissionen, Abwasserbehandlung, Abfallverwertung und -beseitigung, Notfallmanagement, Altlastensanierung und Arbeitssicherheit sowie an die Vermeidung, Verminderung und Überwachung von Umweltbelastungen. Der Betrieb zahlreicher Anlagen der Dasa erfordert umweltrechtliche Genehmigungen oder Erlaubnisse durch die zuständigen Behörden oder Anzeigen bei den zuständigen Behörden. Außerdem hat die Dasa eine Umwelthaftpflichtversicherung gemäß den deutschen Umweltgesetzen abgeschlossen, die Umweltschäden aufgrund der Tätigkeiten der Dasa abdeckt.

Im Zeitraum von 1992 bis 1999 investierte die Dasa jährlich durchschnittlich Euro 7 Mio. in Umweltschutzanlagen, wobei die beste verfügbare Technik eingesetzt und die vorhersehbaren Anforderungen der

Umweltgesetzgebung vorweggenommen wurden, soweit dies wirtschaftlich vertretbar war. Deshalb besitzt die Dasa eine große Anzahl umweltverträglicher Anlagen und Verfahren, die dem Stand der Technik entsprechen.

Zukünftig werden ähnlich hohe Investitionen notwendig sein, um den hohen Standard von Dasa in der Umweltvorsorge, Gefahrenabwehr, Gesetzeskonformität und Umwelttechnik zu halten.

In den letzten zwanzig Jahren wurden die bei Dasa vermutete Altlasten in Boden und Grundwasser untersucht und die Schäden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden saniert. Der größte Teil der Sanierungsmaßnahmen ist inzwischen abgeschlossen. Die Kosten, die bis zur Beendigung der noch laufenden Sanierungen entstehen, werden auf Euro 2 Mio. geschätzt.

Das Umweltmanagementsystem von Dasa wird durch jeweils ein verantwortliches Mitglied des Vorstandes, der Geschäftsbereichsleitungen und der Tochtergesellschaften sowie die Werksleiter vertreten; daneben ist zu diesen Managementebenen jeweils ein Umweltschutzbeauftragter bestellt, der für die Koordination und Überwachung der Umweltangelegenheiten zuständig ist und darüber berichtet. Außerdem hat die Dasa im Rahmen ihrer Umweltpolitik eine Reihe betrieblicher Regelungen in Kraft gesetzt, um sicherzustellen, daß die Umweltschutzbelange in den Betriebsabläufen berücksichtigt werden. Auf der Grundlage dieses Managementsystems wurde das erste Werk von Dasa vor kurzem nach der EU-Öko-Audit-Verordnung validiert und nach ISO 14001 zertifiziert.

CASA

CASA unterliegt den Umweltgesetzen und -vorschriften Spaniens einschließlich der Umweltrichtlinien der Europäischen Union, in denen u.a. Emissionen, Abwassereinleitungen und die Abfallbeseitigung geregelt werden. CASA besitzt alle für ihren Geschäftsbetrieb erforderlichen umweltrechtlichen Betriebsgenehmigungen und Erlaubnisse, die außer Zulassungswerten für Abfälle und Emissionen keine weiteren Bedingungen und Auflagen enthalten.

Die Unternehmensleitung sieht alle betrieblichen Tätigkeiten von CASA in Übereinstimmung mit den Umweltgesetzen und -vorschriften und erwartet derzeit die Ergebnisse einer externen Betriebsprüfung, die im Hinblick auf eine Zertifizierung nach ISO 14001 für einen Unternehmensbereich durchgeführt wurde. Bei CASA ist weder ein Gerichtsverfahren zum Umweltschutz anhängig noch sind Ansprüche Dritter oder Verbindlichkeiten im Umweltschutz bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanzlage oder das Betriebsergebnis haben könnten, mit Ausnahme einer möglichen Bodenkontaminierung im Werk San Pablo.

Bei CASA bestehen betriebliche Regelungen, mit denen die Zulassungswerte von Abfällen und Emissionen überwacht und eingehalten, die Abfallentsorgung gesteuert und Umweltrisiken erkannt und verhütet werden.

Die Unternehmenspolitik von CASA schließt Maßnahmen zur Sicherstellung des Umweltschutzes, aber auch des Gesundheits- und Arbeitsschutzes ein. Diese Maßnahmen werden vom Präventionsdienst von CASA koordiniert und durchgeführt. CASA verfolgt sich abzeichnende Änderungen in der Umweltgesetzgebung mit dem Ziel, diese in ihre Umweltpläne einzuarbeiten.

In den vergangenen Jahren investierte CASA erhebliche Mittel in den Umweltschutz und in die Verbesserung des Ressourceneinsatzes. Dies führte zu einem Rückgang des Rohstoffverbrauchs und des Abfallaufkommens sowie zu einem Anstieg der Recyclingquote. CASA beteiligte sich auch an verschiedenen Projekten der Regierung, mit denen das Umweltbewusstsein der Mitarbeiter und der Öffentlichkeit gefördert werden sollte.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

EADS

Die von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA eingerichteten Forschungs- und Entwicklungsprogramme werden in EADS integriert und konsolidiert, um das Spektrum der technologischen Fähigkeiten in den Bereichen Luft- und Raumfahrt, Lenkflugkörper und Telekommunikationssysteme von EADS zu verbessern und um unnötige Duplikation von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zu vermeiden.

Die Integration wird die technologische Leistungsfähigkeit steigern und damit die Profitabilität verbessern, indem

- EADS Research & Technology („R&T“) Projekte in einem Netzwerk bearbeitet werden, das aus den Geschäftsbereichen und zentralen Forschungseinrichtungen (CRTCs) gebildet wird und so die optimale Synergiewirkung sicherstellt;
- das Netzwerk auf komplementäre Arbeiten und Innovationsprojekte ausgerichtet wird; und

- das Netzwerk mit nationalen öffentlichen Forschungseinrichtungen und Hochschulen auf Projektbasis zusammenarbeitet

Der Schwerpunkt der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von EADS wird auf spezialisierten Technologien liegen, die nicht einfach lizenziert oder auf dem Markt erworben werden können.

Das EADS R&T Netzwerk mit seinen deutschen, französischen und spanischen Anteilen wird sowohl nationale wie auch internationale Kunden mit den gewünschten Problemlösungen im zivilen und militärischen Bereich versorgen.

Aerospatiale Matra

Aerospatiale Matra ist der Auffassung, daß ihre Strategie und Organisation im Bereich Forschung und Entwicklung für Wettbewerbsvorteile entscheidend ist. Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten basieren auf zwei Grundsätzen: (i) Jeder Geschäftseinheit wird die volle Verantwortung auf der Produktebene zugewiesen, um sich so nah wie möglich an den verschiedenen Märkten und Kundenbedürfnissen zu orientieren und der einzelnen Geschäftseinheit eine hinreichende Autonomie im Hinblick auf Forschung und Entwicklung für ihre Produkte einzuräumen; und (ii) Koordinierung der Forschung innerhalb der verschiedenen Geschäftseinheiten durch ein R&T Netzwerk, das den Austausch von Informationen und Forschungsergebnissen innerhalb des Konzerns bezweckt. Ein R&T Netzwerk-Leitungskomitee und ein R&T Forschungskomitee, das aus R&T Repräsentanten auf Ebene der Geschäftseinheiten und Konzernebene besteht, haben die Aufgabe, gemeinsame Teams aus Forschungsexperten der verschiedenen Geschäftseinheiten auf ungefähr 20 Arbeitsgebieten wie z. B. Materialien, Elektronik, Antriebsenergie, Aerodynamik, Flugkontrolle, Bildverarbeitung und Informationstechnologie zu koordinieren. Diese Forschungs- und Entwicklungsgruppe fungiert als Schnittstelle zwischen dem R&T Forschungskomitee und den operativen Teams der verschiedenen Geschäftseinheiten.

Aerospatial Matra hat darüber hinaus eine zentrale Forschungseinrichtung („Center Commun de Recherche“), die in Form einer groupement d'intérêt économique (GIE) organisiert ist. Die Forschungseinrichtung ist eines der Mitglieder des R&T Netzwerks.

Aerospatiale Matra beschäftigt mehr als 10.000 Techniker und Wissenschaftler im Bereich Forschung und Entwicklung, von denen 4.000 auf Voll- oder Teilzeitbasis im Bereich R&T beschäftigt sind — dem Teil der Forschung und Entwicklung, der technologischen Innovationen gewidmet ist, die auf Industrieprodukte angewandt werden.

Die Mitarbeiter arbeiten hauptsächlich in den Einrichtungen in Bois d'Arcy, Bourges, Bordeaux, Châtillon, Marignane, Les Mureaux, Toulouse und Vélizy, sowie in der zentralen Forschungsstätte Suresnes bei Paris, die 300 Forscher beschäftigt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die von Aerospatiale Matra intern finanzierten Forschungs- und Entwicklungskosten der Jahre 1997, 1998 und 1999 auf IAS-Basis:

	Jahr endend am 31. Dezember		
	1997	1998	1999
Intern finanzierte R&D.....	644	655	689

(in Mio. Euro)

Dasa

Dasa besitzt die notwendigen Kernkompetenzen und Ressourcen in Forschung und Entwicklung, um die Bedürfnisse der heutigen und zukünftigen Märkte zu befriedigen. Die internen Kernfähigkeiten orientieren sich an Alleinstellungsmerkmalen und strategischen Erfordernissen bei wettbewerbsfähigen Kosten. Die anderen erforderlichen Fähigkeiten und Technologien werden durch Allianzen mit Dritten erworben. Die bisher im dem Zentralressort Forschung und Technologie von DaimlerChrysler zentral erarbeiteten R & T Leistungen für die Dasa mit ihren Geschäftsbereichen mit einem Jahresvolumen von ca. Euro 47 Mio. werden mit dem Zusammenschluss zu EADS in die Verantwortung der EADS Deutschland GmbH übertragen. Deutsche Standorte der zentralen EADS Forschung werden München-Ottobrunn und Ulm sein. Ein langfristiger Kooperationsvertrag zwischen der EADS Deutschland GmbH und DaimlerChrysler zur Zusammenarbeit beider Forschungsbereiche sichert der EADS den Zugang zum DaimlerChrysler Forschungs und Technologie („F & T“) Netzwerk.

Die Dasa Forschungs- und Entwicklungs („F & E“) Strategie ist ausgerichtet auf die Erfüllung der Kundenwünsche des jeweiligen Marktsegments mit technologisch fortschrittlichen Problemlösungen. Ein internes F & T Netzwerk kombiniert den Forschungsbedarf der Geschäftsbereiche zu bereichsübergreifenden Forschungsaktivitäten. Dadurch wird die Synergie aus der gemeinsamen Arbeit freigesetzt und die verfügbaren

Mittel optimal genutzt, insbesondere auf Gebieten wie Softwaretechnologie, IT Prozessunterstützung für Entwicklung und Produktion, Passagiersysteme, Höchstfrequenztechnik, Mikrosystemtechnik, Akustik, Werkstoff-, Bauweisen- und Fertigungstechnologien, um einige zu nennen.

Zusätzlich profitiert Dasa's Forschungs- und Entwicklungs-Programm von einem gut etablierten nationalen Forschungsnetz, das von verschiedenen nationalen Forschungseinrichtungen und Universitäten sowie von einer hochqualifizierten Zulieferbasis geschaffen wurde. Forschungs- und Entwicklungs-Aktivitäten werden in den zentralen Forschungsbereichen, den dezentralen Technologiebereichen der Geschäftsbereiche und in den jeweiligen Entwicklungsbereichen produktspezifisch durchgeführt. Rund 11.700 Dasa-Mitarbeiter sind mit Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten beschäftigt, davon 770 im Bereich Technologie in den Dasa-Geschäftsbereichen und 300 im Zentralressort F & T von DaimlerChrysler (insgesamt 2.300 Mitarbeiter).

In den Jahren 1997, 1998 und 1999 hat Dasa die folgenden Forschungs- und Entwicklungskosten intern finanziert (auf IAS-Basis):

	Jahr endend am 31. Dezember		
	1997	1998	1999
	(in Mio. Euro)		
Intern finanzierte R&D.....	409	507	563

CASA

Technologie hat für CASA einen besonderen strategischen Stellenwert insbesondere unter dem Aspekt des Wettbewerbsvorteils und der Kundenzufriedenheit.

CASA's Forschungs- und Entwicklungs-Aktivitäten umfassen zentralisierte Forschungs- und Entwicklungseinheiten für Konstruktion („Dirección de Proyectos y Sistemas“) und Fertigungsprozesse („Dirección de Ingeniería de Desarrollo de Producción“). Diese Organisationseinheiten bedienen kostenoptimal alle laufenden Projekte und Programme, die sich bereits in der Produktion befinden. Der Steuerungsprozess der R&D-Aktivitäten passt kontinuierlich die Prioritäten an die Erfordernisse der Programme an. Die Aufgabe der Koordination der Aktivitäten aller Organisationseinheiten und die Erstellung des Technologieplans der CASA liegt bei einer eigenen Organisationseinheit. Bei der Erstellung des Technologieplans werden sowohl die spezifischen Bedürfnisse der Geschäftseinheiten als auch die Technologien mit Potential berücksichtigt, die heute und in Zukunft zur Verbesserung der Produkte und Prozesse beitragen.

1.800 Ingenieure und Forscher arbeiten bei CASA an Forschungs- und Entwicklungs-Aktivitäten, von denen die meisten in den Betriebsstätten von Getafe und der Rest im Geschäftsbereich Raumfahrt an den Standorten von Barajas tätig sind, 550 davon für spezifische F&T-Aktivitäten. Für die eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung machte CASA 1999 Aufwendungen in Höhe von Euro 22 Mio, 1998 in Höhe von Euro 18 Mio und 1997 in Höhe von Euro 16 Mio.

GEISTIGES EIGENTUM

EADS

Geistiges Eigentum 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. Der Gebrauch der Rechte an geistigem Eigentum ermöglicht es EADS, ihre Produkte ungehindert zu produzieren und zu verkaufen, und Wettbewerber daran zu hindern, die geschützten Technologien für sich auszunutzen.

Das bestehende geistige Eigentum, das von Aerospatale Matra, Dasa (mit Ausnahme des auf nicht eingebrachte Aktiva bezogenen geistigen Eigentums), CASA und deren Tochtergesellschaften gehalten wird, wird auf die EADS-Gruppe übertragen. Diese Rechte werden zusammen mit denjenigen, die erst nach der Entstehung von EADS erworben werden, direkt von EADS oder ihren Tochtergesellschaften gehalten.

Jede Tochtergesellschaft der EADS-Gruppe wird von dem Recht, die geistigen Eigentumsrechte aufgrund nicht-exklusiver, nicht-übertragbarer Lizenzen nutzen zu können profitieren, die von der Gesellschaft oder Tochtergesellschaften der Gruppe vergeben werden. Die mit diesen Lizenzen verbundenen Konditionen werden von Fall zu Fall ausgehandelt, wobei die Rechte Dritter und insbesondere die vertraglichen Rechte, die die Beziehungen der EADS und ihrer Tochtergesellschaften mit ihren Partnern regeln, streng eingehalten werden.

Zwei Verträge über geistiges Eigentum sind von besonderer Bedeutung, dies sind (i) der Lizenzaustauschvertrag von 1987 zwischen den Mitgliedern der Airbus Industrie GIÉ, der vorsieht, dass alle Parteien die für Airbus-

Produkte notwendigen gewerblichen Schutzrechte uneingeschränkt nutzen können, und (ii) der 1999 von den Mitgliedern der Airbus Industrie GIE einerseits und Boeing andererseits abgeschlossene Lizenzaustauschvertrag.

Aerospatiale Matra

Die Tochtergesellschaften der früheren Matra Hautes Technologies sind, abgesehen von einigen Ausnahmen, Eigentümer ihres geistigen Eigentums. Vor der Integration von Matra Hautes Technologies hat Aerospatiale einige seiner Geschäftsbereiche mit Wirkung zum 1. Januar 1999 in separate Tochtergesellschaften ausgegliedert. Aerospatiale (jetzt Aerospatiale Matra) hat grundsätzlich ihrer bestehendem geistigen Eigentumsrechte behalten und an diese Tochtergesellschaften nicht-exklusive Lizenzen vergeben, mit Ausnahme von Rechten, die im spezifischen Zusammenhang mit den ausgegliederten Aktivitäten stehen, und die meistens auf das jeweilige Tochterunternehmen übertragen wurden. Rechte, die von den Tochterunternehmen nach deren Ausgliederung erworben wurden, werden grundsätzlich von diesen gehalten. Beispielsweise verblieben Patentrechte grundsätzlich bei Aerospatiale Matra, wohingegen Markenrechte, die sich spezifisch auf die Produkte beziehen, die von diesen Tochtergesellschaften hergestellt werden, auf diese übertragen wurden, wobei Aerospatiale Matra sich das Recht vorbehalten hat, solche Markenrechte für Publikations- und Kommunikationszwecke zu nutzen.

Aerospatiale Matra hält den Warenzeichen und das Markenrecht an „Aerospatiale“ in Frankreich, wohingegen der Warenzeichen und Markenrecht an „Matra“ in Frankreich und außerhalb von Legardère gehalten wird, wobei Aerospatiale Matra ein territorial uneingeschränktes, exklusives Recht hat, den Namen im Zusammenhang mit seinen Aktivitäten zu nutzen, solange Legardère ein bevorzugter strategischer Partner bei Aerospatiale Matra bleibt. Die EADS-Gruppe wird von dem Recht, den Namen und das Markenrecht an „Matra“ für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren nach dem Zusammenschluss zu EADS — vorbehaltlich spezifischerer Regelungen in Partnerschaftsverträgen — nutzen zu können, profitieren.

Aerospatiale Matra verfolgt in ihrer allgemeinen Unternehmenspolitik, geistiges Eigentum innerhalb des Konzerns zur Verfügung zu stellen. Beispielsweise haben die Mitglieder des *Centre Commun de Recherche* (siehe „Forschung und Entwicklung“) Zugang zu den geistigen Eigentumsrechten, die von dem Forschungszentrum erworben wurden, durch von diesem vergebene Lizenzen.

Der Schutz der Technologie von Aerospatiale Matra basiert sowohl auf der Nutzung von Patenten, als auch auf vertraglichen Mitteln wie Vertraulichkeitsvereinbarungen. Zur Zeit werden rund 1.900 Erfindungen durch rund 8.500 Patente weltweit geschützt.

Dasa

Im Jahr 1996 wurde eine Management-Strategie für die Rechte an geistigem Eigentum innerhalb des DaimlerChrysler Konzerns definiert. Die Prinzipien dieser Strategie, und der Schutz geistigen Eigentums aus F&E Aktivitäten wurden als wichtige Management-Tätigkeiten für alle Geschäftsbereiche und -abteilungen definiert. Im Jahr 1998 wurden, auf der Basis dieser Strategie, die dezentralen Funktionen zum Management von geistigem Eigentum in einem neuen Dienstleistungszentrum namens Intellectual Property Management („IPM“) organisiert, das sich nicht nur auf den Schutz geistigen Eigentums, sondern auch auf die aktive Unterstützung von F&E Aktivitäten in Bezug auf geistiges Eigentum konzentriert. Das Konzern IPM Zentrum beschäftigt sich mit einer ständig wachsenden Zahl von Erfindungen. Allein von der Dasa erfolgen jährlich etwa 300 Patenterstanmeldungen.

Seit 1998 ist DaimlerChrysler der offizielle Patentanmelder für das gesamte geistige Eigentum aus den Bereichen Verteidigung und Zivile Systeme, Militärische Flugzeuge, Satelliten und Raumfahrt-Infrastruktur. Die Unternehmenszusammenschlussverträge sehen vor, dass Rechte an geistigem Eigentum an EADS Deutschland GmbH entweder abgetreten oder lizenziert werden. Für die Bereiche Kommerzielle Flugzeuge, Hubschrauber sowie Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind die jeweiligen Antragsteller: DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, Eurocopter Deutschland GmbH und LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH.

CASA

CASA führt eine Politik in Bezug auf geistiges Eigentum, durch die sie Kosten und Verwaltungsaufwand auf einen Niveau minimiert, auf dem ausreichende Sicherheit für die Erfindungen, die für ihre Produkte und Herstellungsprozesse als unentbehrlich angesehen werden, gewährt wird. Daher werden Markenschutzrechte für Produktnamen (sowie der Name „CASA“ selbst) eingetragen und die wichtigsten Prozesse gegenüber Wettbewerbern durch Patentrechte geschützt.

VERSICHERUNGEN

EADS

Das Versicherungsmanagement für den EADS-Konzern wird von einem aus Führungskräften bestehenden Team für die gesamte EADS koordiniert werden. Ziel dieses Teams ist es, das Versicherungsmanagementsystem des EADS-Konzerns zu konsolidieren und weiter zu verbessern. Hierzu gehört insbesondere die Harmonisierung des bestehenden Versicherungsschutzes für die Hauptrisiken von EADS auf Konzernebene, um primär eine weitere Verbesserung des Deckungsumfanges sowie eine Reduzierung der Versicherungskosten zu erreichen.

Aerospatiale Matra

Aerospatiale Matra verfolgt strikt die Politik, externe Versicherungsdeckung zu angemessenen Prämien für alle versicherbaren Risiken zu vereinbaren. Der derzeitige Versicherungsschutz von Aerospatiale Matra erstreckt sich auf die Sachversicherung und Betriebsunterbrechungsversicherung, die Industriehaftpflichtdeckung einschließlich unfallartig eingetretener Umweltschäden, Luftfahrthaftpflicht einschließlich Produkthaftung und Passagierhaftpflicht, Kaskodeckung für Flugzeuge sowie eine Vermögenshaftpflicht für Vorstandsmitglieder und leitende Angestellte (Directors and Officers Liability). Der Konzern verfügt ebenfalls über eine Berufshaftpflichtversicherung.

Die Gesamtversicherungskosten, welche Aerospatiale Matra für das zum 31. Dezember 1999 endende Geschäftsjahr aufgewandt hat, beliefen sich auf ungefähr Euro 35 Mio. Hinzu kommt eine Beteiligung an den Prämien für die Versicherungspolizen der GIE Airbus Industrie in Höhe von rund USD 12 Mio.

In Ergänzung zu den bestehenden Versicherungsdeckungen hat Aerospatiale Matra ein konsequentes internes Risikomanagement und Qualitätskontrollprogramm in den verschiedenen Geschäftsbereichen eingerichtet. Dieses Programm wird von einem hierfür speziell benannten Team in der Aerospatiale Matra Hauptverwaltung kontrolliert und umfaßt Schadensverhütungsmaßnahmen in den Betriebsstätten durch automatische Feuerlöscheinrichtungen und Sicherheitssysteme, ferner projektbezogene Studien für Großprogramme und eine laufende Anpassung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätskontrolle und ihrer Auswirkungen, um potentielle Schadensersatzansprüche Dritter einzugrenzen.

Dasa

DASA verfolgt strikt die Politik, externe Versicherungsdeckungen für alle versicherbaren Risiken zu wettbewerbsfähigen Prämien zu vereinbaren. Diese Versicherungspolizen beziehen sich auf die üblicherweise bei Industriekonzernen vorhandenen Risiken, sowie die besonderen Großrisiken der Luft- und Raumfahrtindustrie. Der Versicherungsschutz umfaßt alle Schadensereignisse, welche den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben, Schadensersatzansprüche Dritter, sowie Industrie- und Umwelthaftpflichtrisiken. Gesonderte Versicherungsdeckungen bestehen für die Risiken, welche sich aus dem Eigentum, dem Betrieb, Verkauf und der Produktion von Luft- und Raumfahrtprodukten ergeben. Dieser Versicherungsschutz umfaßt auch das Produkthaftpflichtrisiko der Dasa für den Fall, daß hieraus Schadensersatzansprüche Dritter geltend gemacht werden.

Art und Umfang der bei Dasa bestehenden Versicherungsdeckungen werden im engen Zusammenhang mit dem konsequenten Risikomanagement des Konzerns gestaltet. Dieses Programm umfaßt klare Anweisungen für Fertigungsprozesse, sowie den Einsatz fortschrittlicher Überwachungs- und Sicherheitssysteme in den Betriebsstätten. Das Risikomanagementprogramm leistet hierbei die notwendigen Voraussetzungen, um dem konzernweiten Risikopotential Transparenz zu verleihen und somit dem Dasa-Konzern zu ermöglichen, notwendige Maßnahmen der Risikovorsorge zu treffen und die wirtschaftlichen Auswirkungen von versicherbaren Schäden auf einen kalkulierbaren Umfang zu reduzieren.

CASA

CASA verfolgt strikt die Politik, externe Versicherungsdeckung für versicherbare Risiken zu günstigen Prämien zu vereinbaren.

Die gegenwärtig bestehenden Versicherungsdeckungen umfassen Risiken, die eine Beschädigung von Sachwerten zur Folge haben, Industriehaftpflichtversicherung (einschließlich Umwelthaftpflicht für plötzlich eingetretene Ereignisse unter Ausschluß von Langzeitschäden), Kaskodeckung für Luftfahrzeuge einschließlich Kriegsrisiken, Luftfahrthaftpflichtrisiken sowie Vermögensschadenhaftpflichtversicherung für Vorstandsmitglieder und leitende Angestellte.

CASA hat Risikomanagement- und Qualitätskontrollprogramme entwickelt, um die Risiken, welche sich aus den unterschiedlichen industriellen Aktivitäten und Verträgen mit externen Partnern ergeben, vor Abschluß von Verträgen zu identifizieren. Zusätzlich bestehen auf allen CASA-Betriebsstätten Sicherheitssysteme um die Auswirkungen möglicher Schadensereignisse zu reduzieren.

In einigen Fällen (überwiegend im militärischen Markt) hat CASA Freistellungsvereinbarungen geschlossen.

GRUNDBESITZ

EADS verfügt an ihren Standorten in Frankreich, Deutschland und Spanien über Grundeigentum mit einer Gesamtfläche von insgesamt rund 21,7 Mio. m².

Ferner sind Betriebsgrundstücke an weiteren Standorten aufgrund langfristiger Verträge angemietet, geleast und gepachtet. Nach Ansicht des Managements sind diese Grundstücke zu marktüblichen Konditionen angemietet, geleast bzw. gepachtet.

RECHTSSTREITIGKEITEN

Aerospatiale Matra, Dasa und CASA sind in eine Reihe von Klagen und Schiedsverfahren verwickelt, die sich aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ergeben. EADS ist der Auffassung, dass Aerospatiale Matra, Dasa und CASA ausreichende Rückstellungen gebildet haben, um derzeitige oder vorhersehbare allgemeine und spezielle Prozessrisiken abdecken zu können. EADS sind mit Ausnahme der nachstehenden Verfahren keine anhängigen oder drohenden gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren bekannt, an denen Aerospatiale Matra, Dasa oder CASA beteiligt sind, die sich wesentlich nachteilig auf die Finanzlage von EADS auswirken könnten.

Dasa ist in mehrere Gerichtsverfahren und Schiedsverfahren mit Mitgliedern der Dornier-Familie, die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH sind, involviert. Diese Verfahren betreffen in erster Linie die Gültigkeit von Beschlüssen der Gesellschafterversammlung der Dornier GmbH betreffend die Einbringung von Raumfahrt-Infrastruktur- und Satellitenaktivitäten in die Astrium GmbH (die frühere Dornier Satellitensysteme GmbH) und Lenkflugkörperaktivitäten in die LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH. Darüber hinaus gibt es einen Rechtsstreit zwischen einigen Mitgliedern der Dornier-Familie einerseits und Dasa und Dornier GmbH andererseits im Zusammenhang mit der Gültigkeit eines Beschlusses bezüglich der Einbringung der Geschäftsanteile der Dornier Luftfahrt GmbH seitens der Dornier GmbH in die Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs-GmbH. Bisher gibt es keine rechtskräftigen gerichtlichen Urteile zu Gunsten der Gesellschafter der Dornier-Familie. Dasa sowie die Dornier GmbH sind der Auffassung, dass sie in allen Verfahren obsiegen werden. Die Gerichte könnten dennoch die angefochtenen Beschlüsse für nichtig erklären. Dasa hält es für höchst unwahrscheinlich, dass dies zu einer Unwirksamkeit der Einbringungen führen könnte. Es kann dagegen nicht ausgeschlossen werden, dass Gerichtsurteile zu einer Änderung der Beteiligungsverhältnisse von Dasa und Dornier GmbH an der Dasa Dornier Raumfahrt Holding GmbH und der LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH führen. Dies würde sich dann in einem größeren indirekten Anteil der Dornier-Familie an den Raumfahrt- und Lenkflugkörperaktivitäten von EADS auswirken.

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Board of Directors

Gemäß der Satzung der Gesellschaft (die „Satzung“) wird die Gesellschaft vom Board of Directors (*raad van bestuur*) geleitet. Der Board of Directors besteht aus höchstens elf Mitgliedern, die von der Hauptversammlung bestellt und abberufen werden. Der Board of Directors kann sich eine Geschäftsordnung geben. Eine derartige Geschäftsordnung (die „Geschäftsordnung“) wurde im Rahmen einer Sitzung des Board of Directors, die am 19. Juni 2000 stattfand, beschlossen. Die Parteien des Participation Agreements haben vereinbart, dass die mit den indirekten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte von EADS Participations B.V. so ausgeübt werden sollen, dass der Board of Directors von EADS die Direktoren von EADS Participations B.V. und zwei weitere unabhängige Direktoren umfasst, die keine Beziehung zu den Konzernen DaimlerChrysler, SOGEPA oder Lagardère oder zum französischen Staat haben (siehe „Hauptaktionäre und abgebende Aktionäre“). In diesem Prospekt bezieht sich der Begriff „indirekte EADS-Aktien“ auf die EADS-Aktien, die von SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI gehalten werden, und hinsichtlich derer die EADS Participations B.V. die jeweiligen Stimmrechte ausüben wird und für Lagardère, SOGEPA und die französischen Finanzinstitute (oder Gesellschaften ihres Konzerns) die EADS-Aktien, die indirekt über SOGEADE gehalten werden. Gemäß dem Participation Agreement wird der erste Board of Directors aus elf Direktoren bestehen, von denen:

- vier von SOGEADE,
- vier von DaimlerChrysler,
- einer von SEPI,
- jeweils ein unabhängiges Mitglied von SOGEADE und ein unabhängiges Mitglied von DaimlerChrysler benannt werden.

Gemäß der Satzung endet die Amtszeit der Mitglieder des ersten Board of Directors mit der im Jahre 2005 abzuhaltenden ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft und danach mit jeder fünften ordentlichen Hauptversammlung. Die Hauptversammlung kann darüber hinaus einzelne Direktoren jederzeit suspendieren oder abberufen. Die Anzahl der Amtsperioden der Direktoren ist nicht begrenzt.

Der erste Board of Directors wird zwei Chairmen ernennen, von denen einer aus den Reihen der von DaimlerChrysler benannten Mitglieder des Boards und einer aus den Reihen der von SOGEADE benannten Direktoren stammen wird. Die Chairmen werden die reibungslose Arbeitsweise des Board of Directors gewährleisten, insbesondere indem sie die Arbeit der Chief Executive Officers durch strategische Besprechungen mit externen Partnern auf höchster Ebene unterstützen werden.

Der Board of Directors wird zwei Chief Executive Officers ernennen, die für die laufende Geschäftsführung verantwortlich sind. Einer von ihnen wird aus den Reihen der von DaimlerChrysler benannten Direktoren und einer aus den Reihen der von SOGEADE benannten Direktoren gewählt.

Die Gesellschaft wird vom Board of Directors oder den beiden Chief Executive Officers gemeinsam vertreten. In Fällen, in denen die beiden Chief Executive Officers keine Einigung erzielen können, wird die betreffende Angelegenheit den beiden Chairmen vorgelegt.

Die Chief Executive Officers dürfen keine Geschäfte abschließen, die zu den Hauptverantwortungsbereichen des Board of Directors fallen (siehe nachstehend), es sei denn, diesen Geschäften wurde vom Board of Directors zugestimmt.

Zu den Hauptverantwortungsbereichen des Board of Directors zählen u.a.:

- Zustimmung zu grundlegenden Änderungen der Aktivitäten des EADS-Konzerns;
- Zustimmung zur Gesamtstrategie und dem strategischen Plan des EADS-Konzerns;
- Genehmigung des Geschäftsplans und des Jahresbudgets des EADS-Konzerns;
- Festlegung der wichtigsten Leistungsziele des EADS-Konzerns;
- Ernennung der Mitglieder des Executive Committee;
- Zustimmung zu wesentlichen Änderungen der Organisationsstruktur des EADS-Konzerns;
- Zustimmung zu wichtigen Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen des EADS-Konzerns, die im Unternehmensplan enthalten sind und einen Wert von Euro 200 Mio. übersteigen;

- Zustimmung zu wichtigen strategischen Bündnissen und Kooperationsabkommen des EADS-Konzerns;
- Zustimmung zu jeglichen wesentlichen Entscheidungen, die sich auf die Geschäfte mit ballistischen Raketen des EADS-Konzerns auswirken;
- Zustimmung zu Angelegenheiten der Aktionärspolitik, wichtigen Maßnahmen oder wichtigen Ankündigungen für die Kapitalmärkte;
- Zustimmung zu anderen Maßnahmen und geschäftlichen Angelegenheiten, die für den EADS-Konzern von grundsätzlicher Bedeutung sind, oder die ein ungewöhnliches Risikoniveau beinhalten.

Philippe Camus und Rainer Hertrich wurden von der am 10. Mai 2000 abgehaltenen Hauptversammlung von EADS zu Direktoren und in der am selben Tag abgehaltenen Sitzung des Board of Directors zu Chief Executive Officers ernannt. Jean-Luc Lagardère und Manfred Bischoff wurden von der Hauptversammlung von EADS, die am 19. Juni 2000 stattfand, mit Wirkung zum 7. Juli 2000 zu Direktoren und in der am 7. Juli 2000 abgehaltenen Sitzung des Board of Directors zu Chairmen ernannt.

Jedes Board-Mitglied 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 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 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 Mitglieds des Board.

Die Beschlussfähigkeit zur Behandlung einzelner Belange in einer Sitzung des Board of Directors erfordert die Anwesenheit von mindestens eines 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 Vorschriften bezüglich der Mehrheit und Beschlussfähigkeit in Zusammenhang mit CASA-Angelegenheiten enden am dritten Jahrestag nach dem Tag des Vollzugs des Zusammenschlusses zu EADS 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, wird die Angelegenheit an Jean-Luc Lagardère (oder eine andere von Lagardère benannte Person) als Vertreter von SOGEADE und dem Vorstandsvorsitzenden von DaimlerChrysler weitergeleitet. Siehe „Hauptaktionäre und abgebende Aktionäre — Verhältnis zu den Hauptaktionären“. Falls es sich bei der betreffenden Angelegenheit um eine Angelegenheit 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. Das gilt auch bei einer Uneinigkeit, bei deren Vorliegen DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption ausüben kann (aber in diesem Fall nur mit Zustimmung von SOGEPA und DaimlerChrysler).

Gemäß der Geschäftsordnung ist der Board of Directors befugt, aus den Reihen seiner Mitglieder Ausschüsse zu bilden. Neben dem Audit Committee und dem Personnel Committee (siehe nachstehend) darf der Board of Directors andere Ausschüsse bilden, an die er gewisse Entscheidungsfunktionen übertragen darf. Eine derartige Übertragung beseitigt die gemeinsame Verantwortung aller Direktoren jedoch nicht. Der Ausschuss ist nur beschlussfähig, wenn mindestens ein von SOGEADE und mindestens ein von DaimlerChrysler benanntes Mitglied anwesend sind. 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.

Audit Committee

Das Audit Committee wird u.a. dem Board of Directors Empfehlungen über die Bestellung der Abschlussprüfer, die Bestätigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse abgeben und die Adäquanz der internen Kontrollen des EADS-Konzerns, der Bilanzierungsgrundsätze und der Finanzberichterstattung überwachen.

Personnel Committee

Das Personnel Committee wird u.a. dem Board of Directors Empfehlungen für die Ernennungen in das Executive Committee und über Vergütungskonzepte und Langzeit-Vergütungspläne abgeben und über die Dienstverträge

und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten in Bezug auf die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee's entscheiden.

Erwartete Zusammensetzung des Board of Directors

<u>Name</u>	<u>Alter</u>	<u>Ende der Amtszeit</u>	<u>Tätigkeit</u>
Dr. Manfred Bischoff.....	58	2005	Mitglied des Vorstandes der DaimlerChrysler AG
Jean-Luc Lagardère.....	72	2005	Persönlich haftender Gesellschafter der Lagardère SCA
Philippe Camus.....	52	2005	Chief Executive Officer von EADS
Rainer Hertrich.....	50	2005	Chief Executive Officer von EADS
Axel Arendt.....	50	2005	Chief Financial Officer von EADS
Dr. Eckhard Cordes.....	49	2005	Mitglied des Vorstandes der DaimlerChrysler AG
Pedro Ferreras.....	45	2005	Präsident von SEPI
Noël Forgeard.....	53	2005	Airbus Chief Executive Officer
Louis Gallois.....	56	2005	Präsident von SNCF
Jean-René Fourtou.....	61	2005	Stellvertretender Vorstandsvorsitzender von Aventis S.A.
Dr. Michael Rogowski.....	61	2005	Vorsitzender des Aufsichtsrates, J. M. Voith AG

Die Bestellung aller Mitglieder des Board of Directors wird bis zur Durchführung des Zusammenschlusses erfolgen.

Executive Committee

Entsprechend dem Participation Agreement sieht die Geschäftsordnung vor, dass der Board of Directors ein Management Committee bildet, bestehend aus den zwei Chief Executive Officers, und, auf Vorschlag der Chief Executive Officers, den jeweiligen Leitern der wichtigsten operativen funktionalen Geschäftsbereiche, im folgenden auch bezeichnet als das „Executive Committee“.

Die Chief Executive Officers sind gemeinsam mit dem Executive Committee für die Abwicklung der täglichen Geschäfte der Gesellschaft verantwortlich. Bei den Sitzungen des Executive Committee werden u.a. die folgenden Angelegenheiten behandelt:

- Festlegung und Kontrolle der Umsetzung der Strategien für die EADS-Geschäfte;
- Geschäftsführungs-, organisatorische und rechtliche Struktur des EADS-Konzerns; und
- Überwachung der Ergebnisse der einzelnen Gesellschaften des EADS-Konzerns und Unterstützungsfunktionen des EADS-Konzerns.

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 grundsätzliche 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.

Gemäß der für das Executive Committee vorgesehenen Geschäftsordnung beträgt die Amtszeit für Mitglieder des Executive Committee fünf Jahre.

Erwartete Zusammensetzung des Executive Committees

<u>Name</u>	<u>Alter</u>	<u>Ende der Amtszeit</u>	<u>Tätigkeit</u>
Philippe Camus.....	52	2005	Chief Executive Officer
Rainer Hertrich.....	50	2005	Chief Executive Officer
Axel Arendt.....	50	2005	Chief Financial Officer
François Auque.....	44	2005	Leiter des Geschäftsbereiches Raumfahrt
Dr. Thomas Enders.....	41	2005	Leiter des Geschäftsbereiches Verteidigung und Zivile Systeme
Alberto Fernández.....	51	2005	Leiter des Geschäftsbereiches Militärische Transportflugzeuge
Noël Forgeard.....	53	2005	Airbus Chief Executive Officer
Jean-Louis Gergorin.....	54	2005	Leiter Strategische Koordinierung
Jean-Paul Gut.....	39	2005	Leiter Marketing
Dr. Gustav Humbert.....	50	2005	Airbus Chief Operating Officer
Dr. Dietrich Russell.....	58	2005	Leiter des Geschäftsbereiches Luftfahrt

Die Bestellung der Mitglieder des Executive Committees wird bis zur Durchführung des Zusammenschlusses erfolgen.

Philippe Camus wurde am 10. Mai 2000 zum Chief Executive Officer ernannt. Herr Camus ist seit Dezember 1999 Vorsitzender des Vorstands von Aerospatiale Matra. Er trat im Jahr 1982 als Direktor und Vorsitzender des Finanzausschusses der Matra-Gruppe in die Lagardère-Gruppe ein. Im Mai 1998 wurde er zum Partner und Co-Chief Executive Officer der Lagardère-Gruppe ernannt. Herr Camus ist Absolvent der *Ecole Normale Supérieure* und hat einen Abschluss in Betriebswirtschaft und Finanzen des *Institut d'Etudes Politiques* in Paris. Er hat darüber hinaus einen Abschluss in Physik und Versicherungstechnik.

Rainer Hertrich wurde am 10. Mai 2000 zum Chief Executive Officer ernannt. Seit März 2000 ist er Vorsitzender des Vorstandes der Dasa AG. Zuvor war er seit Januar 1996 Leiter des Dasa-AG-Geschäftsbereiches Antriebe und damit Vorsitzender der Geschäftsführung der MTU München. Zudem war er seit April 1996 Mitglied der Gesamtgeschäftsleitung der Dasa AG. Herr Hertrich begann seine Tätigkeit bei Messerschmitt Bölkow Blohm im Jahr 1977. Nachdem er die Funktionen als Leiter Controlling und Leiter Finanzen und Controlling in Divisionen der MBB ausgeübt hatte, wurde er im Jahr 1990 zum Leiter des Bereichs Controlling der Dasa AG ernannt. Herr Hertrich hat Betriebswirtschaftslehre an der TU Berlin und der Universität Nürnberg studiert und ist Diplom-Kaufmann.

Axel Arendt, Chief Financial Officer, ist seit Februar 2000 Leiter Finanzen und Controlling der Dasa AG. Er begann seine Tätigkeit bei der Daimler-Benz AG im Jahr 1979 im Bereich Personalentwicklung. Nach mehreren Management-Funktionen wurde Herr Arendt 1994 Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-Benz Argentinien und 1998 Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-Benz Türkei. Herr Arendt hat einen Abschluß als Maschinenbauingenieur der TU Hannover und hat ein Aufbaustudium Wirtschaftswissenschaften an der TU München absolviert.

François Auque, Leiter des Geschäftsbereiches Raumfahrt, ist seit Januar 2000 Mitglied der Geschäftsleitung von Aerospatiale Matra, Direktor für Finanzen und Controlling und geschäftsführender Direktor Raumfahrt. Er trat 1991 in die Aerospatiale als stellvertretender Generaldirektor verantwortlich für Finanz- und Strategiaufgaben ein. Seit Juni 1999 war er Direktor für Finanzen und Controlling und geschäftsführender Direktor für den Bereich Satelliten von Aerospatiale Matra. Herr Auque besitzt Abschlüsse der *Ecole des Hautes Etudes Commerciales* (HEC), des *Institut d'Etudes Politiques Paris* und der *Ecole Nationale d'Administration* (ENA).

Dr. Thomas Enders, Leiter des Geschäftsbereiches Verteidigung und Zivile Systeme, ist seit 1996 Leiter des Bereiches Unternehmensentwicklung und Technologie der Dasa AG. Er trat 1991 als Mitarbeiter im Konzept- und Studienbereich in die Dasa ein und war von 1992 bis 1995 Assistent des Marketingvorstandes und nachfolgend Leiter Marketingstrategie Europa. Anschließend leitete er das Hauptsekretariat des Vorstandsvorsitzenden der Dasa AG. Dr. Enders hat Volkswirtschaft, Politik und Geschichte an den Universitäten Bonn und Los Angeles studiert und hat im Jahr 1987 promoviert.

Alberto Fernández, Leiter des Geschäftsbereiches Militärische Transportflugzeuge, ist seit Juli 1997 Vorsitzender und Chief Executive Officer von CASA. Er begann seine Tätigkeit bei CASA im Jahr 1973 als Produktionsleiter, Leiter des Luftfahrtbereichs und Projektleiter. Zwischen 1989 und 1997 war er als stellvertretender Geschäftsführer für die Bereiche Verwaltung, Finanzen und Einkauf bei Airbus Industrie verantwortlich und ist

seit Juli 1997 Mitglied des Aufsichtsrates von Airbus Industrie. Herr Fernández ist Absolvent der spanischen offiziellen Schule für Luftfahrt-Ingenieure (ETSIA).

Noël Forgeard, Leiter des Geschäftsbereiches Airbus und Vorsitzender der Airbus Integrated Company, ist seit April 1998 Chief Executive Officer von Airbus Industrie. Er kam im Jahr 1987 als Senior Vice-President der Verteidigungs- und Raumfahrtaktivitäten zu Matra Hautes Technologies. Im Jahr 1992 wurde er zum Generaldirektor der Lagardère-Gruppe und zum geschäftsführenden Direktor von Matra Hautes Technologies ernannt. Herr Forgeard ist Absolvent der *Ecole Polytechnique* und der *Ecole des Mines* in Paris.

Jean-Louis Gergorin, Leiter Strategische Koordinierung, ist seit Juni 1999 stellvertretender Geschäftsführer von Aerospatiale Matra, verantwortlich für die strategische Koordination. Er war seit 1984 zunächst als Direktor für industrielle und internationale Strategie bei Matra tätig. Seit 1998 ist er Group Managing Director bei Lagardère, verantwortlich für die strategische Organisation und den Hochtechnologiebereich. Bevor er zu Matra kam, war er stellvertretender Leiter und Leiter des *Centre d'Analyse et de Prévision* (CAP) des französischen Außenministeriums und Mitglied des französischen *Conseil d'Etat*. Herr Gergorin ist Absolvent der *Ecole Polytechnique* (Paris) und der *Ecole Nationale d'Administration* (ENA).

Jean-Paul Gut, Leiter Marketing, wurde im Juni 1999 zum Vorsitzenden der Geschäftsführung von Aerospatiale Matra Lagardère International bestellt und ist bei Aerospatiale Matra für den Bereich Verteidigung und Raumtransporte verantwortlich. Herr Gut trat 1983 bei Matra-Defence ein, wo er zunächst für den Exportbereich zuständig war. Im Jahr 1998 wurde er geschäftsführender Direktor der Lagardère-Gruppe, verantwortlich für das Auslandsgeschäft und den Hochtechnologie-Bereich. Im Januar 2000 wurde er geschäftsführender Direktor des Bereichs Verteidigung und Raumtransporte von Aerospatiale Matra. Herr Gut ist Absolvent des *Institute d'Etudes Politiques* und besitzt einen Magister in Wirtschaftswissenschaften.

Dr. Gustav Humbert, Chief Operating Officer der Airbus Integrated Company, ist seit 1998 Mitglied des Vorstandes der Dasa AG und Leiter des Geschäftsbereiches Verkehrsflugzeuge. Herr Humbert trat 1980 in die MBB Hamburger Flugzeugbau ein und wurde nach verschiedenen Management-Funktionen 1994 Vorsitzender der Geschäftsführung der DaimlerBenz Aerospace Airbus GmbH. Dr. Humbert hat Maschinenbau und Produktionstechnik studiert und an der Universität Hannover promoviert.

Dr. Dietrich Russell, Leiter des Geschäftsbereichs Luftfahrt, ist seit April 1998 Chief Operating Officer bei Airbus Industrie. Er ist seit 1995 bei der Dasa AG tätig, wo er als Mitglied des Vorstandes für den Geschäftsbereich Luftfahrt zuständig war. Dr. Russell hat Eisenhüttenwesen und Wirtschaftswissenschaften studiert und an der RWTH Aachen promoviert.

Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committees

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Board of Directors für ihre im Geschäftsjahr 1999 ausgeübte Tätigkeit bei Aerospatiale Matra, der Dasa AG bzw. CASA betragen rund Euro 4,4 Mio. Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Executive Committees, die zum Teil auch Mitglieder des Board of Directors sein werden, betragen für ihre im Geschäftsjahr 1999 ausgeübte Tätigkeit bei Aerospatiale Matra, der Dasa AG bzw. CASA rund Euro 6 Mio. Der Anteil der leistungsbezogenen Vergütung an der Gesamtvergütung belief sich auf rund Euro 2,3 Mio. Hierin sind Bezüge, welche die Mitglieder des Board of Directors bzw. des Executive Committees im Geschäftsjahr 1999 nicht von Aerospatiale Matra, der Dasa AG oder CASA, sondern von Dritten erhalten haben, nicht enthalten.

In Zukunft werden die Bezüge der Mitglieder des Board of Directors und der Mitglieder des Executive Committees vom Personnel Committee festgelegt werden.

Die Mitglieder des Board of Directors halten zum Datum dieses Prospekts 17 EADS-Aktien, die sie im Tausch gegen ihre Aerospatiale Matra-Aktien erhalten und die Mitglieder des Executive Committees halten 117 EADS-Aktien, die sie im Tausch gegen ihre Aerospatiale Matra- Aktien erhalten.

Den Mitgliedern des Board of Directors und des Executive Committees wurden von EADS keine Darlehen gewährt.

Aktienoptionsplan

Der Board of Directors von EADS hat einen Aktienoptionsplan (Stock Option Plan, SOP) für die 11 Mitglieder des Executive Committees und leitende Mitarbeiter der Gesellschaft verabschiedet. Insgesamt sollen bei der Durchführung des Zusammenschlusses Aktienoptionen, die zum Erwerb von 5.214.884 EADS-Aktien berechtigen, ausgegeben werden, 720.000 davon an die Mitglieder des Executive Committees. Die Optionen sollen an ca. 850 Mitarbeiter der Gesellschaft ausgegeben werden. Die Optionen sind erst nach einer Haltefrist

ausübbar. Die Haltefrist beträgt für 50 % der Optionen zwei Jahre und vier Wochen nach Ausgabe und für die übrigen Optionen drei Jahre. Die Optionen verfallen zehn Jahre nach ihrer Ausgabe.

Der Ausübungspreis beträgt 110 % des Kaufpreises für institutionelle Anleger im Rahmen des Globalen Angebots. Im Zeitraum von drei Wochen vor Bekanntgabe der Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse oder der ordentlichen Hauptversammlung können die Optionen nicht ausgeübt werden.

Hauptversammlung

Hauptversammlungen werden so oft einberufen, wie der 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 wird vom Board of Directors durch Bekanntmachung in mindestens einer niederländischen landesweit erscheinenden Tageszeitung, einer internationalen Tageszeitung sowie in je einer Tageszeitung der Länder einberufen, in denen die Aktien der Gesellschaft an der Börse zugelassen sind. Die Einberufung 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 Einberufung 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. Der Board of Directors kann beschließen, dass die Aktionäre auch von anderen in der Einberufung genannten Orten innerhalb oder außerhalb der Niederlande an der Hauptversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen und von ihrem Stimmrecht Gebrauch machen 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 der Board of Directors Tagesordnungspunkte in die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung aufnimmt, wenn dieses Begehren dem Board of Directors mindestens sechs Wochen vor der Hauptversammlung mitgeteilt wird und nach Auffassung des Board of Directors nicht gegen wesentliche Interessen der Gesellschaft verstößt.

Jeder Inhaber einer oder mehrerer Aktien und alle kraft Gesetzes oder Satzung hierzu anderweitig berechtigten Personen können an Hauptversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen (Teilnahme im schriftlichen Verfahren ist nach niederländischem Recht unzulässig) und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben. 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 der Board of Directors beschließen, dass diejenigen Personen an der Hauptversammlung teilnehmen, das Wort ergreifen und sich an der Abstimmung beteiligen können, die an einem vor der Hauptversammlung liegenden Datum im Aktionärsregister eingetragen sind, selbst wenn sie in der Zwischenzeit ihre Aktien übertragen haben.

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.

Hat die Gesellschaft Inhaberaktien ausgegeben, so müssen die 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, ihre Aktienzertifikate oder Dokumente, die ihre Rechte verbiefen, gegen Ausstellung einer Hinterlegungsbescheinigung in den vom Board of Directors bestimmten und in der Einberufung der Hauptversammlung angegebenen Orten hinterlegen.

Der letzte Hinterlegungstag muß in der Einberufung der Hauptversammlung bekannt gemacht werden und 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 der Gesellschaft in dem oben genannten bekannt gemachten Zeitraum ihre Absicht, an der Versammlung teilzunehmen, schriftlich mitteilen.

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

Um ihr Stimmrecht auszuüben, können die Aktionäre auch über ihre Depotbank Weisungen an SICOVAM oder einer anderen Person gemäß den Angaben in der Hauptversammlungseinberufung Vollmacht erteilen.

Alle Beschlüsse der Hauptversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefaßt, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder zwingendem niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit 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 (oder für eine Ermächtigung dazu an den Board of Directors zu solchen Zwecken) 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.

Pfandnehmer von Aktien und Nießbraucher, die nicht über Stimmrechte verfügen (siehe unten), 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.

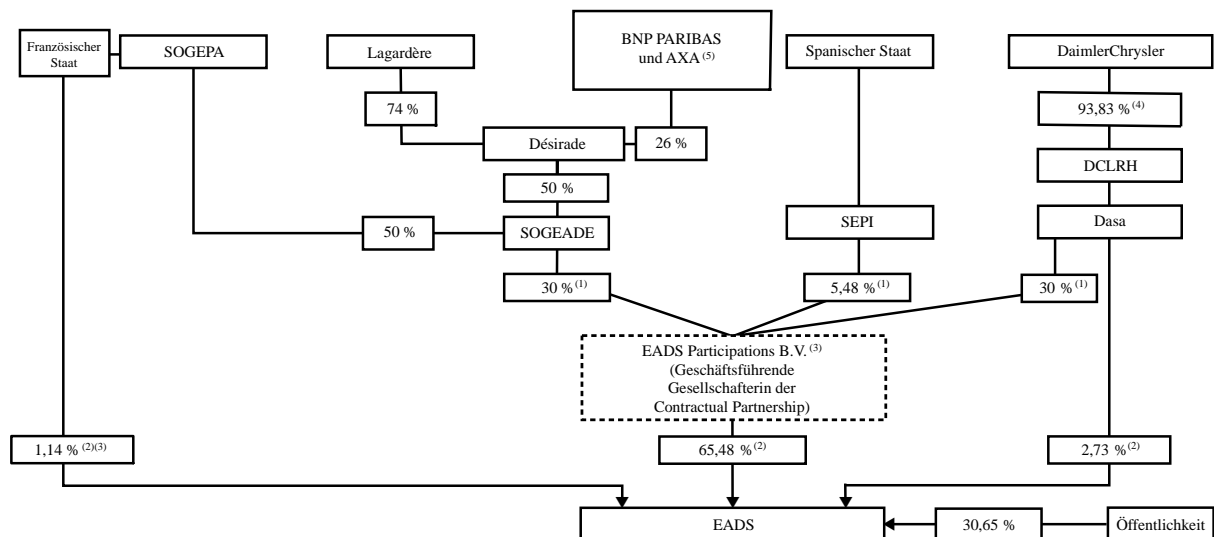
Jeder Aktionär verfügt über eine Stimme für jede von ihm gehaltene Aktie. Ein Aktionär, dessen Aktien verpfändet sind oder mit einem Nießbrauch belastet sind, verfügt über die mit diesen Aktien verbundenen Stimmrechte, es sei denn, gesetzliche oder in der Satzung enthaltene Bestimmungen stehen dem entgegen, 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.

HAUPTAKTIONÄRE UND ABGEBENDE AKTIONÄRE

Aktionärsstruktur von EADS

Nach Durchführung der Transaktionen und unter der Voraussetzung, dass die Mehrzuteilungsoption vollständig ausgenutzt wird, 12.222.385 Aktien im Rahmen des Mitarbeiterangebots ausgegeben werden und 5.214.884 Aktien im Rahmen des Aktienoptionsplans ausgegeben werden, wie unter „Organe der Gesellschaft – Aktienoptionsplan“ dargestellt, werden Lagardère, SOGEPa und die französischen Finanzinstitute zusammen einen Anteil von 30 % an EADS über SOGEADE halten. DaimlerChrysler wird ebenfalls einen Anteil von 30 % an EADS halten. Ein Anteil von 60 % von EADS wird daher zu gleichen Teilen von SOGEADE und DaimlerChrysler gehalten werden, die EADS gemeinsam über die Contractual Partnership kontrollieren werden. SEPI, die Partei des Contractual Partnership ist, wird einen Anteil von 5,48 % der EADS Aktien über die Contractual Partnership halten. Die Öffentlichkeit (einschließlich der Mitarbeiter von EADS) wird 30,65 % der Aktien von EADS halten. Der französische Staat und DaimlerChrysler werden außerdem unmittelbar jeweils einen Anteil von 1,14 % und 2,73 % der EADS- Aktien, die bestimmten speziellen Vorschriften unterliegen, halten.

Das nachstehende Diagramm stellt die Besitzverhältnisse von EADS nach Durchführung der Transaktionen unter Zugrundelegung der oben genannten Annahmen dar:



- (1) EADS Participations B.V. übt die Stimmrechte aus diesen Aktien für SOGEPa, DaimlerChrysler und SEPI aus, die diese Aktien an EADS Participations B.V. verpfändet haben.
- (2) Der französische Staat und DaimlerChrysler werden die Stimmrechte aus diesen EADS-Aktien (im Falle des französischen Staates werden diese Aktien bei der *Caisse des Dépôts et Consignations* hinterlegt) in der gleichen Weise ausüben, wie EADS Participations B.V. die Stimmrechte, die in der Contractual Partnership gebündelt werden, ausübt.
- (3) Aktien, die vom französischen Staat an bestimmte frühere Aktionäre von Aerospatiale Matra in Folge der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 zu verteilen sind.
- (4) Nahezu sämtliche übrigen Aktien werden von der Stadt Hamburg gehalten.
- (5) Handelnd durch ein Gemeinschaftsunternehmen, Istroise de Participations.

Gegenwärtige und erwartete Beteiligungsstruktur

Die nachstehende Übersicht zeigt die Beteiligungsstruktur von EADS nach

(1) dem Zusammenschluss zu EADS (2) dem Globalen Angebot ohne die Ausübung der Mehrzuteilungsoption, (3) dem Globalen Angebot bei vollständiger Ausübung der Mehrzuteilungsoption und (4) der vollständigen Ausübung der Erwerbsrechte nach dem Aktienoptionsplan, siehe auch unter „Organe der Gesellschaft – Aktienoptionsplan“.

Aktionäre	Nach Durchführung des Zusammenschlusses Vor dem Globalen Angebot (Aktien in %)	Nach vollständiger Durchführung des Globalen Angebots einschließlich des Mitarbeiterangebots Vor Ausübung der Mehrzuteilungsoption (Aktien in %)	Nach vollständiger Ausführung der Mehrzuteilungsoption Vor Ausübung des Aktienoptionsplans (Aktien in %)	Nach Ausübung des Aktienoptionsplans (Aktien in %)
Contractual				
Partnership	74,62	66,07	65,90	65,48
SOGEADE	34,19	30,27	30,19	30,00
Dasa AG	34,19	30,27	30,19	30,00
SEPI	6,24	5,53	5,52	5,48
Französischer Staat	5,38	1,52	1,15	1,14
Lagardère (einschließlich MCP)	1,71	0,16 ⁽¹⁾	—	—
Französische Finanzinstitute (BNP PARIBAS und Axa, handelnd durch Istroise de Participations)	4,27	1,91 ⁽¹⁾	—	—
Dasa AG	3,11	2,75	2,75	2,73
Öffentlichkeit einschließlich Mitarbeiter	10,91	27,59	30,20	30,65
Summe	100,00	100,00	100,00	100,00

(1) Eine Beschreibung der Zusage von Lagardère, von den französischen Finanzinstituten die EADS-Aktien zu erwerben, die sie aufgrund der unvollständigen Ausübung der Mehrzuteilungsoption halten, befindet sich im Kapitel „Hauptaktionäre und abgebende Aktionäre – Verhältnis zu den Hauptaktionären – Übertragung der EADS-Aktien“.

Verhältnis zwischen den Hauptaktionären

Die wesentlichen Vereinbarungen, die die Verhältnisse zwischen den Gründern von EADS regeln, sind das Participation Agreement und ein dem niederländischen Recht unterliegender Gesellschaftsvertrag zur Gründung einer Personengesellschaft (*maatschap*) („Contractual Partnership“), der bei der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS zwischen SOGEADE, Dasa AG, SEPI und EADS Participations B.V. abgeschlossen und der die wesentlichen Bestimmungen des Participation Agreements übernehmen und die Beziehungen zwischen den Hauptaktionären von EADS regeln wird, sowie eine Reihe anderer Verträge (insbesondere eine Gesellschaftervereinbarung zwischen den SOGEADE-Aktionären und ein zwischen dem französischen Staat, DaimlerChrysler und DCLRH bestehender Vertrag).

Geschäftsführende Gesellschafterin der Contractual Partnership ist die EADS Participations B.V., eine nach niederländischem Recht errichtete Gesellschaft mit beschränkter Haftung (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*). Die von SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien werden an EADS Participations B.V. verpfändet, der gemäß der Contractual Partnership die ausschließliche Befugnis zur Ausübung der Stimmrechte aus den verpfändeten Aktien (einschließlich des Rechts, an Hauptversammlungen teilzunehmen und das Rederecht wahrzunehmen) übertragen wird.

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

- Die Zusammensetzung der 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 Miterwerbsrechte von DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPA und Lagardère;
- die Abwehr feindlicher Übernahmeveruche 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.

Die Organisation von EADS Participations B.V.

Der Board of Directors von EADS Participations B.V. besteht aus neun Mitgliedern, von denen jeweils vier von DaimlerChrysler und SOGEADE (wobei bei den von SOGEADE bestellten Mitgliedern die Empfehlungen von Lagardère berücksichtigt werden) und eines von SEPI benannt werden. DaimlerChrysler und SOGEADE werden je einen Chairman und je einen Chief Executive Officer benennen. SEPI wird bis zum dritten Jahrestag nach der Durchführung des Zusammenschlusses bzw. zu dem Termin, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr hält, falls dies früher eintritt, ein Mitglied des Boards von EADS Participations B.V. benennen, dessen Bestellung am oder vor dem dritten Jahrestag nach der Durchführung des Zusammenschlusses oder an dem Tag endet, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr hält, je nachdem was früher eintritt.

Diese Struktur verleiht DaimlerChrysler und SOGEADE dieselben Rechte zur Bestellung 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 (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 (wie im Unternehmenszusammenschlussvertrag mit CASA genauer definiert) und/oder seiner Durchführung 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 der französische Staat, Lagardère und die französischen Finanzinstitute verpflichtet, ihre sämtlichen EADS-Aktien zu verkaufen, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien (und, im Falle des französischen Staates, mit Ausnahme der EADS-Aktien, die an die ehemaligen Aktionäre von Aerospatiale Matra zu verteilen sind — siehe nachstehend unter „Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats“), und zwar entweder im Rahmen dieses Globalen Angebotes oder mit Zustimmung des französischen Staats, von DaimlerChrysler und Lagardère innerhalb von 18 Monaten nach diesem Globalen Angebot; im Fall der französischen Finanzinstitute gilt diese Verpflichtung nur für diejenigen EADS-Aktien, die sie von dem französischen Staat bei Vollendung des Zusammenschlusses erworben haben;
- hat Lagardère, wenn die französischen Finanzinstitute aufgrund der unvollständigen Ausübung der Mehrzuteilungsoption durch die Konsortialbanken im Besitz von Aktien (mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien) sind, diese EADS-Aktien am Ende des Ausübungszeitraumes der Mehrzuteilungsoption von den französischen Finanzinstituten zu dem Preis zu erwerben, zu dem die französischen Finanzinstitute selbst solche Aktien erworben haben;
- sind, wenn der französische Staat oder Lagardère infolge der unvollständigen Ausübung der Mehrzuteilungsoption durch die Konsortialbanken EADS-Aktien halten oder wenn Lagardère EADS-Aktien im Einklang mit dem vorstehenden Absatz von den französischen Finanzinstituten erwirbt, solche EADS-Aktien vom französischen Staat und Lagardère innerhalb von 18 Monaten nach diesem Globalen Angebot auf dem Markt zu veräußern;

- sind SOGEPa und SEPI berechtigt (aber nicht verpflichtet), ihre indirekten EADS-Aktien an der Börse zu veräußern. Wenn der französische Staat oder Lagardère ein Verkaufsangebot gemäß dem vorstehenden Absatz für EADS-Aktien zur gleichen Zeit abgeben wie ein Verkaufsangebot seitens SOGEPa oder SEPI, werden diese Verkäufe zwischen dem französischen Staat oder Lagardère (je nach Konstellation) und SOGEPa oder SEPI (je nach Konstellation) in einer Art und Weise koordiniert, dass negative Auswirkungen auf die Verkäufe des französischen Staats oder Lagardère (je nach Konstellation) vermieden werden;
- 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 beabsichtigt (ist 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 Beteiligung von DaimlerChrysler an EADS, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, kann nach Durchführung des Globalen Angebots am Markt veräußert werden. Im Stillhaltezeitraum ist jeder Börsenverkauf dieser Aktien jedoch mit SOGEPa, dem französischen Staat, Lagardère und SEPI abzustimmen, wenn SOGEPa, der französische Staat, Lagardère oder SEPI zur selben Zeit EADS-Aktien veräußern sollten. In diesem Fall können SOGEPa, der französische Staat, Lagardère oder SEPI von DaimlerChrysler die Verschiebung der Veräußerung verlangen, wenn SOGEPa, der französische Staat, Lagardère oder SEPI der begründeten Ansicht sind, dass diese sich nachteilig auf ihre Veräußerungen auswirken würde.

Nach dem Stillhaltezeitraum sind DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère, SOGEPa und die französischen Finanzinstitute 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 an der Börse zu verkaufen.
- Bei der Übertragung indirekter EADS-Aktien seitens SOGEPa oder Lagardère besteht ein Vorerwerbsrecht zugunsten 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 EADS-Aktien durch SOGEPa bzw. Lagardère anteilmäßig ebenfalls einen Verkauf ihrer 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 von indirekten EADS-Aktien der französischen Finanzinstitute (a) unterliegt einem Vorerwerbsrecht zugunsten von Lagardère, (b) erfordert die vorherige schriftliche Zustimmung von SOGEPa, wenn sie an einen zu bezeichnenden Dritten (mit Ausnahme von Lagardère) erfolgt (wobei diese Zustimmung nicht unbillig verweigert werden darf), wenn es sich bei dem Käufer um einen Finanzkonzern handelt, und (c) erfordert die Zustimmung von DaimlerChrysler, wenn sie an einen Industriekonzern erfolgt.

Alle Verkäufe von EADS-Aktien auf dem 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, bis eine unerwünschte Offerte (wie nachstehend definiert) von dem unfreundlichen Dritten vorliegt, oder bis zu dem Zeitpunkt, an dem DaimlerChrysler und SOGEADE den unfreundlichen Dritten nicht mehr für einen unfreundlichen Dritten halten 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, so z.B., dass die zur Veräußerung bereite Partei ihre EADS-Aktien zuerst den anderen Parteien anbietet. Die anderen Parteien des Participation Agreements können in diesem Fall ihre Vorerwerbsrechte für alle oder einen Teil der EADS-Aktien ausüben, die von der Partei gehalten werden, die zur Annahme der unerwünschten Offerte bereit ist.

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 ihr 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“):

- 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 oder 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
- wenn nach einem Beherrschungswechsel von Lagardère, SOGEPa, 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 SOGEPa 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 SOGEPa) 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 SOGEPa 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 SOGEPa 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 SOGEPa, (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, SOGEPa, 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 2,3 % des Kapitals von Aerospatiale Matra (oder 1,13 % des Kapitals von EADS nach Durchführung des Globalen Angebots) entsprechen, und die aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 uneingeschränkt an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens auszugeben 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 oben „SOGEADE-Aktionärsvereinbarung“) verkauft oder gekauft werden können; und (iii) jene Aktien, die ausschließlich für Anlagezwecke gehalten werden.

Überdies hält der französische Staat bis zur Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS eine sogenannte „goldene Aktie“ (*action spécifique*) an Aerospatiale Matra, die dem französischen Staat gemäß dem Decree n° 99-97 vom 15. Februar 1999 besondere Rechte verleiht, darunter das Recht, jegliche Entscheidung von Aerospatiale Matra zu verhindern, die es dieser ermöglichen würde, Vermögenswerte zu verkaufen, abzutreten, zu verpfänden, hypothekarisch zu belasten oder als Sicherheit zu verwenden, die mit dem Status als Hauptauftragnehmer, der Entwicklung oder Integration ballistischer Raketen oder der Mehrheitsbeteiligung von Aerospatiale Matra an Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde zusammenhängen.

Nach der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS werden die Rechte des französischen Staates bezüglich der goldenen Aktie durch neue Rechte ersetzt, die in einem zwischen EADS und dem französischen Staat abzuschließenden Vertrag festgelegt werden (der „Vertrag über ballistische Raketen“). Gemäß diesem Vertrag wird EADS dem französischen Staat (a) ein Vetorecht und eine Option zum Kauf ihrer Geschäfte mit ballistischen Raketen gewähren, die ausgeübt werden können, wenn (i) ein Dritter, der nicht mit den Konzernen DaimlerChrysler und/oder Lagardère verbunden ist, direkt oder indirekt, allein oder zusammen mit anderen über 10 % oder ein Vielfaches davon des Grundkapitals oder der Stimmrechte von EADS erwirbt oder (ii) der Verkauf der mit den ballistischen Raketen verbundenen Vermögenswerte oder der Aktien der Unternehmen, die diese Geschäfte durchführen, nach der Beendigung der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung in Erwägung gezogen wird, und (b) das Recht einräumen, die Übertragung dieser Vermögenswerte oder Aktien während der Dauer der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung abzulehnen.

Ferner hat Lagardère in ihrer Eigenschaft als bevorzugter strategischer Partner von Aerospatiale Matra und im Rahmen des mit dem französischen Staat abgeschlossenen Vertrags vom 15. Februar 1999 dem französischen Staat gegenüber bestimmte Zusicherungen bezüglich des Börsenkurses der an der Pariser Börse gehandelten Aktien von Aerospatiale Matra im Vergleich zum CAC 40 Index über einen Zeitraum von zwei Jahren gemacht. Lagardère hat sich allgemein bereit erklärt, dem französischen Staat einen Betrag von FF 1,15 Mrd. zu zahlen, wenn der Börsenkurs der Aktien von Aerospatiale Matra während dieses Zeitraums 8 % oder mehr unter dem CAC 40 Index liegt. Wenn der Börsenkurs in dem Zeitraum 10 % oder mehr über dem CAC 40 Index liegt, ist Lagardère zu keiner Zahlung verpflichtet und ihre Vertragspflichten enden. Liegt der Handelskurs zwischen diesen beiden Werten, ist ein anteiliger Betrag zu entrichten.

In einem Vertrag vom 14. Oktober 1999 haben Lagardère und der französische Staat vereinbart, dass die im vorigen Absatz beschriebenen Zusicherungen von Lagardère auch nach dem Zusammenschluß zu EADS für denselben Zeitraum gelten, aber anstelle des Aktienkurses von Aerospatiale Matra der Kurs der an der Pariser Börse notierten Aktien von EADS als Referenzwert zugrunde gelegt wird.

SOGEADE

Bei SOGEADE handelt es sich um eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), an deren Kapital SOGEPa (50 %) und Désirade (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.

Die Komplementärin (*associé commandité*) von SOGEADE, SOGEADE Gérance, ist eine nach französischem Recht gegründete *société par actions simplifiée* und soll die Geschäftsführung von SOGEADE übernehmen.

Der Board of Directors von SOGEADE Gérance wird aus acht Mitgliedern bestehen, von denen vier von Lagardère und vier von SOGEPa benannt 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 Euro 500 Mio. besitzen; (b) Vereinbarungen über strategische Allianzen oder industrielle oder finanzielle Zusammenarbeit; (c) eine Erhöhung des Grundkapitals von EADS um mehr als Euro 500 Mio. mit Bezugsrechtsausschluss; (d) jegliche Entscheidung über die Bestellung 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 unter „— 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 indirekt 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 Bestellung 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. Die SOGEADE-Aktionärsvereinbarung endet außerdem, 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 in beiden Fällen vorausgesetzt, dass 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. Sollte Lagardère das Substitutionsrecht nicht ausüben, wären 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.

BESCHREIBUNG DES ZUSAMMENSCHLUSSES

Unternehmenszusammenschlussverträge

Zum Zwecke der Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra and Dasa im Bereich Luft- und Raumfahrt sowie der Verteidigung schlossen Dasa AG, DCLRH (die beide von DaimlerChrysler beherrscht werden), Lagardère und SOGEPA am 14. Oktober 1999 einen Vertrag nach niederländischem Recht (der durch Zusatzverträge und den Vertrag über den CASA-Unternehmenszusammenschluss (wie unten definiert) geändert wurde (und hierin als der „Vertrag über den Aerospatial Matra Dasa-Unternehmenszusammenschluss“ bezeichnet wird).

Am 2. Dezember 1999 schlossen die Parteien des Vertrags über den Aerospatiale Matra Dasa-Unternehmenszusammenschluss, Aerospatiale Matra und SEPI, einen separaten Vertrag ab (den „Vertrag über den CASA-Unternehmenszusammenschluss“ (der durch einen Zusatzvertrag geändert wurde) und, zusammen mit dem Vertrag über den Aerospatiale Matra-Dasa-Unternehmenszusammenschluss als „Unternehmenszusammenschlussverträge“ bezeichnet wird), ebenfalls nach niederländischem Recht, um das CASA-Geschäft in die EADS zu integrieren.

Die Unternehmenszusammenschlussverträge werden erst nach der Erfüllung bestimmter aufschiebender Bedingungen umgesetzt. Zu diesen Bedingungen gehören insbesondere (1) die Zustimmung oder Genehmigung durch verschiedene Aufsichtsbehörden (einschließlich Genehmigung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, der französischen *Commission des Participations et des Transfers*, des *Ministère de la Défense* und des *Ministère de l'Economie et des Finances*, der US *Federal Trade Commission* oder der *Antitrust Division* des Justizministeriums der Vereinigten Staaten von Amerika, des spanischen *Consejo de Ministros*) und Genehmigungen der Steuerbehörden, (2) die Zulassung der EADS-Aktien zur amtlichen Notierung an den Börsen in Paris und Frankfurt und (3) die Beendigung der am 14. April 1999 zwischen Lagardère, der Französischen Republik und SOGEPA abgeschlossenen Aktionärsvereinbarung betreffend die Aktien an Aerospatiale Matra. Sämtliche aufschiebenden Bedingungen sind oder werden voraussichtlich zum Zeitpunkt der Lieferung der im Rahmen des Globalen Angebots verkauften Aktien erfüllt sein.

Dem Französischen Staat, SOGEPA und Lagardère wurde vom französischen *Conseil des Marchés Financiers* („CMF“) bestätigt, dass der Zusammenschluss von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA zur EADS sie nicht dazu verpflichtet, ein Rückkaufangebot (*offre publique de retrait*) für die Aktien von Aerospatiale Matra durchzuführen, sofern die Rechte und Interessen der derzeitigen Minderheitsaktionäre der Aerospatiale Matra durch die Auswirkungen der geplanten Transaktionen nicht wesentlich beeinträchtigt werden (siehe CMF Entscheidung Nr. 200C0181 vom 3. Februar 2000).

Die Europäische Kommission genehmigte am 11. Mai 2000 den oben beschriebenen Zusammenschluß. Um eine Anfrage der Kommission im Zuge ihrer Ermittlungen zu beantworten und eine weitere Lieferquelle für Verbundkonstruktionen für Telekommunikationssatelliten (Antennen-Reflektoren und Mittelrohre) zu schaffen, verpflichteten sich Aerospatiale Matra, Dasa AG und CASA, Lizenzen an Dritte zu gewähren und die entsprechende Ausrüstung und das nötige technische Know-how zu verkaufen, damit diese derartige Verbundkonstruktionen entwickeln und herstellen können. EADS wird jedoch weiterhin ihren Kundenkreis im Bereich Verbundkonstruktionen ausbauen und den Bedarf ihrer vorhandenen Kunden abdecken.

Umsetzung der Unternehmenszusammenschlussverträge

Zur Durchführung dieser Unternehmenszusammenschlussverträge und Reorganisation der Aktivitäten von Aerospatiale Matra und Dasa in einer Weise, die der Organisationsstruktur von EADS in größtmöglichem Maße Rechnung trägt, wurden oder werden die folgenden Maßnahmen ergriffen:

- (i) Am 29. Mai 2000 fand eine Hauptversammlung von Aerospatiale Matra statt, in der über die verschiedenen Transaktionen im Zusammenhang mit der Gründung von EADS abgestimmt wurde. Dies sind (a) die Einbringung aller Aktiva und Passiva durch Aerospatiale Matra in bestimmte Tochtergesellschaften, (b) die Einbringung aller von Aerospatiale Matra gehaltenen Beteiligungen an diesen Tochtergesellschaften in die EADS im Tausch gegen von EADS an Aerospatiale Matra auszugebende Aktien, (c) die Auflösung und (d) die Einleitung des Auflösungsverfahrens für Aerospatiale Matra. Die Genehmigung des Beschlusses bezüglich Punkt (b) durch die Hauptversammlung erfolgte unter den aufschiebenden Bedingungen, die im Abschnitt „— Reorganisation der Tätigkeiten und Auflösung von Aerospatiale Matra“ beschrieben sind.
- (ii) Alle Aktiva und Passiva von Dasa AG, die in die EADS eingebracht werden sollen, wurden in verschiedene Tochtergesellschaften der Dasa AG eingebracht — siehe Abschnitt „— Maßnahmen betreffend Dasa“. Die Beteiligungen, die Dasa AG an diesen Tochtergesellschaften und an CASA hält, werden in die EADS

eingebraucht und gegen EADS-Aktien getauscht. Die von EADS Deutschland GmbH gehaltene Beteiligung an Eurocopter Holding wird an EADS veräußert.

(iii) SEPI wird alle ihre Beteiligungen an CASA in EADS einbringen und erhält im Tausch hierfür EADS-Aktien.

Im Tausch gegen die oben genannten eingebrachten Vermögensgegenstände von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI wird EADS jeweils zu Gunsten von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI Aktien ausgeben, die alle der gleichen Gattung angehören und mit den gleichen Rechten ausgestattet sind, vorausgesetzt, dass die aufschiebenden Bedingungen, die in den zwischen der EADS und Aerospatiale Matra, der Dasa AG und SEPI abzuschließenden Einbringungsverträgen enthalten sind, erfüllt sind. Die an Aerospatiale Matra auszugebenden EADS-Aktien werden von Aerospatiale Matra beim Abschluss der Auflösung von Aerospatiale Matra im Umtauschverhältnis von einer EADS-Aktie für eine Aerospatiale Matra-Aktie an ihre eigenen Aktionäre verteilt.

Reorganisation der Tätigkeiten von Aerospatiale Matra und Auflösung von Aerospatiale Matra

Als erste Maßnahme hat Aerospatiale Matra einige interne Reorganisationsschritte vorgenommen, um die Tätigkeiten des Aerospatiale Matra-Konzerns in separate, von Aerospatiale Matra beherrschte Gesellschaften (die „Aufnahmegesellschaften“) aufzuteilen. Aufgrund dessen hält Aerospatiale Matra nun:

- 100 % der Anteile an Airbus Integrated Company (die wiederum 100 % an Aerospatiale Matra Airbus hält, der wiederum 37,9 % der Mitgliedsrechte an Airbus Industrie GIE gehören);
- 70 % der Anteile an Eurocopter Holding, die wiederum 100 % von Eurocopter S.A. hält;
- 100 % der Anteile an Amantea Holding B.V., die 50 % der Matra Marconi Space N.V. und 11 % der Matra Marconi Space France hält (die in Astrium S.A.S. umbenannt wurde);
- 100 % der Anteile an Matra Hautes Technologies (die als Aerospatiale Matra Technologies firmiert und beim Zusammenschluss in EADS France umfirmiert werden soll), in die alle sonstigen Aktiva und Passiva von Aerospatiale Matra eingebracht wurden.

Die Einbringungsverträge über die obigen Reorganisationen wurden im April 2000 abgeschlossen; die Aktiva und Passiva werden zu ihrem Netto-Buchwert eingebracht, der in dem Jahresabschluss der Aerospatiale Matra zum 31. Dezember 1999 ausgewiesen ist.

Ferner schlossen Aerospatiale Matra und EADS einen Einbringungsvertrag nach niederländischem Recht, dem zufolge alle Anteile von Aerospatiale Matra an den Aufnahmegesellschaften in die EADS eingebracht und Aerospatiale Matra als Gegenleistung EADS-Aktien erhält (siehe unten „— Einbringungen in EADS“).

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung von Aerospatiale Matra, die am 29. Mai 2000 stattfand, wurde von den Aktionären folgendes beschlossen: (a) Zustimmung zur Einbringung sämtlicher Aktiva und Passiva von Aerospatiale Matra in die oben beschriebenen Aufnahmegesellschaften, (b) Zustimmung zu den anschließenden Einbringungen der Anteile von Aerospatiale Matra an den Aufnahmegesellschaften in EADS, gegen Ausgabe von EADS-Aktien, (c) Abwicklung und (d) Eröffnung der Auflösung von Aerospatiale Matra. Der Beschluss der Hauptversammlung von Aerospatiale Matra über die Maßnahme (b) erfolgte vorbehaltlich (e) des Beschlusses des Board of Directors der EADS, als Gegenleistungen für die Einbringungen von Aerospatiale Matra und Dasa AG (siehe unten) EADS-Aktien auszugeben und (f) der Zustimmung zur Schlussbilanz von Aerospatiale Matra auf einer weiteren Hauptversammlung von Aerospatiale Matra, die voraussichtlich am 8. Juli 2000 stattfinden wird. Auf dieser Hauptversammlung sollen die Aktionäre von Aerospatiale Matra auch über den Abschluß der Liquidation und die Auskehrung aller EADS-Aktien, die an Aerospatiale Matra als Gegenleistung für ihre Einbringungen in die EADS (als Rückzahlung des Kapitals und Ausschüttung einer Schlussdividende) auszugeben sind, auf der Grundlage einer EADS-Aktie für jede Aerospatiale Matra-Aktie an die Aktionäre von Aerospatiale Matra befinden.

Im Zusammenhang mit der für den 29. Mai 2000 einberufenen Hauptversammlung von Aerospatiale Matra standen den Aktionären eine Reihe von Unterlagen zur Verfügung, nämlich die Berichte der *commissaires à la scission* über die Einbringungen in die Aufnahmegesellschaften, der Bericht des Direktoriums an die Aktionäre und der Bericht des Aufsichtsrats, dem ein von Lazard Frères & Cie. im Auftrag des Aufsichtsrats erstelltes Gutachten beigefügt war.

Im Rahmen der oben genannten Einbringungen in die Matra Hautes Technologies und gemäß Artikel 384 des französischen Gesetzes vom 24. Juli 1966 hat Aerospatiale Matra angeboten, den Anleihehabern der in der am 5. Mai 2000 im französischen *Bulletin des Annonces Légales Obligatoires* veröffentlichten Anzeige genannten Anleihen die Anleihe zurückzuzahlen.

Wird die Rückzahlung nicht binnen drei Monaten ab dem 5. Mai 2000 beantragt, werden die Inhaber dieser Wertpapiere Inhaber von Anleihen der Matra Hautes Technologies, gegenüber der sich EADS für ihre Verpflichtungen verbürgen wird.

Die Auflösung von Aerospatiale Matra ist ein notwendiger Schritt auf dem Weg zur Gründung von EADS und hängt eng mit der Börsenzulassung der EADS-Aktien zusammen, da die EADS-Aktien an die Aktionäre von Aerospatiale Matra in Verbindung mit der Auflösung an dem Tag, an dem die EADS-Aktien erstmals an der Börse in Paris gehandelt werden, ausgegeben werden.

In diesem Zusammenhang ist EADS als Liquidator von Aerospatiale Matra bestellt worden, damit die Auflösung von Aerospatiale Matra zeitnah zum Abschluss gebracht werden kann.

Da alle Aktiva und Passiva von Aerospatiale Matra vor ihrer Auflösung in EADS eingebracht werden, wird die Bestellung der EADS zum Liquidator von Aerospatiale Matra nicht dazu führen, dass in einer Gesamtbetrachtung beträchtliche weitere Verbindlichkeiten auf EADS übergehen werden.

Dienstleistungen des Lagardère Konzerns

Bei der Fusion von Aerospatiale und Matra Haute Technologies wurde vereinbart, dass die Tochter- und Enkelgesellschaften von Matra Hautes Technologies, die in Aerospatiale eingebracht wurden, nach wie vor von Matra Hachette Général, einer 100 %igen Tochtergesellschaft von Lagardère, eine Reihe von Dienstleistungen zu den gleichen Bedingungen wie zuvor gegen eine festgesetzte Managementgebühr (die in der Regel in Prozent des Umsatzes festgesetzt wird) in Anspruch nehmen werden.

Diese Vereinbarungen, die bis zum 31. Dezember 2003 fortgelten, führen dazu, dass Aerospatiale Matra an den Lagardère Konzern für die Überlassung einer bestimmten Anzahl von Mitarbeitern des Lagardère Konzerns, die diese Dienstleistungen erbringen, an Aerospatiale Matra sowie für die mit dieser Überlassung verbundenen Aufwendungen ein Entgelt entrichtet.

Da Aerospatiale Matra einen Teil ihrer oben beschriebenen Tätigkeiten in Matra Hautes Technologies eingebracht hat, tritt Matra Hautes Technologies in alle Rechte und Pflichten ein, die sich aus dem entsprechenden Dienstleistungsvertrag zwischen dem Lagardère Konzern und Aerospatiale Matra ergeben.

Maßnahmen betreffend Dasa

Als erste Maßnahme hat die Dasa AG verschiedene interne Reorganisationen vorgenommen, um die Tätigkeiten des Dasa-Konzerns in separate Einheiten aufzuteilen. Aufgrund dessen hält die Dasa AG nun:

- 100 % der Anteile an der DaimlerChrysler Aerospace Airbus Beteiligungs GmbH, der 99,99 % der Anteile an der DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH gehören, die wiederum mit 37,9 % an Airbus Industrie GIE beteiligt ist;
- 100 % der Anteile an der PQX Beteiligungs und Verwaltungs GmbH, die in Dasa Raumfahrt Beteiligungs GmbH umfirmiert werden soll, die 68,4 % der Anteile an der Dasa Dornier Raumfahrt Holding GmbH halten soll (die übrigen 31,6 % gehören der Dornier GmbH), die wiederum mit 50 % der Anteile an der Astrium N.V. und mit 11 % der Anteile an der Astrium Deutschland GmbH (die übrigen 89 % gehören der Astrium N.V.) beteiligt ist;
- 100 % der Anteile an der EADS Deutschland GmbH, in die alle übrigen Aktiva und Passiva der Dasa AG eingebracht wurden, mit Ausnahme von (i) einem Betrag in Höhe von Euro 3.133 Mio., (ii) sämtlichen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Dornier Luftfahrt, (iii) sämtlichen Forderungen und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem Fokker Konzern und (iv) der Beteiligung der Dasa AG an der MTU Motoren- und Turbinen Union München GmbH (99,99 %), an der Temic Telefunken microelectronic GmbH (49 %) und an der debis AirFinance B.V. (10 %) (die unter (i) bis (iv) genannten Aktiva und Passiva werden als „Ausgeschlossene Aktiva der Dasa“ bezeichnet);
- 0,71 % der Anteile an CASA.

Um die obigen Reorganisationen durchzuführen, wurden von Oktober 1999 bis April 2000 eine Reihe von Einbringungsverträgen abgeschlossen; die Aktiva und Passiva werden zu ihrem Netto-Buchwert eingebracht, der im jeweiligen Jahresabschluss zum 31. Dezember 1999 ausgewiesen ist.

EADS Deutschland GmbH gehören 75 % der Aktien der DADC (die übrigen 25 % gehören DCLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 57,55 % der DADC und zu 42,45 % der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 87,5 % und der Familie Dornier weniger

als 12,5 % der Stimmrechte zu. DADC und die Dornier GmbH haben einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

In einigen 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 anderen Unternehmen oder die Übertragung ganzer Tätigkeitsbereiche mit Ausnahme der Übertragung im Wege eines Tausches, als Sacheinlage oder an ein Unternehmen, das mit DaimlerChrysler zumindest assoziiert ist, was gesetzlich vermutet wird, wenn DaimlerChrysler oder verbundene Unternehmen mindestens 20 % der Stimmrechte inne haben. 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 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 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. Sie können insbesondere verlangen, dass ihre Geschäftsanteile an der Dornier GmbH (i) gegen bar (ii) oder 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 zumindest 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.

Am 30. Dezember 1999 schlossen Dasa AG und EADS Verträge ab, denen zufolge alle Anteile der Dasa AG an der DaimlerChrysler Aerospace Airbus Beteiligungs GmbH, Dasa Raumfahrt Beteiligungs GmbH und CASA sowie 99,99 % der Anteile der Dasa AG an der EADS Deutschland GmbH gegen an die Dasa AG auszugebende EADS-Aktien in die EADS eingebracht werden sollen (siehe unten „—Einbringungen in EADS“). Die Anteile der EADS Deutschland GmbH an der Eurocopter Holding werden nach dem Zusammenschluß zu EADS an die EADS verkauft. Die Einbringungsverträge über die Einbringung der Anteile der Dasa AG an der Dasa Raumfahrt Beteiligungs GmbH und der CASA in die EADS werden spätestens am Tag des Zusammenschlusses abgeschlossen.

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 zu entschädigen (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 DaimlerChrysler in EADS 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.

Barentnahme aus CASA

SEPI hat aus CASA durch Ausschüttungen von Rücklagen und Herabsetzung des Kapitals gemäß einem Beschluss der Hauptversammlung der CASA-Aktionäre am 27. April 2000 einen Barbetrag in Höhe von Euro 340 Mio. entnommen. Die von den anderen Aktionären der CASA außer SEPI entnommenen Barbeträge belaufen sich auf Euro 2.447.535,12 (d.h. insgesamt wurden Euro 342.447.535,12 bar entnommen).

Spätestens am Tag des Zusammenschlusses zu EADS werden SEPI und EADS einen Einbringungsvertrag nach niederländischem Recht abschließen, dem zufolge alle Anteile der SEPI an CASA in EADS gegen an SEPI auszugebende Aktien eingebracht werden sollen (siehe Abschnitt „— Einbringungen in EADS“).

Einbringungen in EADS

Auf einer Sitzung am 26. Mai 2000 genehmigte der Board of Directors der EADS die in den obigen mit Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI abgeschlossenen Einbringungsverträgen vorgesehene Ausgabe von Aktien:

- 403.687.775 EADS-Aktien im Nennwert von je Euro 1, insgesamt 56,46 % des Aktienkapitals der EADS, an Aerospatiale Matra gegen die Einbringung all ihrer Anteile der Aufnahmegesellschaften; die EADS-Aktien werden dann von Aerospatiale Matra beim Zusammenschluß zu EADS an ihre eigenen Gesellschafter verteilt;
- 266.625.182 EADS-Aktien im Nennwert von je Euro 1 (zusätzlich zu den 50.000 EADS-Aktien, welche Dasa AG bereits hält), insgesamt 37,29 % des Aktienkapitals der EADS, an Dasa AG gegen die Einbringung von 99,99 % der Anteile der Dasa AG an der EADS Deutschland GmbH sowie aller ihrer Anteile an der Dasa Raumfahrt Beteiligungs GmbH, an der DaimlerChrysler Aerospace Airbus Beteiligungs GmbH und an der CASA;
- 44.690.871 EADS-Aktien im Nennwert von je Euro 1, insgesamt 6,25 % des Aktienkapitals der EADS, an SEPI gegen die Einbringung aller Anteile der SEPI an CASA.

Die obigen von EADS an Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI auszugebenden Aktien werden mittels niederländischer notarieller Urkunden ausgegeben, die ausgefertigt werden, sobald die in den betreffenden Einbringungsverträgen genannten aufschiebenden Bedingungen erfüllt sind.

EADS hat sich verpflichtet, über die von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI eingebrachten Anteile 7 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 veräußern kann, mit der Maßgabe, dass EADS auf Verlangen Lagardère und SOGEP (falls von Aerospatiale Matra eingebrachte Anteile verkauft werden), Dasa AG oder SEPI (soweit es die jeweils von ihnen eingebrachten Gegenstände betrifft) gegebenenfalls für alle ihnen tatsächlich entstandenen Steuernachteile (einschließlich des Verbrauchs bestehender Verlustvorträge) aus dem Verkauf entschädigt. Diese Entschädigungsverpflichtung erlischt 7 Jahre nach dem Tag der Einbringung. Werden alle drei, Lagardère, SOGEP 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.

Bewertung der Einbringungen

Der Wert der von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI jeweils vorzunehmenden Einbringungen in EADS wurde anhand des Netto-Buchwerts/Zwischenwerts vereinbart, der im Jahresabschluss von Aerospatiale Matra bzw. der Dasa AG und der SEPI zum 31. Dezember 1999 ausgewiesen ist.

Ein Bericht über die Bewertung der Einbringungen von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI in die EADS wurde vom Board of Directors der EADS erstellt und von den zu diesem Zweck bestellten niederländischen Wirtschaftsprüfern geprüft.

Gründung der SOGEADE und Désirade

Beim Zusammenschluss zu EADS werden die französischen Finanzinstitute 3,9% der EADS-Aktien, nach vollständiger Durchführung dieses Globalen Angebots, vom französischen Staat kaufen, wovon 3,75% im Rahmen dieses Globalen Angebots verkauft werden.

Désirade und SOGEADE werden am selben Tag mit Lagardère, SOGEP und den französischen Finanzinstituten Einbringungsverträge abschließen. Gemäß diesen Verträgen werden Lagardère und die französischen

Finanzinstitute in Désirade gegen Désirade-Aktien EADS-Aktien einbringen, die jeweils 14,85 %, und 0,15 % des Aktienkapitals der EADS nach erfolgtem Globalen Angebot darstellen. Lagardère wird dann 25 % seines Kapitals von Désirade an die französischen Finanzinstitute veräußern. SOGEPA und Désirade werden jeweils 15 % des Aktienkapitals der EADS (nach erfolgtem Globalen Angebot) in SOGEADE einbringen. Lagardère wird im Juli 2003 die von den französischen Finanzinstituten gehaltenen Désirade-Aktien erwerben.

Auf den Gesellschafterversammlungen von SOGEADE und Désirade, die vor dem Zusammenschluss zu EADS stattfinden werden, werden die Désirade und SOGEADE-Aktionäre ersucht werden, die oben beschriebenen Einbringungen zu genehmigen; die oben beschriebenen Aktien werden von SOGEADE und Désirade vorbehaltlich der in den Unternehmenszusammenschlussverträgen genannten aufschiebenden Bedingungen und der Genehmigung der Beschlüsse über die Auflösung von Aerospatiale Matra seitens ihrer Aktionäre ausgegeben.

Der EADS Participations B.V. wird ein Pfandrecht an den EADS-Aktien gewährt

Beim Zusammenschluss zu EADS werden 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 gewähren.

BESCHREIBUNG DER AKTIEN

Im folgenden werden bestimmte Informationen bezüglich der Aktien der Gesellschaft, einiger Bestimmungen der Satzung und zur Zeit gültiger Vorschriften des niederländischen Rechts zusammengefasst. Diese Zusammenfassung erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit und nimmt insgesamt Bezug auf die Satzung der Gesellschaft und das niederländische Recht. Jede Änderung der Satzung der Gesellschaft unterliegt der Zustimmung der Aktionäre in der Hauptversammlung.

Die Gesellschaft wurde nach niederländischem Recht am 29. Dezember 1998 urkundlich errichtet.

Neben den Bestimmungen der Satzung und denen des niederländischen Rechts unterliegt die Gesellschaft den Regelungen der deutschen, französischen und spanischen Börsen. Siehe hierzu das Kapitel „Marktinformationen“.

Art der Aktien, Verbriefung

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.

Ausgabe von Aktien und Bezugsrechte

Jeder Aktionär hat im Falle der Ausgabe neuer Aktien ein Bezugsrecht auf neue Aktien entsprechend seiner im Zeitpunkt der Aktienaussgabe 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 den Abschnitt „Hauptaktionäre und abgebende Aktionäre“.

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

Auf der Hauptversammlung am 24. Mai 2000 wurde der Board of Directors ermächtigt, Aktien bis zur Höhe des zum jeweiligen Zeitpunkt bestehenden autorisierten Kapitals auszugeben und Aktienbezugsrechte für den Zeitraum bis zu Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2001 zu gewähren, auch wenn die Bezugsrechte erst zu einem Zeitpunkt nach diesem Datum ausgeübt werden können.

Das Bezugsrecht kann durch Hauptversammlungsbeschluß beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Hauptversammlung den Board of Directors für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren dazu ermächtigt, die neuen Aktien unter Beschränkung oder Ausschluß von Bezugsrechten auszugeben.

Die Hauptversammlung am 24. Mai 2000 ermächtigte den Vorstand, das Bezugsrecht der Aktionäre für einen Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2001 auszuschließen.

Mitteilungspflichten

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* (das “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 niederländische Wertpapierhandelsaufsicht, die *Stichting toezicht effectenverkeer* („STE“) 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 STE veröffentlicht alle Erklärungen, die ihr gegenüber abgegeben werden, in niederländischen 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 33 $\frac{1}{3}$ % sowie 33 $\frac{1}{3}$ % 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 trifft Aktionäre mit einer direkten oder indirekten Beteiligung von mindestens 25 % am Kapital einer börsennotierten Gesellschaft, auf deren Ehegatten, Vorfahren und Nachfahren in gerader Linie sowie auf andere Personen, mit denen der Aktionär einen gemeinsamen Haushalt führt. Solche Aktionäre sind verpflichtet, die STE 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 für die Mitglieder der Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgane dieser Gesellschaft.

Nachdem die Aktien in Frankreich, Deutschland und Spanien zum amtlichen Handel zugelassen sind, wird die Gesellschaft (i) den *Conseil des marchés financiers* („CMF“) und die *Comision Nacional del Mercado de Valores* („CNMV“) über alle ihr gegenüber abgegebenen Erklärungen hinsichtlich Beteiligungen informieren, die die oben genannten Schwellen überschreiten, die ihrerseits eine Bekanntmachung dieser Erklärungen veröffentlichen werden und (ii) eine Bekanntmachung der Offenlegung in einer deutschen Finanztageszeitung mit nationaler Verbreitung veröffentlichen.

Die Satzung sieht ferner vor, dass ein Rechtsträger, der 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 seinen 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 durchsetzen zu wollen, in Kenntnis zu setzen. Sobald die Aktien wie oben beschrieben notiert sind, wird die Gesellschaft CMF die Informationen, die in diesem Zusammenhang erhalten wurden, zur Verfügung stellen. Das CMF hat angekündigt, dass es eine Bekanntmachung hinsichtlich aller auf diese Weise übermittelte 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.

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 oder an Stimmrechten 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 Administratiekantoor 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 (gleichgültig, ob dies im Wege einer Depot-, Clearing- oder Abrechnungsstelle erfolgt) 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, der 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 Bestimmungen 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 33¹/₃ % der Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft hält; diese Ausnahme bezweckt den Ausschluss der Vertragsparteien des Participation Agreement (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.

Dividenden

Der Board of Directors wird festlegen, 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, der 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.

Feststellung des Jahresabschlusses

Der Board of Directors hat innerhalb von fünf Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres den Jahresabschluss aufzustellen, es sei denn, die Aktionäre haben aufgrund besonderer Umstände diese Frist auf höchstens sechs Monate verlängert, und der Hauptversammlung zur Feststellung vorzulegen.

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.

Erwerb eigener Aktien

Vorbehaltlich bestimmter Vorschriften des niederländischen Rechts und der Satzung kann die Gesellschaft ihre eigenen Aktien entgeltlich 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. Nießbrauchsberechtigte und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft sind jedoch in den Fällen, in denen das Nießbrauchs- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.

Der Abschnitt „Marktinformationen“ enthält eine Zusammenfassung der Vorschriften der französischen, deutschen und spanischen Börsen, die den Erwerb (und den Handel) eigener Aktien betreffen.

Kapitalherabsetzung

Die Hauptversammlung kann das ausgegebene Grundkapital durch die Annullierung der von der Gesellschaft gehaltenen eigenen 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.

Änderungen der Satzung und Auflösung

Die Auflösung der Gesellschaft und Änderungen der Satzung bedürfen unabhängig von dem anwesenden Quorum in der jeweiligen Hauptversammlung der Zustimmung der Hauptversammlung mit einer Mehrheit von mindestens zwei Drittel der abgegebenen gültigen Stimmen.

Beschränkungen der Rechte, Aktien zu halten und das Stimmrecht auszuüben

Weder aus dem niederländischen Recht noch der Satzung der Gesellschaft ergeben sich zur Zeit Beschränkungen für Personen mit Wohnsitz bzw. Sitz außerhalb der Niederlande, Aktien der Gesellschaft zu halten oder das Stimmrecht aus den Aktien auszuüben, ungeachtet der Regelung in Art. 16 der Satzung (siehe „— Obligatorisches Übernahmeangebot“).

Mitteilungen

Mitteilungen an die Gesellschaft, die nach der Satzung vorgeschrieben sind, müssen per eingeschriebenem Brief mit Empfangsbestätigung versandt werden.

AKTIENÜBERNAHME

Die Gesellschaft, die Hauptaktionäre und die Joint Global Coordinators werden voraussichtlich am 8. Juli 2000 einen Aktienübernahmevertrag über die Ausgabe, das Angebot und den Verkauf von Aktien im Rahmen des Globalen Angebots abschließen.

Die für das Internationale Angebot zuständigen Konsortialbanken werden Aktien an institutionelle Anleger weltweit verkaufen. Die für das Öffentliche Angebot zuständigen Konsortialbanken werden Aktien an Anleger in Deutschland, Frankreich und Spanien verkaufen.

Globales Angebot an institutionelle Anleger

ABN AMRO Bank (Deutschland) AG	Deutsche Bank Aktiengesellschaft		
BNP PARIBAS	Goldman Sachs International	Société Générale	
Robert Fleming & Co. Limited, Frankfurt Branch	Santander Central Hispano Investment S.A.		
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	Crédit Lyonnais	Dresdner Bank AG	J.P. Morgan Securities Ltd.
Banca d'Intermediazione Mobiliare IMI S.p.A.	Bayerische Hypo-und Vereinsbank Aktiengesellschaft		
Bayerische Landesbank Girozentrale	Crédit Agricole Indosuez Lazard Capital Markets		
Crédit Industriel et Commercial (CIC)	Nomura International		

Angebot an Privatanleger

Deutsche Bank Aktiengesellschaft	Santander Central Hispano Investment S.A.	BNP PARIBAS
	ABN AMRO Bank (Deutschland) AG	
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	Banco Popular Español S.A.	Bankinter S.A.
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid		CDC Marchés
COMMERZBANK Aktiengesellschaft	Confederación Española de Cajas de Ahorro	
Crédit Agricole Indosuez Lazard Capital Markets	Crédit Industriel et Commercial (CIC)	Crédit Lyonnais
DG BANK Deutsche Genossenschaftsbank AG		Landesbank Baden-Württemberg
Natexis Capital		Société Générale
	Westdeutsche Landesbank Girozentrale	
Baden-Württembergische Bank Aktiengesellschaft		Banco Zaragozano S.A.
Bankgesellschaft Berlin Aktiengesellschaft	Banque Fédérative du Crédit Mutuel (BFCM)	
Bayerische Hypo- und Vereinsbank Aktiengesellschaft	Bayerische Landesbank Girozentrale	
Bilbao Bizkaia Kutxa, Aurrezki Kuxta eta Bahitetxea	CCF Charterhouse	Dresdner Bank AG
HSBC Trinkaus & Burkhardt	Renta 4 S.V.B., S.A.	Union de Garantie et de Placement (UGP)
Kommanditgesellschaft auf Aktien		

MARKTINFORMATIONEN

Allgemeines

Die Aktien der Gesellschaft wurden vor dem Globalen Angebot nicht öffentlich gehandelt. Es wurden jedoch Anträge auf Zulassung der Aktien zur Notierung am Premier Marché („*marché à règlement mensuel*“) der Pariser Börse, im amtlichen Handel der Frankfurter Wertpapierbörse sowie an den spanischen Börsen gestellt.

Das *Conseil scientifique* der Pariser Börse hat am 7. April 2000 bekanntgegeben, daß EADS anstelle von Aerospatiale Matra in den CAC 40 Index aufgenommen werden soll.

Die folgende Tabelle zeigt für die angegebenen Zeiträume den Preis und das Handelsvolumen der Aerospatiale Matra-Aktien, die bei dem Zusammenschluss zu EADS gegen EADS-Aktien eingetauscht wurden :

Handelsinformationen

<u>Zeitraum</u>	<u>Aktienpreis</u> (in Euro)	<u>Handelsvolumen</u> (in Aktien)
Sechs-Monats-Durchschnitt (1.Januar-30.Juni 2000)	21,23	329.818
Ein-Monats-Durchschnitt (1.Juni-30.Juni 2000)	22,91	419.443
Schlusskurs (7.Juli 2000)	19,50	6.658.605

Quelle : Datastream

Die Börsen

Die Pariser Börse

Der offizielle Handel von gelisteten Wertpapieren an der Pariser Börse wird durch autorisierte Finanzinstitute abgewickelt, die Mitglieder der Pariser Börse sind, und findet durchgehend werktags von 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr Ortszeit statt. In einer vorbörslichen Sitzung von 8.30 Uhr bis 10.00 Uhr (Ortszeit) werden Orders aufgenommen, aber nicht ausgeführt. Jede Transaktion, die nach Börsenschluss bewirkt wird, wird am nächsten Handelstag der Pariser Börse aufgenommen, und zwar zum Schlusskurs des betreffenden Wertpapiers vom Vortag. Die Pariser Börse^{SBF} SA (die „SBF“) veröffentlicht täglich eine offizielle Kursliste, die Kursinformationen zu den gelisteten Wertpapieren beinhaltet. Die Pariser Börse hat für die meisten gelisteten Wertpapiere während der Handelszeit einen fortlaufenden Computerhandel eingerichtet.

In Frankreich sind die Wertpapiere der meisten großen Publikumsgesellschaften im *Premier Marché* gelistet, während der *Second Marché* kleinen und mittleren Unternehmen offen steht. Sowohl der *Premier Marché* als auch der *Second Marché* werden unter der Schirmherrschaft der SBF betrieben. Wertpapiere können auch im *Nouveau Marché* gehandelt werden, einem regulierten elektronischen Markt, der von der SBF geleitet und betrieben wird. Er wurde in erster Linie für Start-Up-Unternehmen und Unternehmen mit geringer Kapitalisierung entwickelt. Die Wertpapiere, die am *Premier Marché* der Pariser Börse gelistet sind, werden abhängig von der Größe der Transaktionen in drei Kategorien eingeteilt. Nach dem Listing werden die Aktien der Gesellschaft voraussichtlich in der Kategorie *Continu A* gelistet, welche die meistgehandelten Wertpapiere umfasst (mit einem täglichen Handelsvolumen von mindestens FF 250.000 oder 20 Transaktionen).

Die SBF kann den Handel von Wertpapieren, die im *Premier Marché* gelistet sind, aussetzen, wenn der notierte Kurs bestimmte Kurslimits übersteigt, die in den Bestimmungen der SBF festgelegt werden. Insbesondere darf der Handel eines Wertpapiers, das in der Kategorie *Continu A* gelistet ist, für bis zu 15 Minuten ausgesetzt werden, wenn der notierte Kurs mehr als 10 % vom Schlusskurs des Vortages abweicht. Der Handel darf weitere Male für bis zu 15 Minuten ausgesetzt werden, wenn der Kurs wiederum um mehr als 5 % abweicht. Die SBF darf unter bestimmten anderen begrenzten Voraussetzungen auch den Handel von Wertpapieren aussetzen, die im *Premier Marché* gelistet sind, zum Beispiel wenn ungewöhnliche Handelsaktivitäten in solchen Wertpapieren auftreten.

Transaktionen in Wertpapieren, die im *Premier Marché* gelistet sind, können auf zwei Arten abgewickelt werden: am Kassamarkt (*marché au comptant*) oder am Markt für monatliche Abrechnung (*marché à règlement mensuel*). Die Aktien der Gesellschaft werden voraussichtlich am Markt für monatliche Abrechnung notiert. Am Markt für monatliche Abrechnung kann der Käufer wählen, am dritten Handelstag nach der Transaktion abzurechnen (*règlement immédiat*), oder er entscheidet am Abschlussstag (*date de liquidation*, der sechste Handelstag vor dem Ende des Monats) entweder (i) die Transaktion spätestens am letzten Handelstag des betreffenden Monats

abzurechnen oder (ii) nach Zahlung einer zusätzlichen Gebühr das Wahlrecht auf den letzten Abschlusstag des folgenden Monats zu erweitern, entweder spätestens am letzten Handelstag des betreffenden Monats abzurechnen oder die Auswahl eines Abrechnungstages weiter zu verschieben bis zum nächsten Abschlusstag (dieses Verfahren wird „report“ genannt). Der Käufer kann sein Wahlrecht, abhängig von der Zahlung einer zusätzlichen Gebühr, an jedem folgenden Abschlusstag erneuern. Das Eigentum an Aktien, die am Markt für monatliche Abrechnung gehandelt werden, wird im Zeitpunkt der Registrierung der Aktien in dem entsprechenden Depot des Aktionärs übertragen. Nach den Bestimmungen des französischen Wertpapierrechts gilt jeder Verkauf von Wertpapieren im Monat der Dividendenzahlung am Markt für monatliche Abrechnung als nach Zahlung der Dividende vorgenommen. Dem Depot eines Käufers, der die Wertpapiere vor dem Zeitpunkt der Dividendenzahlung kauft, wird ein Betrag in Höhe der entsprechenden Dividendenzahlung gutgeschrieben und das Depot des Verkäufers in der gleichen Höhe belastet.

Die Frankfurter Wertpapierbörse

Die Frankfurter Wertpapierbörse wird von der Deutsche Börse AG betrieben. Sie ist die bedeutendste unter den acht deutschen Wertpapierbörsen. Ihr Umsatzvolumen betrug 1999 ungefähr 78 % des Gesamtvolumens aller in Deutschland börsengehandelten Aktien. Das Gesamtumsatzvolumen der Frankfurter Wertpapierbörse betrug 1999 für Aktien und Anleihen zusammen nahezu Euro 4.077,97 Mrd. (basierend auf dem Verfahren der Frankfurter Wertpapierbörse, die Käufe und Verkäufe, die dem jeweiligen Börsengeschäft zugrunde liegen, getrennt zu erfassen). In allen Marktsegmenten der Frankfurter Wertpapierbörse zusammen waren zum 31. Dezember 1999 Aktien und andere Wertpapiere von 3.265 Gesellschaften, einschließlich 2.554 ausländischer Gesellschaften, notiert.

Der Parketthandel findet an jedem Börsentag zwischen 9.00 Uhr und 20.00 Uhr statt. Notierte Wertpapiere werden dort normalerweise während dieser Zeit entsprechend Angebot und Nachfrage gehandelt. Für die börsengehandelten Wertpapiere wird etwa zur Mittagszeit eines jeden Börsentages ein Einheitskurs festgelegt. Bei weniger stark gehandelten Aktien ist der offizielle Einheitskurs die einzige Kursfeststellungsmethode. Außerdem können diese Wertpapiere im Interbankenhandel außerhalb der Börse gehandelt werden.

Im Auftrag der Frankfurter Wertpapierbörse veröffentlicht die Kursmaklerkammer täglich eine offizielle Liste mit den Einheitskursen, den Jahreshöchst- und -tiefstkursen und den fortlaufenden Notierungen der amtlich gehandelten Papiere.

Die Aktien werden auch im System XETRA (Exchange Electronic Trading System), das von der Deutsche Börse AG verwaltet wird, gehandelt. Die zur Zeit in XETRA gehandelten Wertpapiere umfassen fast alle an der Frankfurter Wertpapierbörse notierten Aktien. Banken und Wertpapierhändler, die zumindest an einer der deutschen Wertpapierbörsen zugelassen sind, handeln im XETRA-System. Während der regulären Handelszeiten haben die Teilnehmer über ihren Computer Zugang zu einer Übersicht über alle offenen Kauf- und Verkaufsaufträge. Der Handel in XETRA findet an jedem Börsentag zwischen 9.00 Uhr und 20.00 Uhr statt. Als integrierter Bestandteil der Frankfurter Wertpapierbörse ist XETRA an dessen Vorschriften und Regelungen gebunden.

Börsengeschäfte an der Frankfurter Wertpapierbörse sind am zweiten Börsentag nach dem Tag des Geschäftsabschlusses auszuführen. Börsengeschäfte, die außerhalb der Frankfurter Wertpapierbörse getätigt werden (wie etwa im Falle größerer Handelstransaktionen oder im Falle der Beteiligung ausländischer Parteien), sind grundsätzlich ebenfalls am zweiten Börsentag nach ihrem Abschluß auszuführen; eine abweichende Frist kann von den Parteien vereinbart werden. Der Auftrag eines Kunden, notierte Wertpapiere zu kaufen oder verkaufen, muß an einer Börse ausgeführt werden, solange der Kunde keine abweichende Anweisung erteilt.

Eine amtliche Notierung kann von der Frankfurter Wertpapierbörse ausgesetzt werden, wenn ein ordnungsgemäßer Börsenhandel zeitweilig gefährdet oder wenn dies zum Schutz des Publikums geboten erscheint. Die Hessische Börsenaufsichtsbehörde und die Handelsüberwachungsstelle der Frankfurter Wertpapierbörse überwachen den Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse. Diese werden ihrerseits vom Bundesaufsichtsamt für den Wertpapierhandel kontrolliert, einer selbständigen Bundesoberbehörde, die gemäß dem Wertpapierhandelsgesetz für die Überwachung des Wertpapierhandels zuständig ist.

Die Spanischen Börsen

Der Handel mit Aktienwerten an den spanischen Börsen erfolgt in erster Linie durch ein elektronisches Handelssystem (Automated Quotation System).

Elektronisches Handelssystem

Das elektronische Handelssystem verbindet die vier lokalen Börsen, indem es die dort notierten Wertpapiere auf einem einheitlichen, durchgängigen Markt anbietet und so bestimmte Unterschiede zwischen den lokalen Börsen eliminiert. Die Hauptmerkmale dieses Systems ist die elektronische Verknüpfung von Kauf- und Verkaufsangeboten im Zeitpunkt des Eingehens der Angebote. Jedes Angebot wird in dem Zeitpunkt, in dem ein übereinstimmendes Angebot eingeht, ausgeführt, kann aber bis zur Ausführung verändert oder gelöscht werden. Das Marktgeschehen kann durchgehend von den Anlegern und Börsenmaklern überwacht werden. Das elektronische Handelssystem wird von der Sociedad de Bolsas, S.A., einem Unternehmen, das im Eigentum der die lokalen Börsen leitenden Gesellschaften steht, quotiert und reguliert. Jeder Handel über das elektronische Handelssystem muss über eine Broker-Firma, einen offiziellen Börsenmakler oder eine Handelsfirma, die Mitglied der spanischen Börse ist, vorgenommen werden. Seit dem 1. Januar 2000 haben die spanischen Banken die Möglichkeit, Börsengeschäfte über das elektronische Handelssystem zu platzieren und Mitglieder der spanischen Börsen zu werden.

In einer vorbörslichen Sitzung, die an jedem Börsentag vormittags von 8.30 bis 9.00 abgehalten wird, wird für jedes Wertpapier, das im elektronischen Handelssystem gehandelt wird, ein Eröffnungskurs festgesetzt, der auf den in dieser Zeit platzierten Angeboten basiert. Dieser Eröffnungskurs darf nicht mehr als 15 % vom Schlusskurs des Vortages abweichen (dieser Schlusskurs ist der Referenzkurs), es sei denn, die Sociedad de Bolsas macht von ihrem Ermessen Gebrauch und lässt zu, dass der Eröffnungskurs um bis zu 20 % vom Schlusskurs des Vortages abweicht. Unter besonderen Umständen (wie bei der Einbeziehung von neuen Wertpapieren in das elektronische Handelssystem) und nach Mitteilung an die Nationale Wertpapier- und Börsenkommission (*Comisión Nacional del Mercado de Valores*, „CNMV“), kann die Sociedad de Bolsas einen Eröffnungskurs ohne Berücksichtigung des Referenzkurses festsetzen, die Preisspanne für Angebote abändern, die im Zusammenhang mit dem Referenzkurs zugelassen wurden, und den Referenzkurs modifizieren. Die elektronischen Handelsstunden sind von 9.00 bis 17.30 Uhr; innerhalb dieses Zeitraums darf der Handelskurs eines Wertpapiers bis zu 15 % gegenüber dem Schlusskurs des Vortages variieren (oder bis zu 20 % mit Genehmigung der Sociedad de Bolsas). Wenn der gehandelte Kurs dieses Limit überschreitet, wird der Handel dieses Wertpapiers bis zum nächsten Börsentag ausgesetzt.

Zwischen 17.30 und 20.00 Uhr können Börsengeschäfte ausserhalb des elektronischen Handelssystems und ohne vorherige Genehmigung der Sociedad de Bolsas vorgenommen werden, zu einem Kurs innerhalb einer Preisspanne von 5 % über dem *höchstem* Durchschnittskurs oder dem Schlusskurs des Tages (je nachdem, welcher Kurs höher lag) und 5 % unter dem *niedrigsten* Durchschnittskurs oder dem Schlusskurs des Tages (je nachdem, welcher Kurs niedriger ist), wenn das Börsengeschäft unter anderem mehr als Euro 300,000 und mehr als 20 % des durchschnittlichen Tageshandelsvolumens der Aktie während der vorangegangenen 3 Monate betrifft. Börsengeschäfte können zu jeder Zeit und zu jedem Kurs (mit vorheriger Zustimmung der Sociedad de Bolsas) stattfinden, wenn das Börsengeschäft mehr als Euro 1,5 Mio. und mehr als 40 % des durchschnittlichen Tageshandelsvolumens der Aktie während der letzten vorangegangenen 3 Monate umfasst.

Informationen im Hinblick auf elektronische Börsengeschäfte müssen sofort veröffentlicht werden; Informationen in Hinblick auf Börsengeschäfte ausserhalb des elektronischen Handelssystems müssen der Sociedad de Bolsas bis zum Ende des Börsentages mitgeteilt und im Boletín de Cotización sowie in dem Computersystem am Anfang des nächsten Börsentages veröffentlicht werden.

In Frankreich, Deutschland und Spanien anwendbare Vorschriften

Die Gesellschaft wird hinsichtlich bestimmter Tätigkeiten den Gesetzen und Vorschriften von Frankreich, Deutschland und Spanien unterliegen, wenn ihre Aktien jeweils an organisierten Märkten dieser Länder notiert werden. Im Folgenden werden die wichtigsten Vorschriften, die die Gesellschaft betreffen, zusammengefasst.

Erwerb und Handel eigener Aktien

Französische Vorschriften

Gemäß *Règlement n° 98-02* der COB (*La Commission des Opérations de Bourse*, „COB“) erfordert der Erwerb eigener Aktien die Einreichung einer *note d'information*, die die Zustimmung (oder „*visa*“) der COB besitzt.

Nach *Règlement n° 90-04* der COB in der derzeit gültigen Fassung ist es einer Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. *Règlement n° 90-04* bestimmt ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Nach dem Kauf eigener Aktien ist eine Gesellschaft verpflichtet, monatliche Berichte mit detaillierten Informationen über solche Käufe bei der COB und dem CMF (*Le Conseil des Marchés Financiers*) einzureichen. Der CMF stellt diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Deutsche Vorschriften

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

Spanische Vorschriften

Nach der *Carta Circular 12/1998* der CNMV darf eine Gesellschaft ihre eigenen Aktien nicht in der Absicht handeln, den Markt zu beeinflussen. Dieselbe Vorschrift bestimmt, unter welchen Bedingungen der Handel mit eigenen Aktien zulässig ist.

Gemäß der *Carta Circular 14/1998* muß die Gesellschaft darüber hinaus die Beschlüsse der Hauptversammlung, in denen dem Handel mit eigenen Aktien zugestimmt wurde, oder die Ausführung solcher Beschlüsse durch den Vorstand sowie die Annahme bzw. Durchführung von Programmen zum Handel mit eigenen Aktien als „relevante Information“ mitteilen.

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° 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 die verschiedenen Möglichkeiten zur Ausübung ihrer Stimmrechte, (ii) die Ausschüttung von Dividenden und (iii) die Ausgabe neuer Aktien, die Zeichnung, Zuteilung, den Verzicht auf die Ausübung von Bezugsrechten oder 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 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 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 *document de référence* verwendet werden, da er die erforderlichen Informationen enthält.

Dieses *document de référence* muss bei der COB registriert werden und wird nach der Registrierung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Deutsche Vorschriften

Gemäss §§ 53 ff. und 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 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.

Die Gesellschaft ist ferner 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 ff. der deutschen Börsenzulassungsverordnung ist die Gesellschaft verpflichtet, die Öffentlichkeit und die Zulassungsstellen über bestimmte Entwicklungen oder Änderungen, die die Aktien der Gesellschaft betreffen, zu informieren.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, die Zulassungsstellen über alle maßgeblichen Ereignisse zu informieren, die Auswirkungen auf ihre rechtliche Lage haben. 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 Dividendenausüttungen, 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 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 darauffolgenden 10 Börsentage mitteilen. Eine Befreiung von der Verpflichtung, Informationen wirtschaftlicher oder finanzieller Natur quartalsweise zu veröffentlichen, wurde von der CNMV erhalten.

Besondere Offenlegungspflichten

Französische Vorschriften

Gemäß Règlement n° 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 zu 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 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 dem Bundesaufsichtsamt für den Wertpapierhandel und der Geschäftsführung der Börsen mitteilen, an denen die Aktien der Gesellschaft zum Handel zugelassen sind.

Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des Aktienmarktgesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988 ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten, so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Die *Carta Circular 14/1998* der CNMV bestimmt, dass Informationen dann als erheblich anzusehen sind, wenn sie die Entscheidung eines verständig handelnden Anlegers im Handel bei dessen Kenntnis beeinflussen würden. Wesentliche Ereignisse müssen der CNMV angezeigt werden, um in der schnellstmöglichen und effizientesten Weise registriert zu werden, und zwar in jedem Fall vor ihrer Mitteilung an Dritte oder anderen Arten von Veröffentlichungen und, wenn möglich, nach Börsenschluss. Unter bestimmten Voraussetzungen kann die CNMV dem Emittenten gestatten, wesentliche Informationen, die seine legitimen Interessen beeinträchtigen können, nicht zu veröffentlichen.

Mandatory Tender Offers

Das spanische Wertpapierrecht enthält Vorschriften über Investoren, die unmittelbar oder mittelbar eine bestimmte als erheblich anzusehende Beteiligung an einer Gesellschaft, die an der spanischen Börse notiert ist, erwerben. Nach diesen Vorschriften, in Artikel 1 des königlichen Erlasses 1197/1991 vom 26. Juli, der Übernahmeangebote regelt, dargelegt, ist ein Investor unter folgenden Voraussetzungen verpflichtet, ein Übernahmeangebot abzugeben: (i) wenn der Investor 25 % (der Aktien oder andere Wertpapiere wie Zeichnungsrechte, Wandelanleihen, Schuldverschreibungen oder ähnliche Wertpapiere, die dem Investor direkt oder indirekt das Recht geben, Aktien zu zeichnen oder zu erwerben), erwirbt, oder wenn er bereits zwischen 25 % und 50 % hält und beabsichtigt, innerhalb der nächsten 12 Monate weitere 6 % zu erwerben, muß das Angebot mindestens 10 % umfassen, und (ii) wenn der Investor die Schwelle von 50 % der Aktien der Gesellschaft überschritten hat, muß das Angebot auf den Erwerb von mindestens 75 % gerichtet sein. Artikel 1 des königlichen Erlasses 1197/1991 und Artikel 15 der Satzung von EADS (wonach für den Fall, dass der unmittelbare oder mittelbare Erwerb von Aktien dazu führt, dass ein Aktionär Aktien oder Stimmrechte in Höhe von 33¹/₃ % des Grundkapitals der Gesellschaft überschreitet, (wie im Abschnitt „Beschreibung der Aktien“ dargestellt) enthalten unterschiedliche Schwellenwerte für Pflichtangebote. SEPI, ein Minderheitsaktionär von EADS, ist der Ansicht, dass der königliche Erlass 1197/1991 nicht auf EADS anwendbar ist, da es sich um eine niederländische Gesellschaft handelt, die in drei verschiedenen Ländern die Zulassung zur Börse beantragt hat und deren Satzung vorschreibt, dass ein Aktionär dazu verpflichtet ist, ein Pflichtangebot zu machen, wenn ein Aktionär 33¹/₃ % des Grundkapitals der Gesellschaft hält. SEPI hat daher diesbezüglich im Namen von EADS Gespräche mit der CNMV geführt. Diese hat schriftlich bestätigt, dass „die dargelegte Sachlage nicht eine der im vorgenannten königlichen Erlass beschriebenen Sachlagen betrifft und der Erlass somit nicht auf EADS anwendbar ist“. Des Weiteren hat die CNMV auf Anfrage von einigen abgebenden Aktionären von EADS in ihrem Schreiben vom 19. Juni 2000 erklärt, dass das Königliche Dekret 1197/91 vom 26. Juli 1991 über Übernahmeangebote auf Aktienübertragungen zwischen den Parteien des EADS-Shareholders Agreements keine Anwendung findet, sofern solche Übertragungen im Rahmen des Shareholders Agreements getätigt werden und dieses Agreement noch wirksam ist.

BESTEUERUNG

Der folgende Abschnitt enthält eine kurze Zusammenfassung einiger wichtiger niederländischer und deutscher Besteuerungsgrundsätze, die im Zusammenhang mit den Aktien bedeutsam sind oder werden können. Er soll keine umfassende, vollständige Darstellung sämtlicher deutscher und niederländischer steuerlicher Aspekte sein, die für Aktionäre relevant sein könnten. Grundlage der Zusammenfassung ist das zur Zeit der Abfassung dieses Prospekts geltende nationale niederländische und deutsche Recht sowie typische Doppelbesteuerungsabkommen, wie sie derzeit zwischen den Niederlanden, der Bundesrepublik Deutschland und anderen Staaten bestehen. In beiden Bereichen können sich Vorschriften kurzfristig, unter Umständen auch rückwirkend, ändern.

Potentiellen Käufern von Aktien wird empfohlen, wegen der Steuerfolgen des Kaufs, des Haltens sowie der Veräußerung bzw. unentgeltlichen Übertragung von Aktien und wegen der bei einer ggf. möglichen Erstattung deutscher Quellensteuer einzuhaltenden Verfahren ihre steuerlichen Berater zu konsultieren. Nur diese sind in der Lage, auch die besonderen steuerlichen Verhältnisse des einzelnen Aktionärs angemessen zu berücksichtigen.

Besteuerung der Gesellschaft

Besteuerung in den Niederlanden

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 Aktionär, der nach niederländischem Steuerrecht nicht in den Niederlanden ansässig ist oder als ansässig gilt (ein „ausländischer Aktionär“). Die Darstellung umfaßt nicht spezielle Regelungen, die nur 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 u.U. von den beschriebenen allgemeinen Regelungen grundlegend unterscheiden. Anleger, die Zweifel an ihrer Besteuerung haben, sollten ihren steuerlichen Berater konsultieren.

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 Zwecke der niederländischen Dividendenbesteuerung nicht als Eigenkapital behandelt werden, sowie Liquidationserlöse, soweit diese über das durchschnittliche Kapital, das für die niederländische Dividendenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, hinausgehen. Freianteile, die aus der Kapitalrücklage, die für die niederländische Dividendenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, ausgegeben werden, unterliegen nicht der Quellensteuer.

Ein ausländischer Aktionär kann aufgrund 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 mit Ausnahme von Portugal und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

DBA-USA

Nach dem Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika 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 18. Dezember 1992 (das „DBA-USA“) wird für Dividenden, die von der Gesellschaft an einen ausländischen Aktionär ausgeschüttet werden, der nach der Definition im DBA-USA in den Vereinigten Staaten ansässig ist, und dem nach den Bestimmungen des Art. 26 DBA-USA („Schranken der Abkommensvergünstigungen“) die Steuervergünstigungen des DBA-USA zustehen, im allgemeinen die niederländische Quellensteuer von 25 % auf 15 % reduziert oder im Falle bestimmter US Kapitalgesellschaften, die mindestens 10 % der Stimmrechte der Gesellschaft halten, auf 5 %, 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. Das DBA-USA sieht eine vollständige Befreiung von der Steuer auf Dividenden vor, die an bestimmte steuerbefreite Pensionfonds und steuerbefreite Organisationen ausgeschüttet werden.

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 das 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 Anteilen

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 unmittelbare oder mittelbare Tochtergesellschaft derselben oder gilt als solche(r). Die Rücknahme oder der Verkauf von Aktien an eine unmittelbare oder mittelbare 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 den niederländischen Besteuerung, es sei denn:

- (1) Die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn ist einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das durch eine Betriebsstätte oder einem ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird; oder
- (2) der ausländische Aktionär hält unmittelbar oder mittelbar eine wesentliche Beteiligung an der Gesellschaft oder eine Beteiligung, die als wesentlich gilt, die nicht zu einem Betriebsvermögen gehört; oder
- (3) der ausländische Aktionär tätigt ab dem 1. Januar 2001, wenn die neue niederländische Steuergesetzgebung in Kraft tritt, Investment-Aktivitäten, die „normale aktive Investment-Aktivitäten“ in den Niederlanden übersteigen.

Im allgemeinen hält ein ausländischer Aktionär eine wesentliche Beteiligung am Aktienkapital der Gesellschaft nur dann, wenn der ausländische Aktionär alleine oder zusammen mit bestimmten nahestehenden Personen gemeinsam oder einzeln und unmittelbar oder mittelbar Aktien der Gesellschaft oder das Recht zum 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.

Vermögensteuer

Ausländische Aktionäre, die Kapitalgesellschaften sind, unterliegen nicht der niederländischen Vermögensteuer. Niederländische Vermögensteuer fällt bei ausländischen Aktionären, die natürliche Personen sind, nur dann an, wenn die Aktien einem Unternehmen zuzurechnen sind, das durch eine Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird. Ab dem 1. Januar 2001 wird die Vermögensteuer abgeschafft.

Schenkung- oder Erbschaftsteuer

Niederländische Schenkung- oder Erbschaftsteuer wird auf die Übertragung von Aktien durch einen ausländischen Aktionär im Wege der Schenkung oder von Todes wegen nicht erhoben, es sei denn

- (1) 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

- (2) die Aktien sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das durch eine Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird.

Umsatzsteuer

Auf Dividenden auf Aktien oder auf die Übertragung der Aktien wird keine niederländische Umsatzsteuer 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 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 ausschließlich aufgrund der Tatsache, dass er eine Stammaktie hält, oder aufgrund von Ausfertigungen, Leistungen, Lieferungen und/oder der Vollstreckung von Rechten bzgl. der Stammaktie in den Niederlanden ansässig bzw. als in den Niederlanden ansässig behandelt.

Besteuerung in Deutschland

Die folgenden Erläuterungen fassen bestimmte steuerliche Aspekte nach deutschem Steuerrecht zusammen. Die Erläuterungen erheben nicht den Anspruch, alle steuerlichen Gesichtspunkte umfassend darzustellen, die bei der Entscheidung über den Kauf der bei der Emission angebotenen Aktien von Bedeutung sein können. Die Erörterung beruht auf den Steuergesetzen der Bundesrepublik Deutschland, die zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Unvollständigen Verkaufsprospekts gelten und kurzfristig geändert werden können, unter Umständen auch rückwirkend. Mit Ausnahme bestimmter veranschaulichender Angaben beschränken sich die Erläuterungen auf die Besteuerung von Dividenden und Veräußerungsgewinnen sowie die Erbschaft- und Schenkungsteuer, jeweils nach deutschem Steuerrecht; sie umfaßt nicht alle Gesichtspunkte dieser deutschen Steuern. Auf besondere steuerliche Verhältnisse oder Umstände, die für den einzelnen Aktionär von Bedeutung sein können, kann in diesem Rahmen nicht eingegangen werden. Insbesondere werden hier steuerliche Gesichtspunkte nicht umfassend erläutert, die für nicht in Deutschland ansässige Anleger von Bedeutung sind, einschließlich u.a. nicht in Deutschland ansässiger Personen, die eine Betriebsstätte oder feste Einrichtung in Deutschland unterhalten. Jedem potentiellen Käufer von Aktien, der Zweifel hinsichtlich seiner Besteuerung hat, wird dringend empfohlen, vor dem Erwerb von Aktien seinen steuerlichen Berater zu konsultieren.

Dividendenbesteuerung

Dividendenzahlungen der Gesellschaft an in Deutschland ansässige natürliche Personen unterliegen, nach Abzug der damit in Zusammenhang stehenden Aufwendungen, der Einkommensteuer zum allgemeinen Steuersatz. Gehören die Aktien zum Privatvermögen eines Aktionärs, gilt für dessen insgesamt in einem Kalenderjahr bezogene Zins- und Dividendeneinkünfte ein Freibetrag von DM 3.000 (DM 6.000 für zusammenveranlagte Ehegatten). Gehören die Aktien zu einem Betriebsvermögen, kann auch Gewerbesteuer anfallen.

Dividendenausschüttungen der Gesellschaft an eine in Deutschland ansässige Kapitalgesellschaft unterliegen der Gewerbesteuer und der Körperschaftsteuer. Hält die deutsche Kapitalgesellschaft 10 % oder mehr der stimmberechtigten Aktien der Gesellschaft, sind die Dividenden von der Gewerbesteuer und der Körperschaftsteuer befreit. 5 % der erhaltenen steuerfreien Dividende gelten jedoch als mit der steuerfreien Dividende in unmittelbarem wirtschaftlichen Zusammenhang stehende und daher nichtabziehbare Betriebsausgabe.

Niederländische Quellensteuer, die von den Dividenden einbehalten worden ist und die nicht nach dem deutsch-niederländischen Doppelbesteuerungsabkommen erstattungsfähig ist (siehe dazu den Abschnitt „Besteuerung in den Niederlanden“), ist auf die Einkommen- oder Körperschaftsteuer auf die Dividenden, wenn und soweit diese steuerpflichtig sind, anrechenbar, wenn eine Quellensteuer-Bescheinigung vorgelegt wird, statt der Anrechnung ist die ausländische Steuer auf Antrag bei der Ermittlung der Einkünfte abzuziehen.

Besteuerung von Veräußerungsgewinnen

Gewinne aus der Veräußerung von Aktien, die zu einem Betriebsvermögen einer in Deutschland ansässigen natürlichen Person gehören, unterliegen in Deutschland im Rahmen der Steuerveranlagung der Einkommensteuer und u.U. der Gewerbesteuer zu den allgemeinen Steuersätzen.

Veräußerungsgewinne aus dem Verkauf oder der sonstigen Veräußerung von Aktien, die im Privatvermögen gehalten werden, sind nur dann steuerpflichtig, wenn die Veräußerung innerhalb eines Jahres nach dem Erwerb der Aktien erfolgt oder — nach Ablauf der Einjahresfrist — wenn der Aktionär zu irgendeinem Zeitpunkt während der letzten fünf Jahre vor der Veräußerung mittelbar oder unmittelbar zu 10 % oder mehr am Nennkapital der Gesellschaft beteiligt war.

Gewinne aus der Veräußerung von Aktien durch eine deutsche Kapitalgesellschaft sind insgesamt steuerpflichtig. Eine Steuerfreistellung gilt jedoch unter bestimmten Voraussetzungen, wenn die deutsche Kapitalgesellschaft unmittelbar vor der Veräußerung 10 % oder mehr der stimmberechtigten Aktien der Gesellschaft hielt.

Erbschaft- und Schenkungsteuer

Nach deutschem Recht wird auf die Übertragung von Aktien von Todes wegen oder durch Schenkung deutsche Erbschaft- oder Schenkungsteuer — grundsätzlich vom Verkehrswert im Besteuerungszeitpunkt — erhoben, wenn

- der Schenker oder Veräußerer oder der Erbe, Beschenkte oder sonstige Begünstigte im Zeitpunkt der Übertragung in Deutschland ansässig ist, hier seinen ständigen Aufenthalt hat oder ein deutscher Staatsbürger ist, der sich nicht länger als fünf Jahre dauernd im Ausland aufgehalten hat oder
- die Aktien im Zeitpunkt der Übertragung Vermögen eines Gewerbebetriebs waren, für den in Deutschland eine Betriebsstätte unterhalten wurde oder ein ständiger Vertreter bestellt war.

Sonstige Steuern

Der Verkauf oder die Übertragung der Aktien unterliegt in Deutschland keiner Börsenumsatzsteuer, Stempelabgabe oder ähnlichen Steuer. Derzeit wird keine Vermögensteuer erhoben.

Geplante Steuerreform

Am 18. Mai 2000 hat der deutsche Bundestag das Gesetz zur Senkung der Steuersätze und zur Reform der Unternehmensbesteuerung beschlossen. Da der Bundesrat dem Gesetz noch nicht zugestimmt hat, kann dieses jedoch noch (auch erhebliche) Änderungen erfahren. Nach den gegenwärtigen Gesetzesentwurf soll die Reform grundsätzlich ab dem Veranlagungszeitraum 2001 bzw. 2002 in Kraft treten. Wird der gegenwärtige Gesetzesentwurf umgesetzt, wird die oben beschriebene derzeit geltenden deutsche Besteuerung wie folgt geändert:

- Dividenden und Gewinne aus der Veräußerung von Aktien sollen bei einer deutschen Körperschaft unabhängig von der Höhe der Beteiligung am Nennkapital oder den Stimmrechten der Gesellschaft von der Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer freigestellt werden.
- Aktionäre, die nicht der Körperschaftsteuer unterliegen, sollen nur noch mit 50 % der Dividenden und steuerpflichtigen Gewinne aus der Veräußerung von Aktien — jeweils nach Abzug von 50 % der damit in Zusammenhang stehenden Aufwendungen — der deutschen Einkommensteuer unterliegen.
- Gewinne aus der Veräußerung im Privatvermögen gehaltener Aktien sollen ab Veranlagungszeitraum 2001 der deutschen Einkommensteuer unterliegen, wenn der Aktionär zu irgendeinem Zeitpunkt während der letzten fünf Jahre vor der Veräußerung unmittelbar oder mittelbar mindestens zu 1 % und mindestens zu DM 5.000 am Kapital der Gesellschaft beteiligt war.

FINANZTEIL

	<u>Seite</u>
EADS	
Ungeprüfte kombinierte Proforma-Finanzdaten.....	F-3
Ungeprüfte kombinierte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 1999, 1998, 1997.....	F-5
Ungeprüfte kombinierte Proforma-Bilanzen zum 31. Dezember 1999 und 1998.....	F-8
Ungeprüfte kombinierte Proforma-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999..	F-12
Erläuterungen zu den Ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten.....	F-14
 Aerospatiale Matra	
Kennzahlen.....	F-17
Konzern-Bilanzen 31. Dezember 1999, 1998 und 1997.....	F-18
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen für die Geschäftsjahre 1999, 1998, 1997.....	F-19
Kapitalflussrechnungen für die Geschäftsjahre 1999, 1998, 1997.....	F-20
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals.....	F-21
Anhang.....	F-22
Bericht der Abschlußprüfer zum Jahresabschluß für das am 31. Dezember 1999 endende Geschäftsjahr	F-49
Ungeprüfte Proforma-Finanzberichte für die am 31. Dezember 1997 und 31. Dezember 1998 endenden Geschäftsjahre.....	F-51
Bericht der Abschlußprüfer über Proforma-Finanzinformationen.....	F-58
 Matra Hautes Technologies	
Kennzahlen.....	F-61
Konzern-Bilanzen zum 31. Dezember 1998 und 1997.....	F-62
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen für die Geschäftsjahre 1998, 1997.....	F-63
Konzern-Kapitalflussrechnungen für die Geschäftsjahre 1998, 1997.....	F-64
Anhang.....	F-65
Bestätigungsbericht der unabhängigen Abschlußprüfer.....	F-83
 DASA	
Kombinierte Gewinn- und Verlustrechnungen für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 1999, 1998, 1997.....	F-84
Kombinierte Bilanzen zum 31. Dezember 1999 und 1998.....	F-85
Kombinierte Kapitalflussrechnungen für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 1999, 1998 und 1997....	F-86
Entwicklung des kombinierten Netto-Vermögens.....	F-87
Kombinierter Anlagespiegel.....	F-88
Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen.....	F-89
Bestätigungsvermerk.....	F-109
 Construcciones Aeronáuticas	
Kennzahlen.....	F-111
Bilanz zum 31. Dezember 1999, 1998 und 1997.....	F-112
Gewinn- und Verlustrechnung für die am 31. Dezember 1999, 1998 und 1997 endenden Geschäftsjahre.....	F-114
Anhang zum Jahresabschluß 1999.....	F-116
Bestätigungsbericht des Wirtschaftsprüfers.....	F-138

[Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.]

EADS

UNGEPRÜFTE KOMBINIERTE PROFORMA-FINANZDATEN

Die nachstehenden ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen, die ungeprüften kombinierten Proforma-Bilanzen und die ungeprüfte kombinierte Proforma-Kapitalflussrechnung von EADS (gemeinsam die „kombinierten Proforma-Finanzdaten“ genannt) wurden erstellt, um die Proforma-Auswirkungen der beabsichtigten Transaktionen unter Anwendung der International Accounting Standards (IAS) mit den im folgenden Absatz beschriebenen Abweichungen, darzustellen. Die kombinierten Proforma-Finanzdaten wurden auf Basis der einzelnen historischen Finanzdaten der sich zusammenschließenden Unternehmen und der Überleitung der historischen Finanzdaten auf IAS der sich zusammenschließenden Unternehmen, die an anderer Stelle in diesem Dokument enthalten sind, sowie unter den unten genannten Annahmen und den Erläuterungen zu den kombinierten Proforma-Finanzdaten erstellt. Die ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen unterstellen, dass die zum Zusammenschluss führenden Transaktionen am 1. Januar 1997 durchgeführt worden sind. Die ungeprüften kombinierten Proforma-Bilanzen unterstellen, dass die Transaktionen am 31. Dezember 1999 durchgeführt worden sind. Die ungeprüfte kombinierte Proforma-Kapitalflussrechnung unterstellt, dass die Transaktionen zum 1. Januar 1999 durchgeführt worden sind.

EADS beabsichtigt, ihre zukünftigen Konzernabschlüsse unter Anwendung der IAS zu erstellen, mit der Ausnahme, dass alle Entwicklungskosten zu dem Zeitpunkt als Aufwand gebucht werden, in dem sie anfallen. Die IAS schreiben vor, dass Entwicklungskosten in der Geschäftsperiode als immaterielle Anlagewerte aktiviert werden, in der sie entstehen, falls sie bestimmte Kriterien für den Ansatz als Vermögensgegenstände erfüllen. Folglich werden die Bestätigungsvermerke für EADS wegen dieser Abweichung von den IAS eine Einschränkung enthalten.

Die IAS weichen in bestimmten Gesichtspunkten von den Rechnungslegungsgrundsätzen (generally accepted accounting principles, „GAAP“) ab, die bei der Erstellung der historischen Finanzdaten der sich zusammenschließenden Unternehmen angewandt wurden. Eine allgemeine Beschreibung der Unterschiede zwischen den IAS und den französischen GAAP, welche die Grundlage für die historischen Finanzdaten von Aerospatiale Matra und ihrer einbezogenen Unternehmen sind, ist unter „Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den Rechnungslegungsgrundsätzen von Aerospatiale Matra, den IAS und US-GAAP“ zu finden. Eine allgemeine Beschreibung der Unterschiede zwischen den IAS und den US-GAAP, welche die Grundlage für die historischen Finanzdaten der Dasa⁽¹⁾ sind, ist unter „Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den Rechnungslegungsgrundsätzen von Dasa, den IAS und US-GAAP“ zu finden. Eine allgemeine Beschreibung der Unterschiede zwischen den IAS und den spanischen GAAP, welche die Grundlage für die historischen Finanzdaten von CASA sind, ist unter „Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den Rechnungslegungsgrundsätzen von CASA, den IAS und US-GAAP“ zu finden.

Die kombinierten Proforma-Finanzdaten berücksichtigen nicht gewisse Restrukturierungs- und Rationalisierungskosten, die man nach dem Zusammenschluss erwartet. Des weiteren sind, obwohl Kosteneinsparungen infolge des Zusammenschlusses und der Restrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen geplant sind, solche Erträge nicht in den kombinierten Proforma-Finanzdaten enthalten. Derartige potentielle Kosteneinsparungen hängen von vielen Faktoren ab und es kann nicht sichergestellt werden, dass sie im Laufe der Zeit realisiert werden können.

In bilanzieller Hinsicht werden die zum Zusammenschluss führenden Transaktionen wie eine Unternehmenszusammenführung unter Anwendung der „purchase accounting“-Methode behandelt. Demnach wurden die Bilanzen von Dasa und CASA zu Verkehrswerten neu bewertet, wohingegen die Bilanz von Aerospatiale Matra mit historischen Werten einbezogen wird. Dementsprechend wurden die für Dasa und CASA unterstellten Kaufpreise für Zwecke dieser kombinierten Proforma-Finanzdaten vorläufig gewissen Vermögensgegenständen, vor allem Sachanlagen und Vorräten, basierend auf ihren relativen Verkehrswerten zugewiesen. Die Verkehrswertanpassungen der Sachanlagen wurden in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen über ihre geschätzte Gesamtnutzungsdauer beschrieben. Die Beträge, um welche die für Dasa und CASA unterstellten Kaufpreise die geschätzten Verkehrswerte ihrer entsprechenden Aktiva und Passiva übersteigen, werden in den ungeprüften kombinierten Proforma-Bilanzen unter „Immaterielle Anlagewerte“ als Firmenwert ausgewiesen und in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen über eine Gesamtnutzungsdauer von 20 Jahren beschrieben.

(1) Jede Referenz auf die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Kapitalflussrechnung der Dasa im vorliegenden Dokument bezieht sich auf die geprüften kombinierten Abschlüsse der Dasa (gemäß der Definition von Dasa in Erläuterung 1 der Erläuterungen zu den geprüften kombinierten Abschlüssen der Dasa), wie sie in diesem Finanzteil abgedruckt sind.

EADS

Die vorläufige Kaufpreisuordnung wurde anhand interner Unterlagen über die Verkehrswerte der erworbenen Aktiva und übernommenen Passiva durch Mitarbeiter der EADS ermittelt. Nach Vollzug des Zusammenschlusses beabsichtigt EADS, von unabhängigen Dritten erstellte Bewertungsgutachten in Auftrag zu geben, um die vorhandenen Aktiva und Passiva zu bewerten und die Beträge, um welche die Kaufpreise die Buchwerte der erworbenen Unternehmen übersteigen, zu verteilen. Die Unternehmensleitung der EADS geht davon aus, dass die Gesamtnutzungsdauern und Abschreibungen, die in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen hinsichtlich der Verkehrswertanpassungen der Sachanlagen und der Firmenwerte angesetzt wurden, sich nicht wesentlich von den Beträgen unterscheiden, die das Ergebnis belasten, nachdem die Gutachten erstellt und die bestehenden Aktiva und Passiva zu ihren Verkehrswerten erfasst worden sind.

Die Proforma-Anpassungen der ungeprüften kombinierten und der ungeprüften kombinierten Kapitalflussrechnung beinhalten die Abnahme der flüssigen Mittel und Zunahme der Finanzverbindlichkeiten wegen der geplanten Einbehaltung von Mio. € 2.029 und Mio. € 342 durch die Gesellschafter der Dasa bzw. CASA unmittelbar vor dem Zusammenschluss.

Die kombinierten Proforma-Finanzdaten dienen nur der Veranschaulichung und haben nicht den Zweck zu zeigen, wie sich die Vermögens-, die Ertrags- oder Finanzlage der EADS tatsächlich darstellen würde, sofern die zum Zusammenschluss führenden Transaktionen zu den angegebenen Zeitpunkten durchgeführt worden wären. Sie sollen ebenso wenig eine Prognose der Vermögenslage des Konzerns, der Ertragslage oder der Finanzlage für einen beliebigen Zeitpunkt oder Zeitraum in der Zukunft darstellen. Die kombinierten Proforma-Finanzdaten sind in Verbindung mit den beigefügten Erläuterungen und den an anderen Stellen in diesem Dokument enthaltenen einzelnen, historischen Finanzdaten der sich zusammenschließenden Unternehmen zu lesen.

EADS

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999

	Aerospatiale Matra IAS	Dasa IAS	CASA IAS	Proforma Anpassungen	Eliminierungen	Proforma EADS
	(in Mio. Euro)					
Umsatzerlöse	12.236	7.455	931	6.353 A (705) B 30 F 80 I 10 J	(3.837) K	22.553
Umsatzkosten	(9.624)	(5.914)	(735)	(6.150) A 550 B (126) C (23) D 41 E (27) F (76) I (9) J	3.815 K	(18.278)
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>2.612</u>	<u>1.541</u>	<u>196</u>			<u>4.275</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(1.358)	(662)	(97)	(200) A 110 B (1) F (14) I (1) J	10 K	(2.213)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(689)	(563)	(22)	(34) A 25 B (41) E	—	(1.324)
Sonstige betriebliche Erträge	312	150	37	(19) A (7) B 12 I	(10) K	475
Firmenwert-Abschreibungen	(127)	(5)	—	(247) C (19) D	—	(398)
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	<u>750</u>	<u>461</u>	<u>114</u>			<u>815</u>
Finanzergebnis	(1.724)	(89)	(25)	(75) A 5 B (1) F (3) H 1 I 1 J	64 K	(1.846)
Ergebnis vor Ertragsteuern ..	<u>(974)</u>	<u>372</u>	<u>89</u>			<u>(1.031)</u>
Ertragsteuern	352	(405)	(15)	(3) A 10 B 65 C 8 D (1) F	13 K	24
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	<u>(22)</u>	<u>(6)</u>	<u>—</u>	26 B	—	<u>(2)</u>
Konzernergebnis	<u><u>(644)</u></u>	<u><u>(39)</u></u>	<u><u>74</u></u>			<u><u>(1.009)</u></u>

Zur einheitlichen Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung wurden zwischen den Gewinn- und Verlustrechnungen der Dasa und den nicht geprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen von EADS Umgliederungen vorgenommen.

Vgl. die beigefügten Erläuterungen zu den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten.

EADS

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1998

	Aerospatiale Matra IAS	Dasa IAS	CASA IAS	Proforma Anpassungen	Eliminierungen	Proforma EADS
	(in Mio. Euro)					
Umsatzerlöse	11.472	7.115	800	5.038 A (680) B (9) E 33 F 82 I 2 J	(3.269) K	20.584
Umsatzkosten	(8.977)	(5.495)	(626)	(4.964) A 519 B (126) C (23) D 49 E (23) F (77) I (2) J	3.256 K	(16.489)
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>2.495</u>	<u>1.620</u>	<u>174</u>			<u>4.095</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(1.351)	(833)	(121)	(180) A 124 B (1) F (16) I (1) J	1 K	(2.378)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(655)	(507)	(18)	(31) A 28 B (49) E	—	(1.232)
Sonstige betriebliche Erträge	472	200	32	8 A (12) B 11 I	(1) K	710
Firmenwert-Abschreibungen	(128)	(16)	—	(247) C (19) D	—	(410)
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	<u>833</u>	<u>464</u>	<u>67</u>			<u>785</u>
Finanzergebnis	620	223	(6)	66 A (4) F 2 I	104 K	1.005
Ergebnis vor Ertragsteuern ..	<u>1.453</u>	<u>687</u>	<u>61</u>			<u>1.790</u>
Ertragsteuern	(427)	(240)	4	(3) A (2) B 65 C 8 D 3 E (1) F	8 K	(585)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	(16)	(23)	—	23 B	—	(16)
Konzernergebnis	<u><u>1.010</u></u>	<u><u>424</u></u>	<u><u>65</u></u>			<u><u>1.189</u></u>

Vgl. die beigefügten Erläuterungen zu den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten.

EADS

Ungeprüfte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1997

	Aerospatiale Matra IAS	Dasa IAS	CASA IAS	Proforma Anpassungen (in Mio. Euro)	Eliminierungen	Proforma EADS
Umsatzerlöse	11.131	6.303	744	3.967 A (620) B (19) E 28 F 71 I 21 J	(2.761) K	18.865
Umsatzkosten	(8.724)	(5.233)	(556)	(3.800) A 504 B (126) C (23) D 30 E (18) F (70) I (16) J	2.762 K	(15.270)
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>2.407</u>	<u>1.070</u>	<u>188</u>			<u>3.595</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(1.216)	(998)	(112)	(150) A 112 B (18) I (1) J	6 K	(2.377)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(644)	(409)	(16)	(24) A 33 B (30) E	—	(1.090)
Sonstige betriebliche Erträge	104	355	22	(34) B 17 I	(6) K	458
Firmenwert-Abschreibungen	(127)	(10)	—	(247) C (19) D	—	(403)
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	<u>524</u>	<u>8</u>	<u>82</u>			<u>183</u>
Finanzergebnis	(1.323)	(321)	(16)	(20) A (1) B (6) F 1 I (1) J	(60) K	(1.747)
Ergebnis vor Ertragsteuern	<u>(799)</u>	<u>(313)</u>	<u>66</u>			<u>(1.564)</u>
Ertragsteuern	320	208	(13)	(1) A 3 B 65 C 8 D 7 E (1) F	—	596
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	(10)	(10)	—	5 B	—	(15)
Konzernergebnis	<u>(489)</u>	<u>(115)</u>	<u>53</u>			<u>(983)</u>

Vgl. die beigelegten Erläuterungen zu den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten.

EADS

**Ungeprüfte kombinierte Proforma-Bilanz
zum 31. Dezember 1999**

	Aerospatiale Matra IAS	Dasa IAS	CASA IAS	Proforma Anpassungen (in Mio. Euro)	Eliminierungen	Proforma EADS
Aktiva						
Immaterielle Anlagewerte	2.312	71	4	2 A (2) B 4.934 C 389 D	—	7.710
Sachanlagen	3.505	1.171	159	1.662 A (108) B 1.566 C 179 D 1 I	(185) K	7.950
Finanzanlagen	2.401	334	29	1.099 A (7) B 37 C 43 F (5) H	—	3.931
Anlagevermögen	<u>8.218</u>	<u>1.576</u>	<u>192</u>			<u>19.591</u>
Vorräte	150	533	129	(112) B 310 C 53 D 41 I 2 J	(61) K	1.045
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.915	1.314	263	177 A (252) B 254 F 110 I 3 J	(275) K	4.509
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.268	1.529	31	1.521 A (52) B (29) E 42 I (54) B	(950) K	3.360
Wertpapiere	1.574	55	—	55 A (144) B 66 F (2.091) G 2 I	—	1.575
Flüssige Mittel	759	3.958	570		—	3.175
Umlaufvermögen	<u>6.666</u>	<u>7.389</u>	<u>993</u>			<u>13.664</u>
Latente Steuern	675	749	82	(27) B 108 E	147 K	1.734
Rechnungsabgrenzungsposten	635	23	1	6 A (17) B 2 I 1 J	—	651
Summe Aktiva	<u>16.194</u>	<u>9.737</u>	<u>1.268</u>			<u>35.640</u>

EADS

	Aerospatiale Matra IAS	Dasa IAS	CASA IAS	Proforma Anpassungen (in Mio. Euro)	Eliminierungen	Proforma EADS
Passiva						
Eigenkapital	1.778	2.397	507	(299) A 16 B 5.867 C 540 D (202) E 23 F (2.371) G 4 I 2 J	(139) K	8.123
Anteile in Fremdbesitz	171	191	—	(245) B 47 F (5) H	—	159
Rückstellungen	2.413	4.446	63	623 A (190) B 5 C 6 F 2 I	53 K	7.421
Finanzverbindlichkeiten	3.681	217	110	1.597 A (139) B (15) C 280 G	(35) K	5.696
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.317	840	480	328 A (129) B 123 I 1 J	(226) K	3.734
Übrige Verbindlichkeiten	3.890	1.409	101	1.487 A (84) B 281 E 287 F 62 I 3 J	(1.020) K	6.416
Verbindlichkeiten	<u>9.888</u>	<u>2.466</u>	<u>691</u>			<u>15.846</u>
Latente Steuern	2	224	5	990 C 81 D	43 K	1.345
Rechnungsabgrenzungsposten	1.942	13	2	786 A (4) B 7 I	—	2.746
Summe Passiva ohne Eigenkapital	<u>14.416</u>	<u>7.340</u>	<u>761</u>			<u>27.517</u>
Summe Passiva	<u>16.194</u>	<u>9.737</u>	<u>1.268</u>			<u>35.640</u>

Vgl. die beigefügten Erläuterungen zu den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten.

EADS

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Bilanz
zum 31. Dezember 1998

	Aerospatiale Matra IAS	Dasa IAS	CASA IAS	Proforma Anpassungen	Eliminierungen	Proforma EADS
	(in Mio. Euro)					
Aktiva						
Immaterielle Anlagewerte.....	2.447	69	14	2 A (1) B 4.934 C 389 D	—	7.854
Sachanlagen	3.209	1.150	132	1.494 A (115) B 1.566 C 179 D 1 I	(164) K	7.452
Finanzanlagen.....	2.141	231	28	567 A (2) B 37 C 109 F (2) H	—	3.109
Anlagevermögen	<u>7.797</u>	<u>1.450</u>	<u>174</u>			<u>18.415</u>
Vorräte	660	423	187	(75) B 310 C 53 D 59 I 1 J	(117) K	1.501
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	2.842	1.138	167	224 A (289) B 146 F 115 I 4 J	(278) K	4.069
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.144	1.644	14	797 A (130) B (41) E 43 I	(416) K	3.055
Wertpapiere	722	21	—	(21) B	—	722
Flüssige Mittel.....	770	5.065	384	55 A (55) B 2 F (2.091) G 2 I	—	4.132
Umlaufvermögen	<u>6.138</u>	<u>8.291</u>	<u>752</u>			<u>13.479</u>
Latente Steuern	280	1.060	69	(37) B 108 E	134 K	1.614
Rechnungsabgrenzungsposten	455	27	1	9 A (20) B 2 I	—	474
Summe Aktiva.....	<u>14.670</u>	<u>10.828</u>	<u>996</u>			<u>33.982</u>

EADS

	Aerospatiale Matra IAS	Dasa IAS	CASA IAS	Proforma Anpassungen	Eliminierungen	Proforma EADS
	(in Mio. Euro)					
Passiva						
Eigenkapital	2.613	3.203	449	(237) A 1 B 5.867 C 540 D (202) E 22 F (2.371) G 4 H 2 I (2) J	(126) K	9.763
Anteile in Fremdbesitz	160	119	—	(216) B 47 F (6) H	—	104
Rückstellungen	1.403	4.118	54	505 A (176) B 5 C 6 F 7 I	41 K	5.963
Finanzverbindlichkeiten	3.179	254	114	883 A (155) B (15) C 280 G	(29) K	4.511
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.472	856	336	417 A (135) B 202 I 3 J	(255) K	3.896
Übrige Verbindlichkeiten	3.389	1.735	36	985 A (61) B 269 E 182 F 5 I	(486) K	6.054
Verbindlichkeiten	<u>9.040</u>	<u>2.845</u>	<u>486</u>			<u>14.461</u>
Latente Steuern	12	531	5	990 C 81 D	14 K	1.633
Rechnungsabgrenzungsposten	1.442	12	2	595 A (3) B 6 I 4 J	—	2.058
Summe Passiva ohne Eigenkapital	<u>12.057</u>	<u>7.625</u>	<u>547</u>			<u>24.219</u>
Summe Passiva	<u>14.670</u>	<u>10.828</u>	<u>996</u>			<u>33.982</u>

Vgl. die beigefügten Erläuterungen zu den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten.

EADS

Ungeprüfte kombinierte Proforma-Kapitalflussrechnung
für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999

	Aerospatiale Matra IAS	Dasa IAS	CASA IAS	Proforma Anpassungen	Eliminierungen	Proforma EADS
	(in Mio. Euro)					
Konzernergebnis	(644)	(39)	74	(128) A 14 B (308) C (34) D (3) H 3 I 1 J	55 K	(1.009)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	22	6	—	(26) B	—	2
Anpassungen zur Überleitung vom Konzernergebnis auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit: Abschreibungen auf das Anlagevermögen	523	255	33	373 C 42 D	—	1.226
Latente Steuern	(423)	489	(13)	(8) B (65) C (8) D	16 K	(12)
Bewertung der Finanzinstrumente	—	5	24	—	—	29
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/ Beteiligungen	(267)	(33)	10	—	—	(290)
Veränderung der Rückstellungen	316	373	9	118 A (14) B (5) I	12 K	809
Veränderung bei Posten des Umlaufvermögens und sonstigen betrieblichen Passiva:						
— Vorräte	376	(110)	(60)	37 B 18 I (1) J	(56) K	204
— Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(109)	(187)	(95)	47 A (37) B (108) F 5 I 1 J	(3) K	(486)
— Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	229	(15)	262	(89) A 6 B (79) I (2) J	29 K	341
— übrige Aktiva und Passiva	848	(201)	50	(28) A (107) B 105 F 59 I (2) J	— K	724
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	871	543	294			1.538

EADS

	Aerospatiale Matra IAS	Dasa IAS	CASA IAS	Proforma Anpassungen	Eliminierungen	Proforma EADS
	(in Mio. Euro)					
Zugänge zum Anlagevermögen:						
— Erwerb von Sachanlagen..	(643)	(283)	(66)	(168) A (7) B	21 K	(1.146)
— Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(449)	(72)	(1)	(532) A 5 B 66 F 3 H	—	(980)
Erlöse aus Anlageabgängen.....	651	41	6	1 B	—	699
Erwerb von Beteiligungen	—	(71)	(2)	—	—	(73)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	126	19	1	—	—	146
Erwerb/Verkauf von Wertpapieren und ähnlichen Vermögensgegenständen	—	86	—	34 B	—	120
Zunahme der Forderungen aus Darlehen.....	—	(102)	—	—	—	(102)
Zugänge/(Abgänge) liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises.....	—	(4)	—	—	—	(4)
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	<u>(315)</u>	<u>(386)</u>	<u>(62)</u>			<u>(1.340)</u>
Erhöhung (Tilgung) der Finanzverbindlichkeiten.....	329	(37)	(4)	714 A 16 B	(6) K	1.012
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	—	(1.288)	(17)	70 A	(70) K	(1.305)
Kapitalerhöhung	—	69	—	—	—	69
Sonstiges	(17)	(8)	(25)	(4) A (2) B 1 F (1) I 3 J	2 K	(51)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	<u>312</u>	<u>(1.264)</u>	<u>(46)</u>			<u>(275)</u>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel.....	(27)	—	—	—	—	(27)
Veränderung der liquiden Mittel.....	841	(1.107)	186			(104)
Liquide Mittel						
Zum Jahresanfang	1.492	5.065	384	55 A (55) B 2 F (2.091) G 2 I	—	4.854
Zum Jahresende	<u>2.333</u>	<u>3.958</u>	<u>570</u>	55 A (144) B 66 F (2.091) G 2 I	—	<u>4.750</u>

Alle Zahlen der Jahre 1997 und 1998 in Deutsche Mark wurden auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 in Euro umgerechnet.

Vgl. die beigefügten Erläuterungen zu den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzdaten

EADS

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN UNGEPRÜFTEN KOMBINIERTEN PROFORMA-FINANZDATEN (in Mio. €)

- A** Es wurden Anpassungen vorgenommen, um 42,1 % der Vermögensgegenstände und Schulden von Airbus Industrie (AI) zusätzlich zu erfassen, die den prozentualen Anteilen von Dasa (37,9 %) und CASA (4,2 %) an den Vermögensgegenständen und Schulden vor dem Zusammenschluss entsprechen. Aerospatiale Matra bilanzierte seine 37,9 %-ige Beteiligung an AI vor den Transaktionen nach der quotalen Konsolidierungsmethode; Dasa und CASA bilanzierten ihre Beteiligungen an AI nach der „equity“-Methode. Deshalb sind 37,9 % der Vermögensgegenstände und Schulden von AI in den Finanzdaten von Aerospatiale Matra enthalten. Nach dem Zusammenschluss wird EADS seine 80 %-ige Beteiligung an AI nach der quotalen Konsolidierungsmethode bilanzieren.
- B** Es wurden Anpassungen vorgenommen, um 40 % der Vermögensgegenstände und Schulden der Eurocopter-Gruppe zu eliminieren, die vor den Transaktionen bei der Dasa unter Anwendung der quotalen Konsolidierungsmethode einbezogen wurden. Aerospatiale Matra hielt vor den Transaktionen eine 60 %-ige Beteiligung mit der Folge, dass die Eurocopter-Gruppe bei Aerospatiale Matra vollkonsolidiert wurde. Nach den Transaktionen wird EADS 100 % an der Eurocopter-Gruppe halten.
- C** Es wurden Anpassungen vorgenommen, um den Überschuss des Verkehrswertes von Dasa über den historischen Buchwert in Höhe von 5.867 basierend auf einer vorläufigen Bestimmung ihrer Verkehrswerte auf die erworbenen Vermögensgegenstände und übernommenen Schulden zu verteilen. Der Überschuss des Verkehrswertes über den historischen Buchwert wurde wie folgt auf gesondert identifizierte Vermögensgegenstände und Schulden verteilt:

Sachanlagen	1.566
Vorräte	310
Finanzanlagen	37
Rückstellungen	(5)
Finanzverbindlichkeiten	15
Passive latente Steuern.....	(990)
Kaufpreisüberschuss	<u>4.934</u>
	<u>5.867</u>

In Höhe der voraussichtlich zu erwartenden Steuereffekte aus der Verkehrswertanpassung der Vermögensgegenstände und Schulden wurden passive latente Steuern gebildet. Eine Anpassung in Höhe von 4.934 wurde vorgenommen, um den verbleibenden Kaufpreisüberschuss über die vorläufig geschätzten Verkehrswerte der erworbenen Vermögensgegenstände und übernommenen Schulden der Dasa zu erfassen. Nach Abschluss der zum Zusammenschluss führenden Transaktionen will die Unternehmensleitung von EADS ein umfassendes Bewertungsgutachten in Auftrag geben, um die erworbenen Vermögensgegenstände und die übernommenen Schulden mit ihren tatsächlichen Verkehrswerten aufzunehmen.

In den nicht geprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen wurden die Verkehrswertanpassungen der Sachanlagen mit einem Betrag von jährlich 126 für die Geschäftsjahre 1997, 1998 und 1999 abgeschrieben, womit eine Nutzungsdauer von 12,4 Jahren unterstellt wird. Diese Beträge wurden basierend auf der vorläufigen Kaufpreisuordnung ermittelt. Die Unternehmensleitung von EADS ist davon überzeugt, dass die in den kombinierten Proforma-Finanzdaten ausgewiesenen Abschreibungen nicht wesentlich von den Beträgen abweichen, die nach Fertigstellung eines umfassenden Bewertungsgutachtens ermittelt werden. Anpassungen in Höhe von 65 für die zum 31. Dezember 1997, 1998 und 1999 endenden Jahre wurden vorgenommen, um die Verminderung des Ertragsteueraufwandes in Zusammenhang mit den geschätzten steuerlichen Auswirkungen der Abschreibungen der Verkehrswertanpassungen zu erfassen.

Abschreibungen auf den Kaufpreisüberschuss in Höhe von 247 für die Jahre 1997, 1998 und 1999 wurden in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen vorgenommen, womit eine Nutzungsdauer von 20 Jahren unterstellt wird. Die Unternehmensleitung von EADS ist davon überzeugt, dass die in den kombinierten Proforma-Finanzdaten erfassten Abschreibungen nicht wesentlich von den Beträgen abweichen, die nach Fertigstellung eines umfassenden Bewertungsgutachtens ermittelt werden.

EADS

- D** Es wurden Anpassungen vorgenommen, um den Überschuss des Verkehrswertes von CASA über den historischen Buchwert in Höhe von 540 auf die erworbenen Vermögensgegenstände und übernommenen Schulden, basierend auf einer vorläufigen Bestimmung ihrer Verkehrswerte, zu verteilen. Der Überschuss des Verkehrswertes über die historischen Buchwerte wurde wie folgt auf gesondert identifizierte Vermögensgegenstände und Schulden verteilt:

Sachanlagen	179
Vorräte	53
Passive latente Steuern.....	(81)
Kaufpreisüberschuss	<u>389</u>
	<u>540</u>

In Höhe der voraussichtlich zu erwartenden Steuereffekte aus der Verkehrswertanpassung der Vermögensgegenstände und Schulden wurden passive latente Steuern gebildet. Eine Anpassung in Höhe von 389 wurde vorgenommen, um den verbleibenden Kaufpreisüberschuss über die vorläufig geschätzten Verkehrswerte der erworbenen Vermögensgegenstände und übernommenen Schulden der CASA zu erfassen. Nach Abschluss der zum Zusammenschluss führenden Transaktionen will die Unternehmensleitung von EADS ein umfassendes Bewertungsgutachten in Auftrag geben, um die erworbenen Vermögensgegenstände und die übernommenen Schulden mit ihren tatsächlichen Verkehrswerten aufzunehmen. In den nicht geprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen wurden die Verkehrswertanpassungen der Sachanlagen mit einem Betrag von jährlich 23 für die Geschäftsjahre 1997, 1998 und 1999 abgeschrieben, womit eine Nutzungsdauer von 7,8 Jahren unterstellt wird. Diese Beträge wurden basierend auf der vorläufigen Kaufpreisuordnung ermittelt. Die Unternehmensleitung von EADS ist davon überzeugt, dass die in den kombinierten Proforma-Finanzdaten ausgewiesenen Abschreibungen nicht wesentlich von den Beträgen abweichen, die nach Fertigstellung eines umfassenden Bewertungsgutachtens ermittelt werden. Anpassungen in Höhe von 8 für die zum 31. Dezember 1997, 1998 und 1999 endenden Jahre wurden vorgenommen, um die Verminderung des Ertragsteueraufwandes in Zusammenhang mit den geschätzten steuerlichen Auswirkungen der Abschreibungen der Verkehrswertanpassungen zu erfassen.

Abschreibungen auf den Kaufpreisüberschuss in Höhe von 19 für die Jahre 1997, 1998 und 1999 wurden in den ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen vorgenommen, womit eine Nutzungsdauer von 20 Jahren unterstellt wird. Die Unternehmensleitung von EADS ist davon überzeugt, dass die in den kombinierten Proforma-Finanzdaten erfassten Abschreibungen nicht wesentlich von den Beträgen abweichen, die nach Fertigstellung eines umfassenden Bewertungsgutachtens ermittelt werden.

- E** Anpassungen zur Erfassung bestimmter Vermögensgegenstände und Schulden und zur Ausweisänderung bestimmter Aufwendungen in Zusammenhang mit Entwicklungskostenzuschüssen der CASA wurden vorgenommen, um die Einhaltung der von EADS angewandten Rechnungslegungsmethoden zu gewährleisten.
- F** Es wurden Anpassungen vorgenommen, um die Vermögensgegenstände und Schulden der Airbus Financing Company voll zu konsolidieren. Vor Beginn der Transaktionen wurden die 37,9 %-igen Beteiligungen von Aerospatiale Matra und Dasa unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert; der Anteil der CASA an der Airbus Financing Company in Höhe von 4,2 % wurde at-cost einbezogen. Nach Abschluss der Transaktionen wird EADS 80 % der Anteile halten und die Airbus Financing Company vollkonsolidieren.
- G** Gemäß dem Business Combination Agreement sollen flüssige Mittel von Dasa und CASA in Höhe von 1.749 bzw. 342 direkt und indirekt von den Muttergesellschaften der am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen, im wesentlichen von DaimlerChrysler einerseits und von Sociedad Estatal de Participaciones Industriales andererseits, einbehalten werden. Ferner werden bestimmte Finanzverbindlichkeiten von DaimlerChrysler in Höhe von 280 von EADS übernommen. Dementsprechend wurden Anpassungen zur Rückführung von flüssigen Mitteln an im wesentlichen die DaimlerChrysler und Sociedad Estatal de Participaciones Industriales bzw. zur Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten und zum Ausgleich eine Minderung des Eigenkapitals der EADS vorgenommen.
- H** Es wurden Anpassungen zur Eliminierung der indirekt von Aerospatiale Matra gehaltenen 15 %-igen Minderheitsbeteiligung an der LFK — Lenkflugkörpersysteme GmbH vorgenommen. Vor den Transaktionen wurden die Dasa-Anteile von 51 % (direkt) und 8 % (indirekt) an LFK vollkonsolidiert. Nach den zum

EADS

Zusammenschluss der EADS durchgeführten Transaktionen wird EADS direkt und indirekt 74 % der Anteile an LFK halten.

- I** Anpassungen zur Erfassung von zusätzlich 50 % der Vermögensgegenstände und Schulden von Euromissile GIE wurden vorgenommen, die den von Dasa (50 %) gehaltenen Anteil an den Vermögensgegenständen und Schulden vor den Transaktionen darstellen. Vor den Transaktionen wurde die 50 %-ige Beteiligung von Aerospatiale Matra an Euromissile GIE unter Anwendung der quotalen Konsolidierungsmethode einbezogen; Dasa bezog ihren 50 %-igen Anteil at-cost ein. Demnach sind 50 % der Vermögensgegenstände und Schulden von Euromissile GIE in den Finanzdaten von Aerospatiale Matra enthalten. Nach den Transaktionen wird EADS 100 % an Euromissile GIE halten.
- J** Anpassungen zur Erfassung von zusätzlich 50 % der Vermögensgegenstände und Schulden von Satic GIE wurden vorgenommen, die den von Dasa (50 %) gehaltenen Anteil an den Vermögensgegenständen und Schulden vor den Transaktionen darstellen. Vor den Transaktionen wurde die 50 %-ige Beteiligung von Aerospatiale Matra an Satic GIE unter Anwendung der quotalen Konsolidierungsmethode einbezogen; Dasa bezog ihren 50 %-igen Anteil at-cost ein. Demnach sind 50 % der Vermögensgegenstände und Schulden von Satic GIE in den Finanzdaten von Aerospatiale Matra enthalten. Nach den Transaktionen wird EADS 100 % an Satic GIE halten.
- K** In den kombinierten Proforma-Finanzdaten wurden Anpassungen zur Eliminierung von Intercompany-Salden und -Aktivitäten zwischen CASA, Dasa und Aerospatiale Matra sowie deren einbezogenen Beteiligungen vorgenommen.

AEROSPATIALE MATRA

Konzernabschluss

Kennzahlen

	Geschäftsjahr 1999	Geschäftsjahr 1998 Proforma	Geschäftsjahr 1998 Veröffentlicht	Geschäftsjahr 1997
	(in Mio. Euro)			
Umsatzerlöse	12.898	12.293	8.365	8.582
Wertschöpfung.....	4.199	4.296	2.693	2.704
Rohergebnis	919	1.083	542	473
Betriebsergebnis.....	480	494	62	164
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit...	389	485	53	178
Ergebnis der konsolidierten Gesellschaften	71	452	163	192
Nettoergebnis.....	54	453	175	217
Konzernanteil.....	<u>30</u>	<u>436</u>	<u>158</u>	<u>216</u>

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
	Nettobeträge	Proforma Aerospatiale Matra nach Gewinnausschüttung	Nettobeträge	Nettobeträge
BILANZ				
Anlagevermögen	2.735	2.667	2.187	1.856
Umlaufvermögen				
Vorräte	5.704	5.151	4.518	3.362
Forderungen	6.300	5.652	4.743	4.156
Wertpapiere und liquide Mittel	<u>2.846</u>	<u>1.989</u>	<u>1.655</u>	<u>1.649</u>
	<u>14.850</u>	<u>12.792</u>	<u>10.916</u>	<u>9.167</u>
Summe Aktiva	<u>17.585</u>	<u>15.459</u>	<u>13.103</u>	<u>11.023</u>
Eigenkapital: Anteile in Fremdbesitz	1.613	1.552	956	804
In Eigenkapital umzuwandelnde Einbringung.....	—	—	406	—
Summe.....	1.613	1.552	1.362	804
Minderheitsbeteiligungen	200	174	174	170
Summe.....	<u>1.813</u>	<u>1.726</u>	<u>1.536</u>	<u>974</u>
Rückstellungen für Risiken und Verpflichtungen ..	1.889	1.619	1.383	1.163
Verbindlichkeiten				
Finanzverbindlichkeiten	2.173	2.000	1.648	1.792
Sonstige Verbindlichkeiten	<u>11.710</u>	<u>10.114</u>	<u>8.536</u>	<u>7.094</u>
	<u>13.883</u>	<u>12.114</u>	<u>10.184</u>	<u>8.886</u>
Summe Passiva	<u>17.585</u>	<u>15.459</u>	<u>13.103</u>	<u>11.023</u>

AEROSPATIALE MATRA

Konzern-Bilanz

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u> Proforma Aerospatiale Matra nach Gewinnausschüttung (*)	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
	<u>Nettobeträge</u>	<u>Gewinnausschüttung (*)</u>	<u>Nettobeträge</u>	<u>Nettobeträge</u>
	(in Mio. Francs)			
AKTIVA				
Anlagevermögen				
Immaterielle Anlagewerte (Erläuterung 1).....	2.852	2.988	587	539
Sachanlagen (Erläuterung 2).....	11.588	10.753	9.080	8.362
Nach der Equity-Methode konsolidierte Beteiligungen (Erläuterung 3).....	831	1.966	1.706	1.275
Finanzanlagen (Erläuterung 4).....	2.667	1.788	2.972	1.997
	<u>17.938</u>	<u>17.495</u>	<u>14.345</u>	<u>12.193</u>
Umlaufvermögen				
Vorräte (Erläuterung 5).....	37.416	33.786	29.639	22.053
Für Aufträge geleistete Anzahlungen.....	4.875	4.110	3.513	3.459
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Erläuterung 6).....	22.261	21.400	17.230	14.743
Sonstige Forderungen (Erläuterung 6).....	11.515	8.609	7.523	7.124
Transitorische Rechnungsabgrenzungsposten (Erläuterung 7).....	2.675	2.957	2.841	1.935
Wertpapiere des Umlaufvermögens (Erläuterung 10).....	13.547	7.918	7.918	8.073
Liquide Mittel (Erläuterung 10).....	5.120	5.130	2.939	2.742
	<u>97.409</u>	<u>83.910</u>	<u>71.603</u>	<u>60.129</u>
Summe Aktiva	<u>115.347</u>	<u>101.405</u>	<u>85.948</u>	<u>72.302</u>
PASSIVA				
Eigenkapital (Erläuterung 8)				
Grundkapital.....	8.074	8.074	4.608	4.608
Rücklagen.....	1.986	2.028	551	(867)
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung.....	319	78	78	112
Jahresüberschuss.....	200		1.037	1.418
Eigenkapital: Anteile in Fremdbesitz	10.579	10.180	6.274	5.271
Sonstige Eigenkapitalposten				
In Eigenkapital umzuwandelnde Einbringung.....			2.658	
	10.579	10.180	8.932	5.271
Minderheitsbeteiligungen.....	1.310	1.143	1.144	1.116
SUMME	<u>11.889</u>	<u>11.323</u>	<u>10.076</u>	<u>6.387</u>
Rückstellungen für Risiken und Verbindlichkeiten				
Aufwendungen (Erläuterung 9)	12.392	10.620	9.069	7.626
Verbindlichkeiten				
Finanzverbindlichkeiten (Erläuterung 10).....	14.255	13.119	10.813	11.754
Für Aufträge geleistete Anzahlungen.....	40.750	33.731	29.585	23.351
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	27.622	25.419	20.191	18.306
Sonstige Verbindlichkeiten.....	5.752	5.374	4.493	2.968
Vorleistungen (Erläuterung 11).....	2.687	1.819	1.721	1.910
	<u>91.066</u>	<u>79.462</u>	<u>66.803</u>	<u>58.289</u>
Summe Passiva	<u>115.347</u>	<u>101.405</u>	<u>85.948</u>	<u>72.302</u>

(*) Siehe Erläuterung I-1.

Die Eventualverbindlichkeiten sind in den Erläuterungen 12 und 13 angegeben.

AEROSPATIALE MATRA

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Geschäftsjahr 1999	Geschäftsjahr 1998 Proforma	Geschäftsjahr 1998 Veröffentlicht	Geschäftsjahr 1997
	(in Mio. Francs)			
Umsatzerlöse (Erläuterung 14)	84.608	80.634	54.869	56.293
Sonstige betriebliche Erträge	1.555	2.337	1.226	713
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren und Leistungen sowie Bestandsveränderungen	(58.618)	(54.793)	(38.432)	(39.272)
Wertschöpfung	27.545	28.178	17.663	17.734
Steuern, Gebühren und Ähnliches	(1.166)	(1.629)	(1.217)	(1.162)
Personalaufwand	(20.354)	(19.443)	(12.892)	(13.469)
Rohergebnis	6.025	7.106	3.554	3.103
Wertberichtigungen für Abschreibungen	(2.362)	(2.247)	(1.603)	(1.777)
Wertberichtigungen für Rückstellungen	(729)	(1.521)	(1.417)	(28)
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	213	(97)	(125)	(220)
Betriebsergebnis (Erläuterung 15)	3.147	3.241	409	1.078
Dividenden und Anteile am Ergebnis aus gemeinsamen Geschäften	66	29	29	63
Aufwendungen und Erträge aus Finanzanlagen	(31)	(75)	(94)	(52)
Währungsgewinn/-verlust	(408)	1	7	85
Zuführungen zu den Abschreibungen, Wertberichtigungen und Rückstellungen, Aufwandsabgrenzungen	(223)	(12)	(6)	(4)
Finanzergebnis (Erläuterung 16)	(596)	(57)	(64)	92
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	2.551	3.184	345	1.170
Außerordentliches Ergebnis (Erläuterung 17)	(1.680)	932	572	71
Ergebnis vor Steuern	871	4.116	917	1.241
Steuern vom Einkommen und Ertrag (Erläuterung 18)	(408)	(1.150)	152	18
Ergebnis der konsolidierten Gesellschaften	463	2.966	1.069	1.259
Ergebnis der nach der Equity-Methode konsolidierten Gesellschaften (Erläuterung 19)	33	149	100	178
Abschreibungen auf Firmenwert	(139)	(142)	(19)	(14)
Nettoergebnis	357	2.973	1.150	1.423
Konzernanteil	200	2.860	1.037	1.418
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	157	113	113	5
Ergebnis pro Aktie (in Francs)	0,50	7,08		
Durchschnittliche gewichtete Aktienanzahl mit einem Nennwert von 20 F	403.687.775	403.687.775		

AEROSPATIALE MATRA

Kapitalflussrechnung

	Geschäftsjahr 1999	Geschäftsjahr 1998(*)	Geschäftsjahr 1997(*)
	(in Mio. Francs)		
Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit			
Konzernergebnis.....	357	1 150	1.423
Annullierung der Ergebnisse der nach der Equity-Methode konsolidierten Gesellschaften vor erhaltenen Dividenden.....	(10)	(89)	(165)
Annullierung des Ergebnisses aus dem Verkauf von Anlagevermögen.. Vor Zuführungen zu den Abschreibungen, Wertberichtigungen und Rückstellungen.....	(1.859)	(1.115)	(231)
	3.772	2.621	1.441
Netto-Cash-Flow	2.260	2.567	2.468
Veränderung der Vorräte.....	(2.533)	(1.483)	374
Veränderung der geleisteten Vorauszahlungen.....	(585)	(326)	216
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	(419)	(1.849)	1.759
Veränderung der sonstigen Forderungen.....	(961)	(2.099)	(2.448)
Veränderung der erhaltenen Vorauszahlungen.....	4.766	(822)	3.032
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen....	1.559	1.486	403
Veränderung der sonstigen Verbindlichkeiten.....	1.453	1.690	(1.434)
Veränderung der Rückstellungen für Wertminderungen von Vermögenswerten.....	26	190	(336)
Rechnungsabgrenzungsposten.....	—	6	5
Zunahme (-) oder Abnahme (+) des Working-Capital-Bedarfs	3.306	(3.207)	1.571
	5.566	(640)	4.039
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit			
Erwerb von immateriellen Anlagewerten und Sachanlagen.....	(3.411)	(2.479)	(2.414)
Erwerb von Finanzanlagen.....	(979)	(2.172)	(970)
Veräußerungen oder Abgänge von Anlagewerten (Erläuterung 23).....	3.529	2.983	1.130
Einfluss der Veränderung der liquiden Mittel.....	3	75	116
	(858)	(1.593)	(1.958)
Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit			
Einnahmen aus langfristigen Schuldverschreibungen.....	2.298	86	993
Tilgung von langfristigen Schuldverschreibungen.....	(1.311)	(820)	(1.423)
Im Geschäftsjahr ausgeschüttete Dividenden.....	987	(734)	(430)
Veränderung des Cash-Flow	5.695	(2.967)	1.651
Cash-Flow am 31. Dezember 1998/1997/1996	9.343	8.864	7.118
Einfluss der Einbringungen von MHT zum 1. Januar 1999.....	1.000		
Veränderung des Cash-Flow.....	5.695	(2.967)	1.651
Einfluss der Änderung des Konsolidierungskreises (Dassault Aviation zum 31. Dezember 1998) sowie der nicht Cash-gebundenen Bewegungen.....	41	3.446	95
Cash-Flow am 31. Dezember 1999/1998/1997	16.079	9.343	8.864

(*) Die Angaben zum Cash Flow 1998 und 1997 beruhen auf dem ehemaligen Konsolidierungskreis, ohne Matra Hautes Technologies und ohne Dassault Aviation.

Cash-Flow-Aufschlüsselung

	31.12.1999	31.12.1998	31.12.1997
	(in Mio. Francs)		
Wertpapiere.....	13.547	7.918	8.073
Liquide Mittel (einschließlich Darlehen an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften im Rahmen von Finanzierungsvereinbarungen i.H.v. 100 Mio. Francs zum 31. Dezember 1998 und 101 Mio. Francs zum 31. Dezember 1997).....	5.120	3.039	2.843
abzüglich:			
Betriebskredite.....	(2.319)	(1.404)	(1.858)
Vorauszahlungen der nicht konsolidierten Konzerneinheiten im Rahmen von Finanzierungsvereinbarungen.....	(269)	(210)	(194)
Netto-Cash-Flow	16.079	9.343	8.864

AEROSPATIALE MATRA

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (Ohne Anteile in Fremdbesitz)

<u>Anzahl der Aktien</u>	<u>Kapital</u>	<u>Gesetzliche Rücklage</u>	<u>Agios</u>	<u>Konsolidierte Rücklagen</u>	<u>Jahresüber- schuss</u>	<u>Umrechnungs- differenzen</u>	<u>Summe Eigenkapital</u>
46.078.500	Eigenkapital zum 31. Dezember 1997 vor						
	4.608	375	0	(1.242)	1.418	112	5.271
	Ergebnisverwendung						
		86		1.332	(1.418)		0
	Ergebnisverwendung für das Geschäftsjahr 1997						
						(34)	(34)
	Veränderung der Umrechnungsdifferenzen						
							<u>1.037</u>
	Jahresergebnis 1998.....						
46.078.500	Eigenkapital zum 31. Dezember 1998 vor						
	4.608	461	0	90	1.037	78	6.274
	Ergebnisverwendung						
				1.037	(1.037)		0
	Ergebnisverwendung für das Geschäftsjahr 1998						
				(1.333)			(1.333)
	Verteilung der 1998 als Vergütung für die Einbringung der Satelliten-Aktivität von Thomson CSF erhaltenen Aktien an die Aktionäre						
9.267.094	Kapitalerhöhung als Vergütung für die Einbringung der Dassault-Aviation-Beteiligung durch den frz. Staat.....						
	927		1.731				2.658
276.727.970	Teilung des Nennwerts der Aktien durch 5 (entspricht einer Aktienanzahl mit einem Nennwert von 20 Francs)						
126.959.805	Einbringung der Beteiligung an Matra Hautes Technologies durch Lagardère SCA						
	2.539		1.515				4.054
	Verwendung der Einbringungsagios für die Aufstockung der gesetzlichen Rücklagen bis zum Höchstbetrag						
		347	(347)				0
	Verrechnung des Firmenwerts für MHT						
			(1.515)				(1.515)
	Veränderungen der Umrechnungsdifferenzen.....						
						241	241
	Ergebnis 1999						
					200		200
403.687.775	Eigenkapital zum 31. Dezember 1999 vor						
	<u>8.074</u>	<u>808</u>	<u>1.384</u>	<u>(206)</u>	<u>200</u>	<u>319</u>	<u>10.579</u>
	Ergebnisverwendung						

AEROSPATIALE MATRA

Anhang

Der Konzernabschluss von Aerospatiale Matra wurde im Einklang mit den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. Januar 1985 sowie der entsprechenden Durchführungsverordnung vom 17. Februar 1986 erstellt.

1 — WICHTIGE EREIGNISSE

1) Aerospatiale Matra hat am 1. April 1999, mit Rückwirkung zum 1. Januar, ihre Aktivitäten Airbus, ATR, strategische Lenkflugkörper und Trägersysteme für die Raumfahrt in Tochtergesellschaften ausgegliedert.

Sie hat die Aktivität Intégration de Systèmes et Services (ISTI) sowie das gemeinsame Forschungszentrum in Suresnes beibehalten, mit dessen Aktivitäten nun die im April 1999 gegründete GIE CCR beauftragt ist.

2) Die dem französischen Staat vorbehaltene Kapitalerhöhung, die die Vergütung der am 30. Dezember 1998 erfolgten Einbringung seiner 45,76 %-igen Kapitalbeteiligung an Dassault Aviation bezweckte, wurde am 6. Mai 1999 durchgeführt. Diese Einbringung in Höhe von 2.658 Mio. Francs, die unter dem Posten „In Eigenkapital umzuwandelnde Einbringung“ in der Bilanz zum 31. Dezember 1998 ausgewiesen wurde, wurde somit durch eine Kapitalerhöhung über einen Nominalwert in Höhe von 927 Mio. Francs sowie mit einem Einbringungsagio in Höhe von 1.731 Mio. Francs vergütet.

3) Aerospatiale Matra verteilte am 18. Mai 1999 die Thomson-CSF-Aktien, die sie am 22. Juni 1998 als Vergütung für die Einbringung ihrer zuvor in eine Tochtergesellschaft ausgegliederten Satelliten-Aktivität erhalten hatte, an ihre Aktionäre. Diese Verteilung in Höhe von 1.333 Mio. Francs wurde im Ergebnisvortrag verbucht, der somit auf 22 Mio. Francs sank. Für diese Transaktion konnte nach der Genehmigung durch die französische Steuerbehörde eine Steuerbefreiung gemäß den Bestimmungen von Artikel 115-2 des französischen Steuergesetzbuches in Anspruch genommen werden.

4) Lagardère SCA hat 100 % der Aktien von Matra Hautes Technologies zum Buchwert von 4.054 Mio. Francs und mit Dividendenberechtigung ab dem 1. Januar 1999 eingebracht. Diese Einbringung, die am 11. Juni 1999 — dem Datum des Übergangs von mehr als 50 % des Kapitals und der Stimmrechte auf den privaten Sektor — wirksam wurde, wurde durch eine Kapitalerhöhung von 2.539 Mio. Francs und ein Einbringungsagio in Höhe von 1.515 Mio. Francs vergütet.

5) Im Februar 1999 veräußerte Aerospatiale Matra ihre 50 %-ige Beteiligung an ATEV (die wiederum 99,71 % des Kapitals von Sextant Avionique hält) zum Preis von 2.227 Mio. Francs und konnte dadurch einen Buchgewinn vor Steuern in Höhe von 1.196 Mio. Francs erzielen.

2 — KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Die nach den in ihren jeweiligen Ländern geltenden Grundsätzen für die Rechnungslegung erstellten Abschlüsse der Konzerngesellschaften werden einer Umbewertung unterzogen, damit die von Aerospatiale Matra verwendeten Bilanzierungsgrundsätze angewendet werden können.

2-1 Konsolidierungskreis und -methoden

a) *Prämissen für die Konsolidierung*

Die Gesellschaften, über die Aerospatiale Matra die dauerhafte Kontrolle de facto oder von Rechts wegen ausübt, und deren Umsatz und Bilanzsummen sich auf mindestens 0,5 % der entsprechenden von Aerospatiale Matra in ihrem Konzernabschluss ausgewiesenen Kennzahlen belaufen, werden vollkonsolidiert.

Die Gesellschaften und die GIE, über die Aerospatiale Matra zusammen mit anderen Gruppen eine gemeinsame Kontrolle ausübt, werden nach der Methode der Quotenkonsolidierung einbezogen.

Die Gesellschaften, in denen Aerospatiale Matra einen maßgeblichen Einfluss ausübt, ohne jedoch die ausschließliche Kontrolle zu haben, und deren Reinvermögen mehr als 2 % des von Aerospatiale Matra konsolidierten Nettovermögens beträgt, werden nach der Equity-Methode konsolidiert. Gleiches gilt aufgrund der Aktionärsstruktur und der geltenden Kontroll- und Mehrheitsregeln für die Finanzierungsgesellschaften.

AEROSPATIALE MATRA

b) Veränderung des Konsolidierungskreises

Die Gesellschaften der gesamten von Lagardère SCA eingebrachten MHT-Gruppe wurden ab dem 1. Januar 1999 konsolidiert, um die Vergleichbarkeit mit den im Referenzdokument enthaltenen Proforma-Abschlüssen und mit den zukünftigen Geschäftsjahren sicher zu stellen. Sie sind in der nachfolgenden Liste aufgeführt.

Das Ergebnis von Dassault Aviation wird nach der Quotenkonsolidierung berücksichtigt; zum 31. Dezember 1998 wurde jedoch lediglich die Bilanz konsolidiert.

Die Beteiligung an der in der Vergangenheit nach der Equity-Methode konsolidierten ATEV, der Muttergesellschaft von Sextant Avionique, wurde im Februar 1999 veräußert und somit nicht mehr konsolidiert.

AEROSPATIALE MATRA

KONZERNGESELLSCHAFTEN ZUM 31. DEZEMBER 1999

<u>Aktivität</u>	<u>Konsolidie- rungsmethode</u>	<u>Beteiligung in %</u>	<u>Bezeichnung der Einheiten</u>	<u>Standort</u>	
LUFTFAHRT					
AIRBUS	VK	100	AEROSPATIALE MATRA AIRBUS	PARIS	
	QK	37,9	GIE AIRBUS INDUSTRIE	BLAGNAC	
	VK	37,9	AVSA SARL	BLAGNAC	
	QK	37,9	Société Commerciale A-300-SOCA	BLAGNAC	
	QK	37,9	Airbus Simulators Services	BLAGNAC	
	QK	37,9	AINA Holdings Inc.	HERNDON Virginia (USA)	
	QK	37,9	Airbus Transport International	BLAGNAC	
	QK	50	GIE SATIC	COLOMIERS	
	E	37,9	Airbus Finance Company	DUBLIN	
	E	37,9	Airbus Ind. Financial Services	DUBLIN	
	HUBSCHRAUBER	VK	60	EUROCOPTER Holding	PARIS
		VK	70	EUROCOPTER	MARIGNANE
		VK	70	EUROCOPTER Deutschland	MÜNCHEN
VK		70	American Eurocopter Corp.	DALLAS (Texas, USA)	
VK		70	EUROCOPTER Canada Ltd.	Ontario (Kanada)	
VK		49,08	SAMAERO	SINGAPUR	
VK		53,57	HELIBRAS	Brasilien	
Gruppe Dassault Aviation	QK	45,76	Dassault Aviation		
	QK	45,76	Dassault International France	VAUCRESSON	
	QK	45,76	Dassault Falcon Jet und ihre Tochtergesellschaften	TETERBORO NJ (USA)	
	QK	45,76	Sogitec Industries	SURESNES	
	QK	45,76	Dassault Falcon Service		
	QK	45,76	IPS		
	E	45,76	Dassault Aero Service		
	E	45,76	Dassault Assurances Courtage		
	E	45,76	Dassault International Inc.	PARAMUS NJ (USA)	
	E	45,76	Société Toulouse Colomiers		
Sonstige Aktivitäten im Bereich der Luftfahrt					
ATR	VK	100	AEROSPATIALE MATRA ATR	PARIS	
	QK	50	GIE ATR	TOULOUSE	
Maintenance	VK	98,31	SOGERMA	MERIGNAC	
	VK	98,31	SECA	LE BOURGET	
	VK	98,31	BARFIELD	MIAMI (USA)	
	VK	68,81	REVIMA	ROISSY Ch.de GAULLE	
	VK	49,32	Composite Aquitaine	ST. MEDARD EN JALLES	
	VK	98,31	Maroc Aviation	CASABLANCA	
	VK	98,31	Noise Reduction Engineering	Washington D.C. (USA)	
Allgemeine Luftfahrt	VK	100	SOCATA	LE BOURGET	

AEROSPATIALE MATRA

<u>Aktivität</u>	<u>Konsolidie- rungsmethode</u>	<u>Beteiligung in %</u>	<u>Bezeichnung der Einheiten</u>	<u>Standort</u>
RAUMFAHRT				
	VK	100	AEROSPATIALE MATRA LANCEURS STRATEGIQUES ET SPATIAUX	PARIS
	VK	90	SODERN	Limeil Brevannoc
	VK	99,89	S.C.I. MATRA TOULOUSE	PARIS
			GRUPPE MMS	
	QK	50	MATRA MARCONI SPACE NV	DEN HAAG (Niederlande)
	QK	50	MATRA MARCONI SPACE France	PARIS
	QK	50	MATRA ESPACE HOLDING BV	DEN HAAG (Niederlande)
	QK	50	MATRA ESPACE PARTICIPATION	PARIS
	QK	50	MATRA MARCONI SPACE UK (HOLDINGS) Ltd	STANMORE (Großbritannien)
	QK	50	MATRA MARCONI SPACE UK Ltd	STANMORE (Großbritannien)
	QK	50	MATRA MARCONI SYSTEMS PARTICIPATIONS BV	DEN HAAG (Niederlande)
	E	16,7	SPOT IMAGE	TOULOUSE
FLUGKÖRPERSYSTEME				
	VK	100	AEROSPATIALE MATRA MISSILES	PARIS
	QK	50	GIE EUROMISSILE	FONTENAY AUX ROSES
	QK	50	CELERG	LE PLESSIS ROBINSON
	VK	100	MATRA HOLDING GmbH	FRANKFURT AM MAIN (Deutschland)
	VK	100	MATRA DEFENSE	PARIS
	VK	100	MATRA HAUTES TECHNOLOGIES	PARIS
	VK	51	APIC	Frankreich
			GRUPPE MAI	
	VK	100	M.A.I.	FREDERICK (USA)
	VK	100	FAIRCHILD CONTROLS	FREDERICK (USA)
	VK	100	GERMANTOWN	FREDERICK (USA)
	VK	100	MANHATTAN BEACH	FREDERICK (USA)
			GRUPPE MATRA Bae Dynamics	
	QK	50	MATRA BAE DYNAMICS SAS	PARIS
	QK	50	MATRA BAE DYNAMICS MANAGEMENT	PARIS
	QK	75	ALKAN	VALENTON
	QK	50	MATRA BAE DYNAMICS France	PARIS
	QK	50	MATRA BAE DYNAMICS UK	STEVENAGE HERTS (Großbritannien)
	QK	50	MATRA ELECTRONIQUE	PARIS
	E	20	B.G.V.	ÜBERLINGEN (Deutschland)
	E	20	B.G.T.	ÜBERLINGEN (Deutschland)
	E	15	LFK	MÜNCHEN (Deutschland)
SYSTEME, DIENSTLEISTUNGEN UND TELEKOMMUNIKATION				
Systeme und Dienstleistungen	VK	100	MATRA SYSTEMES & INFORMATION	VAL DE RUEIL
	VK	99,95	G 2 I	VELIZY VILLACOUBLAY
Telekommunikation	VK	100	INTECOM Inc.	Allen - Texas (USA)
	VK	100	MATRA COMMUNICATION USA Inc.	Burligame California (USA)
	VK	100	M N H	PARIS
			GRUPPE MATRA NORTEL COMMUNICATIONS	
	QK	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS	QUIMPER
	QK	50	AEG MOBILE COMMUNICATION GmbH	ULM (Deutschland)
	QK	50	MATRA COMMUNICATION EGT N.V.	BRÜSSEL (Belgien)
	QK	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS PARIS ILE DE France	MALAKOFF
	QK	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS DISTRIBUTION EUROPE	QUIMPER
	QK	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS CELLULAR TERMINALS	ULM (Deutschland)
	QK	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS NORD OUEST	LA MADELEINE
	QK	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS CENTRE EST	Bron

AEROSPATIALE MATRA

<u>Aktivität</u>	<u>Konsolidie- rungsmethode</u>	<u>Beteiligung in %</u>	<u>Bezeichnung der Einheiten</u>	<u>Standort</u>
	QK	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS SUD	TOULOUSE
	QK	50	MATRA RADIO SYSTEMS	MADRID (Spanien)
	QK	50	MATRA COMMUNICATION SPA	MAILAND (Italien)
	QK	50	MATRA DE COMMUNICATIONES	MADRID (Spanien)
	QK	50	MATRA COMMUNICATION BUSINESS SYSTEMS	FRANKFURT (Deutschland)
	QK	50	MATRA COMMUNICATION DENMARK	Dänemark
	E	2,67	CMC	MONTIGNY
INFORMATIONSTECHNIK UND SPITZENTECHNOLOGIEN			GRUPPE MATRA DATAVISION	
	VK	100	M.P. 13	PARIS
	VK	100	DATAVISION INTERNATIONAL	LES ULIS
	VK	100	MATRA DATAVISION	PARIS
	VK	100	MATRA DATAVISION Ltd	COVENTRY (Großbritannien)
	VK	100	MATRA DATAVISION AG	DANGES (Schweiz)
	VK	100	MATRA DATAVISION ASTA PACIFIC	CANCHAI (Hongkong)
	VK	100	MATRA DATAVISION BEN	BRÜSSEL (Belgien)
	VK	100	MATRA DATAVISION BV	LEIDEN (Niederlande)
	VK	100	MATRA DATAVISION GmbH	MÜNCHEN (Deutschland)
	VK	100	MATRA DATAVISION Iberia	MADRID (Spanien)
	VK	100	MATRA DATAVISION Inc.	ANOVER - MASSACHUSETTS (USA)
	VK	100	MATRA DATAVISION Kk	TOKIO (Japan)
	VK	100	MATRA DATAVISION SPA	TURIN (Italien)
	VK	100	SOFRIMAT 5	LES ULIS
	VK	100	M.C.N. SAT HOLDING	PARIS
	VK	100	M.C.N. SAT SERVICE	PARIS
	VK	100	MATRANET	PARIS
	VK	100	MATRA GROLIER NETWORK	ASNIERES
SONSTIGES				
	E	34,73	Office Général de l'Air (OGA)	PARIS
	E	25,42	SOFEMA	PARIS

KONSOLIDIERUNGSKREIS

- VK Vollkonsolidierung
- QK Quotenkonsolidierung
- E Konsolidierung nach der Equity-Methode

2-2 Umrechnung der Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften

Die in Fremdwährungen ausgedrückten Jahresabschlüsse der Einheiten werden für die Bilanzposten zum Stichtagskurs und für die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung zum Mittelkurs des Geschäftsjahres in französische Francs umgerechnet. Die durch die Verwendung des Mittelkurses entstehende Abweichung wird dem konsolidierten Eigenkapital zugewiesen.

2-3 Firmenwert

Die Firmenwerte entsprechen der Differenz zwischen dem für die Beteiligungen der Konzerngesellschaften gezahlten Anschaffungskosten und dem bei der Erstkonsolidierung festgestellten Wert der Beteiligung des Konzerns an ihrem Nettovermögen.

Der Firmenwert, der bei der Einbringung der Beteiligung an Matra Hautes Technologies ausgewiesen wurde, einschließlich der aktivierten und passivierten Unterschiedsbeträge und der Geschäftswerte, die in der Konzernbilanz von Matra Hautes Technologies erfasst sind, wurden mit dem Einbringungsagio für die MHT-Beteiligung in Höhe von 1.514 Mio. Francs verrechnet. Der Restbetrag in Höhe von 2.295 Mio. Francs wurde als Firmenwert verbucht und wird über 20 Jahre abgeschrieben.

Für die sonstigen Firmenwerte beträgt die Abschreibungsdauer je nach Gesellschaft 5 bis 20 Jahre.

AEROSPATIALE MATRA

2-4 Über Leasingverträge finanzierte Anlagewerte

Die über Leasingverträge finanzierten Anlagewerte werden, wenn ihr Betrag maßgeblich ist, zu ihren Selbstkosten aktiviert und je nach Art des Anlagewertes abgeschrieben. Die entsprechenden Verbindlichkeiten werden passiviert.

2-5 Latente Steuern

Die latenten Steuern werden für jede Steuereinheit auf der Grundlage zeitlich bedingter Differenzen zwischen dem Buchwert der Aktiva oder Passiva und ihrem Wert in der Steuerbilanz verbucht.

Die aktiven und passiven Zeitunterschiede werden über die zulässige Anrechnungsdauer pro Jahr berücksichtigt. Wenn eine Kompensation innerhalb des gleichen Zeitraums erfolgt, werden latente Steuern ausgewiesen, die unter Anwendung der Methode des variablen Steuervortrags ermittelt werden.

Aktive latente Steuern werden in Höhe der Beträge angesetzt, die als durchsetzbar angesehen werden, d. h. denen innerhalb einer angemessenen Frist wahrscheinlich effektive Steuern gegenübergestellt werden. Sie werden abgeschrieben, wenn nicht mehr mit großer Gewissheit davon ausgegangen werden kann, dass sie realisiert werden.

2-6 Konzerninterne Vorgänge

Die Buchgewinne aus Veräußerungen oder Einbringungen von Anlagewerten innerhalb der Gruppe werden aus den Ergebnissen eliminiert. Die entsprechenden Vermögenswerte werden zu ihrem vorherigen Buchwert fortgeführt, der gegebenenfalls weiterhin als Grundlage für die Berechnung der zukünftigen Abschreibungen und Veräußerungsgewinne dient.

Die zwischen Konzerngesellschaften erfolgten Käufe und Verkäufe sowie die dadurch entstehenden Forderungen und Verbindlichkeiten werden vollständig eliminiert.

Die im Rahmen von konzerninternen Verkäufen mit quotall konsolidierten Einheiten erzielten Margen, die noch im Posten „Vorräte“ ausgewiesen sind, werden in Höhe des Prozentsatzes der Beteiligung an der Einheit eliminiert.

Der Einfluss der Ausgliederung von Aktivitäten in Tochtergesellschaften wurde neutralisiert: Die Unterschiedsbeträge zwischen Mieten, die den Tochtergesellschaften für von der Muttergesellschaft beibehaltene Grundstücke und Gebäude in Rechnung gestellt wurden und den entsprechenden Abschreibungen wurden annulliert; ferner wurden Umbuchungen für den Posten „aktivierte Eigenleistungen“, in dem ein Teil dieser Mieten ausgewiesen wurde, und die eventuellen Rückstellungen für Verluste bei Fertigstellung vorgenommen.

3 — BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

3-1 Immaterielle Anlagewerte

Zu den immateriellen Anlagewerten (ohne Firmenwerte) gehören im Wesentlichen Software-Programme, die über ihre Nutzungsdauer — in der Regel über 3 Jahre — abgeschrieben werden.

3-2 Sachanlagen

Die Sachanlagen werden zu ihren Anschaffungskosten angesetzt, mit Ausnahme derer, die Gegenstand einer gesetzlichen Neubewertung waren.

Die Abschreibungen wurden gemäß den im Guide Comptable des Industries Aéronautiques et Spatiales festgelegten Regeln und nach der linearen Abschreibungsmethode berechnet.

Die Abschreibungen für technische Anlagen und Maschinen, die bis 1997 nach der degressiven Methode abgeschrieben wurden, werden zum 1. Januar 1998 auf der Grundlage ihrer Nettobuchwerte nach der linearen Methode berechnet.

Nachfolgend die wichtigsten Abschreibungsdauern:

- Bauten: $6\frac{2}{3}$ bis 20 Jahre
- Grundstückseinrichtungen und andere Anlagen: 10 Jahre

AEROSPATIALE MATRA

- Komplexe Spezialanlagen: 6²/₃ bis 20 Jahre, je nach Fall
- Industrielle technische Anlagen und Maschinen: 3 bis 10 Jahre
- Luftfahrttechnische Einrichtungen des Anlagevermögens: 6²/₃ Jahre
- Sonstiges: 3 bis 10 Jahre

3-3 Beteiligungen an nicht konsolidierten Gesellschaften

Ihr Bruttowert wird zu den Anschaffungskosten oder, gegebenenfalls, zum wertberechtigten Preis angesetzt.

Eventuell zu bildende Rückstellungen für Wertminderung werden durch die Gegenüberstellung des Buchwerts der Beteiligungen und ihres jeweiligen Anteils am Nettovermögen ermittelt. Gegebenenfalls wird ihrer Rentabilität, ihren Zukunftsperspektiven und ihrem Marktpreis Rechnung getragen.

3-4 Vorräte

Die Vorräte an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen werden zu ihren gewichteten Durchschnittskosten bewertet.

Die unfertigen Erzeugnisse, Halbfabrikate und Fertigerzeugnisse werden zu den Herstellungskosten bewertet, während die Finanzaufwendungen, die Forschungs- und Entwicklungskosten, die Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten und die Aufwendungen für mangelnde Kapazitätsauslastungen nicht berücksichtigt werden.

Es werden Rückstellungen für Wertminderungen gebildet, wenn ihre Kosten über ihrem wahrscheinlichen Veräußerungswert liegen.

3-5 Forderungen und Verbindlichkeiten

Forderungen und Verbindlichkeiten werden zu ihrem Nominalwert angesetzt. Für Forderungen und Verbindlichkeiten, die ein Risiko der Nichtdurchsetzbarkeit aufweisen, wird eine Rückstellung für Wertminderung gebildet.

Nicht abgesicherte Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährungen werden zum Kurs des Bilanzstichtags des Geschäftsjahres bewertet. Latente Gewinne und Verluste, die durch diese Währungsumrechnungen entstehen, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährungen, für die Währungssicherungskontrakte abgeschlossen wurden (siehe Erläuterung 5-12), werden zu dem gesicherten Kurs umgerechnet. Die dabei entstehenden Unterschiedsbeträge aus der Währungsumrechnung werden in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht.

3-6 Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Bruttowerte dieser Wertpapiere werden zu den Anschaffungskosten nach der FIFO-Methode bewertet.

Gegebenenfalls werden Rückstellungen in Höhe der Verluste gebildet, die sich aus der Differenz zwischen ihrem Einstandspreis bei der Aufnahme in das Portfolio und ihrem Inventarwert ergeben, der auf der folgenden Grundlage ermittelt wird:

- für börsennotierte Wertpapiere: der zuletzt bekannte Schlusskurs im Monat des Abschlusses
- für nicht börsennotierte Wertpapiere: der wahrscheinliche Realisierungswert.

3-7 Rückstellungen für Risiken und Aufwendungen

a) Rückstellungen für Verluste bei Fertigstellung

Zu den Aufträgen, für die unter Umständen Rückstellungen für Verluste bei Fertigstellung gebildet werden müssen, gehören jene, die zum Stichtag des Jahres- oder Halbjahresabschlusses im Auftragsbuch verzeichnet waren und für die ein Vertrag unterzeichnet und eine maßgebliche Anzahlung geleistet wurde und deren Finanzierung sichergestellt ist.

Für wahrscheinliche Verluste werden sofort nach ihrem Bekanntwerden in Bezug auf den realisierten Teil der Leistung Rückstellungen für Risiken und Aufwendungen für den Posten „unfertige Erzeugnisse“ und für den restlichen Teil Rückstellungen für Risiken gebildet.

AEROSPATIALE MATRA

Sie werden ausgehend von einer Schätzung des Ergebnisses bei Fertigstellung, die den Anteil von Aerospatale Matra an den geschätzten Margen der GIE Airbus Industries und ATR berücksichtigt, regelmäßigen Anpassungen unterzogen. Die berücksichtigten Margen werden auf der Grundlage der Verträge für die im Auftragsingang verzeichneten Bestellungen bei jedem Rechnungsabschluss und auf der Grundlage der Differenzbeträge zwischen dem Verkaufspreis an den Endkunden und den Selbstkosten der GIE berechnet.

Die Modalitäten für auf Fremdwährungen lautende Verträge sind unter Ziffer 3-11 erläutert.

b) Rückstellungen für finanzielle Garantien im Zusammenhang mit dem Verkauf von Flugzeugen

Die Verträge für den Verkauf der Airbus- und ATR-Flugzeuge enthalten in einigen Fällen finanzielle Verpflichtungen der GIE, die unbeschränkt, gemeinschaftlich (zum Beispiel zusammen mit den Triebwerkherstellern) oder auf einen vertraglich festgelegten Höchstbetrag beschränkt sein können. Diese finanziellen Verpflichtungen lassen sich in drei Hauptkategorien einteilen:

- Garantien für Leasingraten
- Garantien für den Restwert der Flugzeuge oder die Tilgung von noch nicht abgeschriebenen Darlehen
- Garantien für die Beteiligung an der Finanzierung des Verkaufs bestimmter Flugzeuge.

Rückstellungen für Risiken werden gebildet, um zukünftige Aufwendungen zu decken, die im Hinblick auf die mit den gelieferten Flugzeugen verbundenen Verpflichtungen als wahrscheinlich gelten, und zwar unabhängig davon, ob diese Verpflichtungen von den GIE oder ihren Tochtergesellschaften übernommen werden, da letztere größtenteils durch Gegengarantien der GIE gedeckt sind.

— Garantien für Leasingraten

Es handelt sich hierbei hauptsächlich um Garantien, die Investoren gegeben werden, die das Eigentum an bestimmten Flugzeugen erworben haben und die diese, direkt oder indirekt, an Fluggesellschaften vermieten. Im Falle eines Zahlungsausfalls letzterer treten die GIE in die Verpflichtungen der Fluggesellschaften hinsichtlich der Leasingraten an die Investoren ein. Bei der Ermittlung der zukünftigen Aufwendungen werden die Kosten für die erneute Vermarktung und Weiterveräußerung der Flugzeuge, die Leasingraten während der Stillstandszeiten der Flugzeuge, die Kosten für die Wartung und Lagerung sowie, gegebenenfalls, die Differenzbeträge zwischen den an die Investoren gezahlten Leasingraten und denen berücksichtigt, die von den Fluggesellschaften, bei denen die Flugzeuge neu platziert werden, erwartet werden.

— Garantien für den Restwert

Im Rahmen bestimmter Verträge verpflichtet sich die GIE entweder zur Rücknahme der Flugzeuge zu einem vereinbarten Preis für eine bestimmte Dauer oder zu bestimmten Daten oder zur Übernahme des eventuellen Verlustes im Falle des Weiterverkaufs der Flugzeuge auf dem Markt für Second-hand-Maschinen. Das Risiko für die GIE entspricht dem Unterschiedsbetrag zwischen dem geschätzten Marktwert der Flugzeuge zum Datum, an dem die Option von den Kunden ausgeübt werden kann, und dem garantierten Wert.

— Garantien für die Beteiligung an der Finanzierung der Flugzeuge

Für die den Gesellschaften der Käufer für den Fall der Inanspruchnahme dieser Garantien gewährten Darlehen werden gegebenenfalls Rückstellungen gebildet. Mit der Beurteilung des Risikos wird der finanziellen Lage des Kunden, der Rangfolge der von der GIE gehaltenen Forderung, dem geschätzten Wert der eventuell von ihr erhaltenen Garantien und dem geschätzten Marktwert der betroffenen Flugzeuge Rechnung getragen.

3-8 Pensionsverpflichtungen

Bei ihrem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben erhalten die Angestellten der Gruppe die im Rahmen der Altersversorgungsvereinbarungen vorgesehenen Leistungen gemäß der in den Ländern, in denen die Gruppe tätig ist — d. h. hauptsächlich in Deutschland und Frankreich — geltenden Gesetzgebung und Praxis.

Das französische Gesetz sieht beim Ausscheiden eines Angestellten aus dem Erwerbsleben die Zahlung einer Ruhestandsabfindung vor, die in Abhängigkeit von der Dauer seiner Betriebszugehörigkeit berechnet wird.

In Deutschland sind gemäß den gesetzlichen Bestimmungen Altersversorgungsleistungen zu zahlen, die sich nach den Löhnen und Gehältern sowie der Dauer der Betriebszugehörigkeit richten.

AEROSPATIALE MATRA

Zur Ermittlung der Pensionsverpflichtungen der Gruppe werden regelmäßige versicherungsmathematische Berechnungen durchgeführt. Das Verfahren basiert auf Hypothesen hinsichtlich der voraussichtlichen Entwicklung der Löhne und Gehälter, des Alters beim Eintritt in den Ruhestand und der Rendite der langfristigen Anlagen und berücksichtigt alle Aufwendungen, die der Gesellschaft durch diese Pensionsansprüche entstehen.

Für die auf diese Weise berechneten Verpflichtungen wird eine Rückstellung passiviert. Der Einfluss der versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste wird jedoch über die durchschnittliche Restbeschäftigungsdauer der Angestellten abgeschrieben, und der nicht abgeschriebene Restbetrag wird in den Eventualverbindlichkeiten verbucht.

Die Gruppe ist keine Verpflichtungen für Pensionen oder Zusatzrenten eingegangen.

3-9 Umsatz und Ergebnisapproximation

a) *Serienfertigung (Flugzeuge und Hubschrauber)*

Umsätze — und folglich auch ihr Ausweis im Ergebnis — entstehen bei der Lieferung der Produkte. Sämtliche mit diesen Lieferungen verbundenen Support-Leistungen sind Gegenstand von Rückstellungen.

b) *Langfristfertigung*

Der Umsatz wird zum Zeitpunkt der Lieferungen oder der Erbringung von Teilleistungen in Abhängigkeit von den technischen Leistungsfortschritten buchmäßig erfasst.

Die bei Vertragsende vorgesehenen Ergebnisse werden nach der percentage-of-completion-Methode ausgewiesen.

3-10 Innovationsaufwand

Die selbstfinanzierten Kosten für Forschung und Entwicklung werden in dem Geschäftsjahr als Aufwand berücksichtigt, in dem sie angefallen sind.

Die teilweise selbstfinanzierten Kosten für Forschung und Entwicklung werden in dem Geschäftsjahr als Aufwand verbucht, in dem sie angefallen sind, während die ihnen gegenüber stehenden Einnahmen als Umsatz oder als sonstige Erträge nach Leistungsfortschritten erfasst werden.

Die Kosten von maschinellen Spezialanlagen für die Serienherstellung werden in den Sachanlagen erfasst und über 5 Jahre linear abgeschrieben.

3-11 Finanzinstrumente

Absicherung des Währungsrisikos

Aufgrund des hohen Volumens der in Fremdwährungen — insbesondere in US-Dollar — abgewickelten Transaktionen im Luftfahrtsektor verwaltet Aerospatale Matra ihr globales Währungsrisiko außer durch bestimmte spezifische Maßnahmen auch, indem sie ihre Einnahmen, abzüglich Ausgaben, die den festen Bestellungen zum Bilanzstichtag des Geschäftsjahres entsprechen, durch bedingte und ungedingte Termingeschäfte (vom Typ europäische Standard-Optionen, mit oder ohne „Knock-out-Levels“) absichert.

Die Gesellschaft greift vor allem auf sogenannte „Zero-Cost-Strategien“ zurück, die darin bestehen, Verkaufsoptionen zu kaufen und diesen Kauf durch den Verkauf von Kaufoptionen zu finanzieren. Im Rahmen dieser Strategien werden die gezahlten und eingenommenen Prämien unabhängig von der Laufzeit der Optionen direkt und symmetrisch im Ergebnis ausgewiesen.

Die anderen Prämien, d. h. jene, die im Rahmen von anderen Strategien gezahlt oder eingenommen wurden, werden unter den aktiven und passiven transitorischen Rechnungsabgrenzungsposten bilanziert und bei Fälligkeit der Option oder bei der Über- oder Unterschreitung des „Knock-out-Levels“ im Ergebnis ausgewiesen.

Sämtliche Unterschiedsbeträge aus Währungsumrechnungen, die sich aus der Verwendung von Kurssicherungskontrakten ergeben, denen Vorgänge aus der laufenden Geschäftstätigkeit zugrunde liegen, sind im Betriebsergebnis enthalten.

Die Tatsache, dass Aerospatale Matra einen Teil ihres Kapitals an die Börse brachte, rechtfertigte jedoch den Wechsel zu einer neuen Strategie für die Absicherung von US-Dollar-Währungsrisiken, die in Erläuterung 5-12

AEROSPATIALE MATRA

beschrieben ist. Die Kosten für die Umstellung auf diese neue Strategie wurden als außerordentlicher Aufwand verbucht.

Die Ergebnisse bei Beendigung der Verkaufsverträge für Flugzeuge werden in Höhe der zur Verfügung stehenden Kurssicherungskontrakte auf der Grundlage der Kurse der Terminverkäufe und der „unbedingten“ gekauften Verkaufsoptionen (ohne untere „Knock-out-Levels“) und für den Teil des Auftragsbuches, der das Deckungsvolumen übersteigt:

- entweder anhand des Dollar-Kurses am Bilanzstichtag, sofern der Dollar am Stichtag unter dem mittleren Kurs der verkauften Kaufoptionen liegt, oder
- zum mittleren Kurs der verkauften Kaufoptionen, wenn der Dollarkurs am Stichtag darüber liegt, berechnet.

Absicherung von Zinsänderungsrisiken

Aerospatiale Matra verwaltet darüber hinaus ihr Zinsrisiko durch den Einsatz von Instrumenten wie Optionen, Zins-Swaps oder FRA-Kontrakten.

Die Verbuchung der im Rahmen von Zins-Swaps gezahlten oder eingenommenen Zinsen erfolgt verteilt über die gesamte Laufzeit der abgesicherten Schuldverschreibungen.

Die gezahlten oder eingenommenen Prämien werden bilanziert und zeitanteilig über die gesamte Laufzeit der Transaktion im Ergebnis berücksichtigt.

3-12 Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung wurde unter Verwendung der indirekten Methode erstellt, die die Überleitung der Ergebnisse in den Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit aufzeigt.

Im Netto-Cash-Flow ist der selbstfinanzierte Innovationsaufwand seit diesem Jahr nicht mehr berücksichtigt. Auch die Zusammensetzung der liquiden Mittel wurde geändert: Zu den liquiden Mitteln gehören nunmehr neben den Bankguthaben und den Wertpapieren des Umlaufvermögens auch die Vorauszahlungen von liquiden Mitteln an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften. Im Gegensatz dazu wurden die Betriebskredite und die Verbindlichkeiten im Rahmen der Finanzierungsvereinbarungen mit den nicht konsolidierten Tochtergesellschaften von den liquiden Mitteln in Abzug gebracht.

4 — VERGLEICHBARKEIT DER JAHRESABSCHLÜSSE

Die Konzernbilanz zum 31. Dezember 1999 wurde mit den Bilanzen zum 31. Dezember 1998 und 31. Dezember 1997 sowie mit der Proforma-Bilanz vom 31. Dezember 1998 verglichen. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Geschäftsjahres 1999 wurde mit denen der Geschäftsjahre 1998 und 1997 sowie mit der Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1998 verglichen. Diese Proforma-Finanzberichte wurden unter der Hypothese erstellt, dass die Einbringung der Dassault Aviation-Beteiligung durch den französischen Staat, die Einbringung der Aktien von Matra Hautes Technologie durch Lagardère SCA am 1. Januar 1998 und die Verteilung der Thomson CSF-Aktien an die Aktionäre erfolgt sind. Die Proforma-Finanzberichte zum 31. Dezember 1998 wurden im Referenzdokument veröffentlicht, das am 19. April 1999 registriert wurde.

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Erträge aus der Veräußerung von Aktiva, die im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen wurden, im Jahresabschluss zum 31. Dezember 1998 eine Umbuchung in das außerordentliche Ergebnis vorgenommen wurde.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Jahresabschluss zum 31. Dezember 1998 eine Umbuchung des zuvor im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verbuchten Gewinns/Verlustes aus der Veräußerung von Aktivitäten in das außerordentliche Ergebnis vorgenommen wurde.

Da die Proforma-Kapitalflussrechnung von 1998 nicht erstellt und nicht im Referenzdokument enthalten war, handelt es sich bei der Kapitalflussrechnung von 1998, die für die Gegenüberstellung mit der von 1999 angegeben ist, um jene, die zum 31. Dezember 1998 veröffentlicht wurde und die weder die Einbringung der Beteiligung an Dassault Aviation noch die der Beteiligung an Matra Hautes Technologies berücksichtigt. Sie wurde — wie die Kapitalflussrechnung von 1997 — jedoch Umbewertungen unterzogen, die den neuen Methoden der Bilanzierung, die unter Ziffer 3-12 beschrieben sind (Netto-Cash-Flow unter Ausschluss des selbstfinanzierten Innovationsaufwands, neue Zusammensetzung der liquiden Mittel) Rechnung tragen.

AEROSPATIALE MATRA

5 — ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS (in Mio. Francs)

A — ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

1. Immaterielle Anlagewerte

	31.12.1999			31.12.1998	31.12.1997
	Brutto	Abschreibungen oder Rückstellungen	Netto		
Gründungskosten.....	3	3	0	0	1
Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung von:					
Matra Hautes Technologies.....	2.295	115	2.180		
APIC.....	5	2	3		
Barfield.....	26	18	8	10	12
REVIMA.....	28	22	6	11	17
SODERN.....	95	19	76	86	95
MDTV.....	4	4	0		
SOGERMA.....	46	5	41	43	
	<u>2.499</u>	<u>185</u>	<u>2.314</u>	<u>150</u>	<u>124</u>
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte, Lizenzen, Software und ähnliche Rechte und Werte.....	2.557	2.187	370	295	252
Geschäftswert.....	131	100	31	1	1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau.....	<u>137</u>		<u>137</u>	<u>141</u>	<u>161</u>
	<u>5.327</u>	<u>2.475</u>	<u>2.852</u>	<u>587</u>	<u>539</u>

Die Investitionen beliefen sich im Geschäftsjahr 1999 auf 371 Mio. Francs gegenüber 202 Mio. Francs in 1998 und 239 Mio. Francs in 1997.

Im Vertrag über die Einbringung der Dassault Aviation-Aktien durch den französischen Staat wurden die Firmenwerte, die in der Konzernbilanz von Dassault Aviation als Anteil von Aerospatiale Matra zu einem Betrag von 181 Mio. Francs verbucht sind, nicht wertmäßig beziffert.

Die Firmenwerte aus der Einbringung der MHT-Aktien, inklusive der Nettofirmenwerte und der Geschäftswerte, die im Konzernabschluss von MHT verbucht sind, beliefen sich auf 3.809 Mio. Francs. Sie wurden in Höhe von 1.514 Mio. Francs dem Eigenkapital zugeführt. Der Restbetrag, 2.295 Mio. Francs, wurde weiter als Firmenwert verbucht und soll über 20 Jahre abgeschrieben werden.

Wäre die Gesamtsumme der Firmenwerte aus der Einbringung von MHT weiterhin in der Bilanz verbucht worden, hätten sich die jährlichen Abschreibungen um 76 Mio. Francs erhöht.

2. Sachanlagen

	31.12.1999			31.12.1998	31.12.1997
	Brutto	Abschreibungen oder Rückstellungen	Netto		
Grundstücke.....	975	249	726	498	465
Gebäude.....	10.573	6.526	4.047	3.718	3.691
Komplexe Spezialanlagen.....	1.849	761	1.088	706	795
Technische Anlagen, Material und Industrierausrüstungen.....	16.105	12.907	3.198	2.381	1.971
Sonstige.....	4.765	3.704	1.061	775	484
Geleistete Anzahlungen und Sachanlagen im Bau.....	<u>1.632</u>	<u>164</u>	<u>1.468</u>	<u>1.002</u>	<u>956</u>
	<u>35.899</u>	<u>24.311</u>	<u>11.588</u>	<u>9.080</u>	<u>8.362</u>

AEROSPATIALE MATRA

davon Leasing-finanzierte Sachanlagen (die einer Umbewertung unterzogen wurden)

	31.12.1999			31.12.1998	31.12.1997
	Abschreibungen oder Rückstellungen		Netto		
	Brutto	Rückstellungen			
Grundstücke	47		47	3	3
Gebäude	731	376	355	335	364
Komplexe Spezialanlagen und Material	1.838	1.063	775	706	795
Vermietete Hubschrauber	177	55	122	154	174
	<u>2.793</u>	<u>1.494</u>	<u>1.299</u>	<u>1.198</u>	<u>1.336</u>
Stand zum 31.12.1997					8.362
Zugänge					2.277
Abgänge					(459)
Zuführungen zu Abschreibungen und Rückstellungen					(1.417)
Unterschiedsbeträge aus Währungsumrechnungen und Konsolidierungskreisänderungen					(315)
Einfluss der Einbringung von Dassault Aviation					632
Stand zum 31.12.1998					9.080
Einbringung von Matra Hautes Technologies					1.673
Zugänge					3.040
Abgänge					(233)
Zuführungen zu Abschreibungen und Rückstellungen					(2.204)
Unterschiedsbeträge aus Währungsumrechnungen und Konsolidierungskreisänderungen					232
Stand zum 31.12.1999					<u>11.588</u>

3. Nach der Equity-Methode konsolidierte Beteiligungen

	Beteiligung in %	31.12.1999			31.12.1998	31.12.1997
		Eigenkapital	Ergebnis	Gesamt		
ATEV (und ihre Tochtergesellschaft Sextant Avionique)				0	1.062	664
SOFEMA	25,42	64		64	56	58
OGA	34,73	76	7	83	51	53
Airbus Finance Company	37,90	580	5	585	498	500
Airbus Industrie Financial Services(*)	37,90			n.m	n.m	n.m
Konzerngesellschaften von MMS		6		6		
Tochtergesellschaften des Bereichs						
Flugkörper	34	18	52			
Beteiligungen von Dassault Aviation		<u>38</u>	<u>3</u>	<u>41</u>	<u>39</u>	
		<u>798</u>	<u>33</u>	<u>831</u>	<u>1.706</u>	<u>1.275</u>

(*) Das Kapital der AIFS ist in zwei Arten von Aktien aufgeteilt; die von Airbus Industrie gehaltenen Aktien sind voll stimmberechtigt, beinhalten jedoch keine Ansprüche auf eine Beteiligung an den Ergebnissen und den Rücklagen.

AEROSPATIALE MATRA

Veränderung der nach der Equity-Methode konsolidierten Beteiligungen

Stand zum 31.12.1997	1.275
Ausgeschüttete Dividenden	(11)
Beteiligungen von Dassault Aviation	39
Unterschiedsbeträge aus Währungsumrechnungen und Änderungen des Konsolidierungskreises (davon 340 Mio Francs für Sextant Avionique)	303
Anteil am Jahresergebnis	<u>100</u>
Stand zum 31.12.1998	1.706
Einlagen Matra Hautes Technologies	260
Ausgeschüttete Dividenden	(22)
Veräußerung von ATEV	(1.062)
Veräußerung von Nortel Matra Cellular	(181)
Unterschiedsbeträge aus Währungsumrechnungen und sonstige Änderungen des Konsolidierungskreises	97
Anteil am Jahresergebnis	<u>33</u>
Stand zum 31.12.1999	<u><u>831</u></u>

Im Folgenden sind die Kurzbilanzen der nach der Equity-Methode konsolidierten Finanzierungsgesellschaften aufgeführt, deren Posten zum Dollarkurs des jeweiligen Bilanzstichtages, d. h. zu 6,53 F am 31. Dezember 1999 und zu 5,62 F am 31. Dezember 1998, umgerechnet wurden.

Airbus Finance Company (Kapitalanteil Aerospatiale: 37,9 %) (in Mio. Francs, zu 100 %)

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>
Sachanlagen (Flugzeuge)	1.274	1.684
Forderungen	2.696	1.324
Liquide Mittel	<u>694</u>	<u>19</u>
	<u>4.664</u>	<u>3.027</u>
Eigenkapital	1.546	1.317
Rückstellungen	97	58
Finanzverbindlichkeiten	2.991	1.523
Sonstige Verbindlichkeiten	<u>30</u>	<u>129</u>
	<u>4.664</u>	<u>3.027</u>

Das Unternehmen hat zwei neue Finanzierungsverträge verbucht, was zu einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten zum einen und der Forderungen zum anderen um rund 172 Mio. Dollar geführt hat.

Die Finanzverbindlichkeiten lauten auf USD und setzen sich wie folgt zusammen:

	<u><1 Jahr</u>	<u>1-5 Jahre</u>	<u>>5 Jahre</u>	<u>Gesamt</u>		
	74	1.611	1.306	2.991		
					<u>vorher</u>	<u>nachher</u>
					(Swappeschäfte)	
Variable verzinsliche Verbindlichkeiten					1.685	2.991
Festverzinsliche Verbindlichkeiten					<u>1.306</u>	<u>0</u>
					<u>2.991</u>	<u>2.991</u>

AEROSPATIALE MATRA

Airbus Industrie Financial Services (Indirekte Beteiligung von Aerospatiale: 37,9 %) (in Mio. Francs, zu 100 %)

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>
Sachanlagen (Flugzeuge)	14.451	13.550
Airbus Industrie gewährte Darlehen(*)	5.629	517
Forderungen	10.180	8.014
Liquide Mittel	<u>235</u>	<u>146</u>
	<u>30.495</u>	<u>22.227</u>
Eigenkapital.....	241	191
Rückstellungen	235	281
Verbindlichkeiten gegenüber Airbus Industrie.....	10.997	8.492
Sonstige Verbindlichkeiten(*)	<u>19.022</u>	<u>13.263</u>
	<u>30.495</u>	<u>22.227</u>

(*) 1999 hat AIFS einen Kredit in Höhe von 800 Mio. Dollar bei einem Trust aufgenommen, der dafür Anleihen im Gesamtbetrag von 1.689 Mio. Dollar begeben hat, was dem aufgezinnten Wert der ausstehenden, von Kunden der Airbus Industrie zu zahlenden Leasingraten entspricht. Der Trust hat sich verpflichtet, GIE Airbus Industrie die Summen zur Verfügung zu stellen, die zur Zahlung der Leasingraten an die Investoren erforderlich sind, die den Verkauf der betroffenen Flugzeuge finanziert haben. AIFS hat die 800 Mio. Dollar anschließend langfristig bei GIE Airbus Industrie angelegt.

Die Finanzverbindlichkeiten lauten auf USD und setzen sich wie folgt zusammen:

<u><1 Jahr</u>	<u>1-5 Jahre</u>	<u>>5 Jahre</u>	<u>Gesamt</u>
1.535	17.487		19.022

Variable verzinsliche Verbindlichkeiten.....	10.651
Festverzinsliche Verbindlichkeiten	<u>8.371</u>
	<u>19.022</u>

Die Anlagewerte entsprechen dem Nettowert der Flugzeuge, die Gegenstand einfacher Leasingverträge sind. Bei den Forderungen handelt es sich im Wesentlichen um Forderungen aus Finanzleasingverträgen.

Die von diesen Unternehmen erhaltenen Zusagen sind in den unter Ziffer 13 aufgeführten eingegangenen Verpflichtungen enthalten und sind gegebenenfalls Gegenstand von Rückstellungen für Risiken und Aufwendungen, welche unter Ziffer 9 vermerkt sind.

4. Finanzanlagen

	31.12.1999			31.12.1998	31.12.1999
	Brutto	Abschreibungen oder Rückstellungen	Netto		
Beteiligungen.....	1.728	207	1.521	1.993	892
Forderungen aus Beteiligungsverhältnissen.....	398	2	396	277	178
Darlehen	501	67	434	437	486
Sonstige Finanzanlagen.....	<u>319</u>	<u>3</u>	<u>316</u>	<u>265</u>	<u>441</u>
	<u>2.946</u>	<u>279</u>	<u>2.667</u>	<u>2.972</u>	<u>1.997</u>

AEROSPATIALE MATRA

Veränderung der Beteiligungen

	<u>Brutto</u>	<u>Abschreibungen oder Rückstellungen</u>	<u>Netto</u>
Stand zum 31.12.1997	1.096	204	892
Einbringung von Dassault Aviation	26	1	25
Erwerbe und Zeichnungen	1.516		1.516
Veräußerungen und Kapitalherabsetzung	(443)	(3)	(440)
Konsolidierungskreisveränderungen und Unterschiedsbeträge aus Währungsumrechnungen			<u>0</u>
Stand zum 31.12.1998	2.195	202	1.993
Einbringung von MHT	114	20	94
Erwerbe und Zeichnungen	829		829
Verteilung der Thomson-CSF-Aktien an die Aktionäre	(1.333)		(1.333)
Veräußerungen und Kapitalherabsetzung	(95)		(95)
Veränderung der Rückstellungen		(33)	33
Sonstige Konsolidierungskreisveränderungen und Unterschiedsbeträge aus Währungsumrechnungen	<u>18</u>	<u>18</u>	<u>0</u>
Stand zum 31.12.1999	<u>1.728</u>	<u>207</u>	<u>1.521</u>

Nicht konsolidierte Beteiligungen

	<u>31.12.1999</u>			<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
	<u>Beteiligung in %</u>	<u>Bruttobetrag</u>	<u>Rückstellungen</u>	<u>Nettobetrag</u>	<u>Nettobetrag</u>
Thomson-CSF				1.333	0
Arianespace Participation	12,26	245		204	357
Unilaser	99,99	181	108	76	
Sopartech	2,18	44		44	90
Aerospatiale Batteries		37		37	76
Sycomore Holding		33		33	44
ATR Ireland Ltd	50,00	23		23	23
Nahuelsat				53	50
STARSEM		132		0	50
EMBRAER		630			
Sonstige		<u>403</u>	<u>99</u>	<u>304</u>	<u>190</u>
		<u>1.728</u>	<u>207</u>	<u>1.521</u>	<u>892</u>

5. Vorräte

	<u>31.12.1999</u>			<u>31.12.1998</u>			<u>31.12.1997</u>
	<u>Brutto</u>	<u>Rückstellungen</u>	<u>Netto</u>	<u>Brutto</u>	<u>Rückstellungen</u>	<u>Netto</u>	<u>Netto</u>
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.911	726	3.185	2.746	568	2.178	1.721
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	24.490	353	24.137	18.115	351	17.764	12.096
Zwischenprodukte und Fertigerzeugnisse	12.187	2.093	10.094	11.533	1.836	9.697	8.236
	<u>40.588</u>	<u>3.172</u>	<u>37.416</u>	<u>32.394</u>	<u>2.755</u>	<u>29.639</u>	<u>22.053</u>

AEROSPATIALE MATRA

Aufgliederung nach Sektoren

	<u>31.12.1999</u>
Luftfahrt	19.661
Dassault Aviation	8.745
Flugkörper	4.847
Raumfahrt	3.193
Systeme, Dienstleistungen und Telekommunikation.....	934
Sonstige	<u>36</u>
	<u><u>37.416</u></u>

6. Forderungen

	<u>31.12.1999</u>			<u>31.12.1998</u>			<u>31.12.1997</u>
	<u>Brutto</u>	<u>Rückstellungen</u>	<u>Netto</u>	<u>Brutto</u>	<u>Rückstellungen</u>	<u>Netto</u>	<u>Netto</u>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	24.442	2.181	22.261	19.110	1.881	17.229	14.743
Sonstige Forderungen.....	<u>11.529</u>	<u>14</u>	<u>11.515</u>	<u>7.533</u>	<u>9</u>	<u>7.524</u>	<u>7.124</u>
	<u><u>35.971</u></u>	<u><u>2.195</u></u>	<u><u>33.776</u></u>	<u><u>26.643</u></u>	<u><u>1.890</u></u>	<u><u>24.753</u></u>	<u><u>21.867</u></u>

Zum 31. Dezember 1999 beinhaltet der Posten „Sonstige Forderungen“ aktive latente Steuern in Höhe von 661 Mio. Francs, die hauptsächlich durch steuerlich nicht abschreibbare Rückstellungen bedingt sind. Zum 31.12.1998 beliefen sich die aktiven latenten Steuern auf 217 Mio. Francs.

7. Aktive Transitorische Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesen Posten sind die für den Kauf von Devisenoptionen (die nicht zu den „Zero-Cost-Strategien“ gehörten) gezahlten Prämien verbucht, deren Gesamtbetrag sich 1999 auf 26 Mio. Francs belief gegenüber 416 Mio. Francs im Vorjahr (davon 156 Mio. Francs für vorgetragene Terminverkäufe).

Die im Rahmen der „Zero-Cost-Strategien“ gezahlten und durch den Verkauf von Optionen eingekommenen Prämien wurden direkt im Ergebnis verbucht.

Zu den aktiven transitorischen Rechnungsabgrenzungsposten gehören auch die sich zum 31. Dezember 1999 auf 1.752 Mio. Francs (Vorjahr: 1.608 Mio. Francs) belaufenden Ausgaben für Kommerzialisierung und Support (Ausbildung der Piloten, Versicherungen usw.), die im Rahmen der Flugzeuglieferungen anfielen. Diese Ausgaben, denen Verträge mit Kunden zugrunde liegen, werden bei Vertragsbeendigung in der Berechnung der Ergebnisse berücksichtigt und bei Lieferung der Flugzeuge als Aufwand verbucht.

8. Eigenkapital

Das Kapital ist in 403.687.775 Stückaktien im Nennwert von je 20 Francs eingeteilt.

Die Veränderung des Eigenkapitals ist in einer der Bilanz beigefügten Tabelle dargestellt.

	<u>Eigenkapital</u>	<u>Ergebnis</u>	<u>Gesamt</u>	<u>Zum Vergleich: Ende 1998</u>
Bei den Minderheitsbeteiligungen handelt es sich um:				
die Beteiligung von DaimlerChrysler Aerospace an				
Eurocopter.....	1.067	152	1.219	1.054
die Beteiligung der Minderheitsaktionäre an Sogerma und				
ihren Tochtergesellschaften.....	84	6	90	87
Sonstige	<u>2</u>	<u>(1)</u>	<u>1</u>	<u>2</u>
	<u><u>1.153</u></u>	<u><u>157</u></u>	<u><u>1.310</u></u>	<u><u>1.143</u></u>

AEROSPATIALE MATRA

9. Rückstellungen für Risiken und Aufwendungen

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
		<i>pro forma</i>		
Verluste bei Vertragsbeendigung	237	347	218	338
Gewährleistungen gegenüber Kunden.....	1.495	1.243	936	614
Finanzielle Garantien aus dem Verkauf von				
Flugzeugen	2.542	2.123	2.123	1.873
Vertragsstrafen und -risiken	869	637	365	430
Zu erbringende Leistungen.....	1.747	1.371	1.303	1.071
Ruhestandsabfindungen und Prämien für verdiente				
Mitarbeiter („Médailles de travail“).....	3.507	3.245	2.996	2.363
Restrukturierungen.....	463	383	125	351
Sonstige Risiken und Aufwendungen.....	1.437	1.194	932	585
Latente Steuern	95	77	71	1
SUMME	<u>12.392</u>	<u>10.620</u>	<u>9.069</u>	<u>7.626</u>

Wegen der Wechselkursänderungen, insbesondere des Dollar (der am 31.12.1999 bei 6,53 F stand, gegenüber 5,62 F zum 31.12.1998), wurden die Rückstellungen insgesamt um 675 Mio. Francs erhöht.

Pensionsverpflichtungen und Prämien für verdiente Mitarbeiter („Médailles de travail“)

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Bewertungsprämissen			
Aufzinsungsfaktor.....	5 %	5 %	6 %
Gehaltssteigerungsrate.....	3 %	3 %	3 %
Versicherungsmathematischer Wert der erworbenen Ansprüche.....	4.302	3.797	2.795
Noch nicht abgeschriebene versicherungsmathematische Verluste.....	795	801	432
Rückstellungen.....	<u>3.507</u>	<u>2.996</u>	<u>2.363</u>

Die Nettozuführung zu den Rückstellungen lässt sich wie folgt aufschlüsseln:

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Im laufenden Jahr erworbene Ansprüche.....	153	119	108
Im laufenden Jahr in Anspruch genommene Rechte	(128)	(114)	(85)
Finanzkosten aus dem versicherungsmathematischen Wert der			
erworbenen Ansprüche mit Gehaltsvorausberechnung.....	184	173	162
Abschreibung des Unterschiedsbetrages.....	49	48	31
Nettozuführung zu den Rückstellungen für Pensionen und			
Prämien für verdiente Mitarbeiter	<u>258</u>	<u>226</u>	<u>216</u>

AEROSPATIALE MATRA

10. Finanzverbindlichkeiten und Nettoverschuldung

	31.12.1999			31.12.1998	31.12.1997
	<u>< 1 Jahr</u>	<u>1-5 Jahre</u>	<u>> 5 Jahre</u>		
Anleihen					
In Frankreich begebene Anleihen					
9,6 % — Februar 1991		898		898	898
9,4 % — September 1991		807		807	807
Nullkupon — Februar 1992, Laufzeit bis 2002		140		140	140
8,7 % — November 1992, Laufzeit bis 2002		804		804	803
Im Ausland begebene Anleihen					
9,125 % — März und Juni 1992, Laufzeit bis 2002		1.614		1.614	1.614
8,375 % — Februar 1993, Laufzeit bis 2003..		260		260	260
100 Mio. Schweizer Franken 4,75 % — Mai 1993, Laufzeit bis 1998					378
7 % — Juli 1993, Laufzeit bis 2003.....		594		594	594
1.500 Mio. Luxemburger Franken, 8,125 % — 1994					
Unternehmenssparplan	<u>93</u>	<u>419</u>		<u>512</u>	<u>367</u>
	<u>93</u>	<u>5.536</u>		<u>5.629</u>	<u>5.484</u>
Verbindlichkeiten gegenüber					
Kreditinstituten	309	2.831	308	3.448	2.158
Leasing-Finanzierung des					
Anlagevermögens	139	509	883	1.530	1.311
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	354	471	236	1.061	456
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	2.318			2.318	1.404
(Commercial Papers und Verbindlichkeiten mit einer Gesamtlaufzeit von weniger als 1 Jahr)					1.853
Kontokorrente für die nicht konsolidierten Tochtergesellschaften					
	<u>269</u>			<u>269</u>	
Gesamt	<u>3.482</u>	<u>9.346</u>	<u>1.427</u>	<u>14.255</u>	<u>10.813</u>
				<u>10.813</u>	<u>11.754</u>

Aufschlüsselung der Finanzverbindlichkeiten zum 31. Dezember 1999

— Nach Währung

	<u>Kurs</u>	<u>Fremdwährungs- betrag</u>	<u>Gegenwert in FRF</u>
EUR.....	6,55957	1.715	11.249
USD	6,53	421	2.746
Sonstige.....			<u>260</u>
Gegenwert in FRF insgesamt			14.255

— Nach Art der Verzinsung

	<u>Swapgeschäfte</u>	
	<u>vorher</u>	<u>nachher</u>
Variabel verzinsliche Verbindlichkeiten	2.793	4.230
Festverzinsliche Verbindlichkeiten	<u>11.462</u>	<u>10.025</u>
	<u>14.255</u>	<u>14.255</u>

AEROSPATIALE MATRA

Nettoverschuldung

	<u>31.12.1999</u>	<u>01.01.1999</u>
Finanzverbindlichkeiten (darunter Vorauszahlungen i.H.v. 210 Mio. Francs per 1. Januar 1999 von nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen, mit denen Finanzierungsvereinbarungen geschlossen wurden).....	14.255	13.329
davon abzuziehen: Wertpapierbestand	(13.547)	(7.918)
Liquide Mittel (darunter Darlehen i.H.v. 100 Mio. Francs per 31. Dezember 1998 an nicht konsolidierte verbundene Unternehmen, mit denen Finanzierungsvereinbarungen geschlossen wurden)	<u>(5.120)</u>	<u>(5.230)</u>
Nettoverschuldung (+) oder Liquide Mittel (-)	<u>(4.412)</u>	<u>181</u>
Abnahme der Nettoverschuldung	<u>(4.593)</u>	
	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>
 Bewertung der Wertpapiere		
Buchwert.....	13.547	7.918
Marktwert.....	14.467	8.670

Zum 31. Dezember 1999 kann Aerospatiale Matra, wie bereits zum 31. Dezember 1998, eine bis 2002 laufende Kreditlinie in Höhe von 500 Mio. Francs in Anspruch nehmen.

11. Passive Transitorische Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesen Posten waren durch den Verkauf von Devisenoptionen (die nicht zu den „Zero-Cost-Strategien“ gehörten) eingemommene Prämien verbucht, deren Gesamtbetrag sich Ende 1998 auf 110 Mio. Francs belief.

Die im Rahmen von „Zero-Cost-Strategien“ eingenommenen und für den Kauf von Optionen bezahlten Prämien wurden direkt im Ergebnis verbucht.

12. Absicherung des Währungs- und Zinsrisikos

1. Einsatz von Finanzinstrumenten

Die vom Konzern eingesetzten Finanzinstrumente dienen der Absicherung der Risiken, die an seine betrieblichen Aktivitäten und die Verwaltung seiner Zahlungsmittel geknüpft sind.

Das mit diesen Instrumenten verbundene Erfüllungsrisiko soll durch die Zentralisierung der Verpflichtungen und durch genaue Regeln, die je nach Art der Transaktion, des Finanzinstrumentes und des Kontrahenten die Grenzen des Risikos festlegen, so weit wie möglich ausgeschaltet werden. Alle Geschäfte mit Finanzinstrumenten sind Gegenstand interner Kontrollmechanismen sowie einer direkten Überwachung durch die Generaldirektion.

Das Währungs- und Zinsrisiko der meisten Konzerngesellschaften wird bei der Muttergesellschaft zentral verwaltet.

Die Politik des Konzerns zur Absicherung der Währungs- und Zinsrisiken ist im Folgenden dargestellt.

1.1 Währungsrisiko

1.1.1 Allgemeine Grundsätze

Die globale Absicherung des Währungsrisikos ist durch Terminverkäufe und den Kauf von Verkaufsoptionen zu Kursen, die dem Konzern ein ausreichendes Rentabilitätsniveau sichern müssen, gewährleistet.

Die mit dem Kauf von Verkaufsoptionen verbundenen Kosten wurden gering gehalten, indem gleichzeitig Kaufoptionen verkauft wurden. Die Kombination dieser beiden Geschäfte entspricht einer Absicherungsstrategie, die unter der Bezeichnung „Cylinder-Hedge“ (Bandbreitenoption) bekannt ist und einen Kurs garantiert, der zwischen den Ausübungspreisen der verkauften und der gekauften Optionen liegt.

Im Rahmen der „Zero-Cost-Strategien“, bei denen es sich um eine Sonderform der oben beschriebenen Konstruktion handelt, wurden die für den Kauf der Verkaufsoptionen gezahlten Prämien vollständig durch die

AEROSPATIALE MATRA

Prämien finanziert, die beim Verkauf von Kaufoptionen eingenommen wurden. Die verkauften Kaufoptionen konnten auf einen höheren Betrag lauten als die gekauften Verkaufsoptionen und eine längere Laufzeit haben.

Daher kann es vorkommen, dass der Betrag der verkauften Kaufoptionen zu einem bestimmten Zeitpunkt höher ist als der Betrag der verbleibenden gekauften Verkaufsoptionen. Die Ausübungspreise der Optionen gewährleisteten dabei jedoch eine hinreichende Rentabilität des Flugzeuggeschäfts, und ihre Volumina stehen im Einklang mit dem Auftragsbuch.

Im Falle eines Anstiegs des Dollar über die Ausübungskurse der verkauften Kaufoptionen hinaus ist der Kurs, zu dem die Umsatzerlöse der zukünftigen Geschäftsjahre umgerechnet werden, daher — in Höhe der Nettoposition der Kaufoptionsverkäufe — nach oben begrenzt. Da die Gesellschaft die Gewissheit hat, im Rahmen ihrer laufenden Geschäftstätigkeit oder der seit 1999 bestehenden Finanzierungsvereinbarungen mit den Tochtergesellschaften Dollar einzunehmen, hat eine solche mögliche Begrenzung des Kurses nach oben im Konzernabschluss nur einen entgangenen Gewinn zur Folge.

1.1.2 Absicherung des Währungsrisikos im Geschäftsjahr 1999

Da ein Teil des Kapitals von Aerospatiale Matra an die Börse gebracht wurde, schien es sinnvoll, zu einer neuen Strategie der Absicherung des Dollarkursrisikos überzugehen. Diese neue Strategie kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Übereinstimmung der Laufzeiten der Put-Portfolios (Verkaufsoptionen) und der Call-Portfolios (Kaufoptionen) sowie
- Übereinstimmung der Fälligkeiten der eingesetzten Finanzinstrumente und der zu erwartenden Nettodollareinnahmen aus den Aufträgen.

In diesem Zusammenhang hat Aerospatiale Matra ihren Mechanismus zur Absicherung des Währungsrisikos ergänzt, um zu gewährleisten, dass die im Geschäftsjahr 2000 eingenommenen Dollarbeträge zu einem Kurs von rund 5,50 F verkauft werden können und dass die Dollareinnahmen der Geschäftsjahre 2001 und 2002:

- zur einen Hälfte zu einem Dollarkurs, der zwischen 5,50 F und 5,60 F liegt,
- und zur anderen Hälfte zu einem Preis, der 0,40 F über dem Marktkurs des Dollar liegt, nach oben aber auf 5,50 bis 5,60 F begrenzt ist, verkauft werden können.

Die Gesellschaft hat dazu die „überschüssigen“ Verkäufe von Kaufoptionen des Geschäftsjahres 1999 auf die Jahre 2000 bis 2002 vorgetragen und ihr Portfolio um Put-Optionen und Put-Spreads (kombinierte Käufe und Verkäufe von Verkaufsoptionen, bei denen die Ausübungspreise der verkauften Optionen unter denen der gekauften liegen) ergänzt.

Die dadurch entstandenen Kosten beliefen sich auf 2.628 Mio. Francs und wurden im außerordentlichen Ergebnis verbucht.

Die im Vergleich zu den erwarteten Dollareinnahmen überschüssigen verkauften Kaufoptionen, die zum 31. Dezember 1999 mit rund 1 Mrd. Dollar zu Buche schlugen, wurden mit einem nach oben auf rund 5,50 F begrenzten Kurs bis 2003 verlängert.

1.2 Zinsrisiko

Der Konzern setzt zur Absicherung des Zinsrisikos mehrere Arten von Finanzinstrumenten ein, um so seine Finanzierungskosten gering zu halten und ein optimales Verhältnis zwischen festverzinslichen und variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zu gewährleisten.

Die Instrumente zur Absicherung des Zinsrisikos beziehen sich stets auf Finanzverbindlichkeiten, deren Nennbetrag zumindest gleich hoch ist und die entweder die gleiche oder eine längere Laufzeit haben.

AEROSPATIALE MATRA

2. Absicherung des Währungsrisikos

Die zur Absicherung des Dollarkursrisikos aufgebauten Positionen setzten sich wie folgt zusammen:

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u> (in Mio. Dollar)	<u>31.12.1997</u>
In jedem Fall zu erfüllende Währungssicherungskontrakte:			
Netto-Terminverkäufe.....	2.253	1.130	2.561
Verkaufsoptionen ohne „Knock-out-Level“	4.817	658	710
Kombinierte Verkäufe und Käufe von Verkaufsoptionen, bei denen der Ausübungspreis der verkauften Option niedriger ist als der der gekauften (Put-Spreads).....	3.065		
Sonstige			
Barrier-Verkaufsoptionen, die verfallen, wenn der Kurs ein bestimmtes Niveau, das sog. „Knock-out-Level“, erreicht(*).....	<u>547</u>	<u>3.060</u>	<u>4.997</u>

(*) da es sich hierbei um bedingte Verpflichtungen handelt, d. h. Verpflichtungen, von denen nicht sicher ist, ob sie erfüllt werden müssen, werden diese Instrumente in der Währungssicherung nicht berücksichtigt.

Die Kaufoptionsverkäufe, die im Rahmen von „Zero-Cost-“ oder „Debit-Cost-Strategien“ getätigt wurden, lassen sich folgendermaßen aufgliedern:

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u> (in Mio. Dollar)	<u>31.12.1997</u>
Verkauf von Kaufoptionen.....	11.241	14.064	17.788
Kauf von Kaufoptionen.....	<u>33</u>	<u>2.476</u>	<u>4.430</u>
Nettoverkäufe.....	11.208	11.588	13.358
davon Barrier-Optionen.....	10.366	3.053	6.567
Verkauf von Barrier-Kaufoptionen.....	<u>0</u>	<u>300</u>	<u>1.050</u>

Der Betrag der Nettoposition der Kaufoptionsverkäufe liegt unter dem Gesamtbetrag der durch die Aufträge des Konzerns gesicherten Dollar-Nettoeinnahmen.

Der mittlere, durch den Einsatz der Sicherungskontrakte erzielte Dollar-Verkaufskurs lag 1999 bei 5,49 F gegenüber 5,22 F im Vorjahr (bzw. 5,51 F, rechnet man die Kosten der 1998 erfolgten teilweisen Umstellung der Absicherungsmechanismen, die sich auf 699 Mio. Francs beliefen, nicht ein).

Ende Dezember 1999 ergab sich für die zur Absicherung des Währungsrisikos eingesetzten Finanzinstrumente, nach Fälligkeitsjahr aufgefächert, folgendes Bild:

	<u>Gesamt</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Terminverkäufe, Netto.....	2.253	1.650	399	195	9
Käufe von Verkaufsoptionen ohne „Knock-out-Level“.....	4.817	1.835	2.682	300	
Käufe von Put-Spreads	3.065		325	2.740	
Käufe von Verkaufsoptionen mit „Knock-out-Level“ (Barrier-Optionen)	547	364	183		
Verkäufe von Kaufoptionen mit oder ohne „Knock-out-Level“, netto	<u>11.208</u>	<u>3.124</u>	<u>3.801</u>	<u>4.283</u>	<u> </u>

Die auf andere Währungen lautenden Positionen setzten sich zum 31. Dezember 1999 wie folgt zusammen:

	<u>Gesamt</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Terminverkäufe, Netto.....	923	769	135	10	9
Netto-Käufe von Verkaufsoptionen.....	0				
Verkäufe von Kaufoptionen.....	<u>0</u>				

AEROSPATIALE MATRA

3. Absicherung des Zinsrisikos

Die zur Absicherung des Zinsrisikos aufgebauten Positionen setzen sich zum 31. Dezember 1999, nach Instrumenten aufgefächert, wie folgt zusammen:

<u>Zum 31. Dezember 1999</u>	<u>Gesamt</u>	<u>Restlaufzeit</u>		
		<u>< 1 Jahr</u>	<u>1-5 Jahre</u>	<u>> 5 Jahre</u>
Zinsswaps Festverzinsung auf der Schuldnerseite.....	1.255		1.255	
Festverzinsung auf der Gläubigerseite.....	3.450	255	3.195	
Gekaufte Caps.....	560	324	236	
Verkaufte Caps.....	0			
Gekaufte Floors.....	0			
Verkaufte Floors.....	<u>313</u>	<u>77</u>	<u>236</u>	

Aerospatiale Matra hat die von ihr begebenen langlaufenden Anleihen und andere langfristige festverzinsliche Darlehen im Rahmen von Swapgeschäften gegen variabel verzinsliche Verbindlichkeiten in Höhe von 1.437 Mio. Francs getauscht (Ende 1998: 1.350 Mio. Francs).

Ende 1998 hatte Aerospatiale Matra, die ihren Töchtern im Rahmen des zentralen Cash-Managements des Konzerns kurzfristige, zum gewichteten Durchschnittssatz verzinste Kredite einräumt, die Ausgabezinssätze ihrer Commercial Papers gegen gewichtete Durchschnittssätze und Sätze für 4-Monatsgeld „geswapt“. Das Gesamtvolumen dieser Geschäfte belief sich Ende 1998 auf 100 Mio. Francs.

4. Marktwert der Finanzinstrumente der USD-Positionen

Die Bewertungsprämissen und -methoden, die zur Ermittlung der im Folgenden aufgeführten Angaben in Anwendung kamen, sind naturgemäß rein theoretischer Art. Insbesondere gelten für sie folgende Vorbehalte:

- Die Marktwerte wurden auf Grundlage der Kurse des Bilanzstichtages geschätzt und entsprechen daher den Beträgen, die zu zahlen gewesen oder eingenommen worden wären, wenn die entsprechenden Verpflichtungen am Bilanzstichtag aufgekündigt worden wären.
- Folglich geben sie keinen Aufschluss über die Verluste oder Gewinne, die bei Fälligkeit tatsächlich verbucht werden.
- Die Auswirkungen von in der Folge eventuell eintretenden Wechselkurs- oder Zinsänderungen sind in ihnen nicht berücksichtigt.

	<u>Marktwert</u>	
	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>
	<u>(in Mio. Francs)</u>	
Terminverkäufe/-käufe.....	(1.492)	(134)
Devisenoptionen.....	<u>(7.852)</u>	<u>(2.168)</u>
	<u>(9.344)</u>	<u>(2.034)</u>

Die Entwicklung des Marktwertes spiegelt im Wesentlichen den Anstieg des Kassakurses des Dollar zwischen dem 31. Dezember 1998, als er bei 5,62 F stand, und dem 31. Dezember 1999, als 6,53 F für 1 Dollar gezahlt werden mussten, wider. Die Gesellschaft hat das Kursniveau, zu dem sie ihre Dollareinnahmen der Jahre 2000, 2001 und 2002 verkaufen kann, festgelegt und sich zugleich eine nach oben auf rund 5,50 FRF/USD begrenzte Marge gegenüber dem Marktkurs gesichert. Die Entwicklung des Marktwertes ihrer Währungssicherungskontrakte hat keinen Einfluss auf den Kurs, zu dem die zukünftigen Dollareinnahmen eingehen.

AEROSPATIALE MATRA

13. Eingegangene Verpflichtungen

	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>31.13.1997</u>
Leasing ^(a)	979	376	619
Pensionsverpflichtungen ^(b)	795	801	432
Nettoverpflichtungen aus der Finanzierung von Flugzeugverkäufen ^(c) ..	1.541	1.971	2.982
Bürgschaften im Zusammenhang mit der Satelliten-Aktivität.....		266	1.403
Garantie für eine der Airbus Finance Company eingeräumte Kreditlinie ^{(d)(*)}	3.589	3.090	3.291
Sonstige Bürgschaften	1.856	1.001	712
Sonstige Verpflichtungen (u. a. Vertragsbürgschaften)(**).....	<u>18.012</u>	<u>1.705</u>	<u>1.273</u>
	<u>26.772</u>	<u>9.210</u>	<u>10.712</u>

(*) davon in Anspruch genommen 1.025. 579 563

(**) davon Verpflichtungen Matra Hautes Technologies..... 15.639.

- a) Leasing: Hierbei handelt es sich um Verpflichtungen aus Leasingverträgen über relativ geringe Beträge, die im Konzernabschluss keiner Umbewertung unterzogen wurden.
- b) Pensionsverpflichtungen: Es handelt sich um den Teil des Gegenwartswertes der Ruhestandsabfindungen (und eventuellen Zusatzleistungen), der sich aus Änderungen der Bewertungsprämissen (Aufzinsungsfaktor) ergibt und dessen Berücksichtigung sich über einen längeren Zeitraum erstreckt.
- c) Die finanziellen Verpflichtungen aus der Lieferung von Flugzeugen entsprechen dem auf den Konzern entfallenden Anteil (37,9 % für Airbus Industrie und 50 % für ATR) der Bruttoverpflichtungen, die sich aus den von den Wirtschaftlichen Interessengemeinschaften (GIE) abgeschlossenen Verträgen über den Verkauf von Flugzeugen ergeben, abzüglich der von Dritten geleisteten Gegenseicherheiten, des geschätzten Marktwertes der betroffenen Flugzeuge (der anhand von Zahlen ermittelt wird, die von unabhängigen, auf die Bewertung von gebrauchten Zivilflugzeugen spezialisierten Stellen geliefert werden und deren Wert grundsätzlich etwas niedriger angesetzt wird) sowie der in der Bilanz gebildeten Rückstellungen für Risiken.
- d) Garantie für eine AFC eingeräumte Kreditlinie: Es handelt sich um eine Bürgschaft in Höhe von 549,55 Mio. Dollar, die Aerospatiale Matra für den auf sie entfallenden Anteil als Sicherheit für einen der Airbus Finance Company eingeräumten, auf mehrere Währungen lautenden Revolving-Kredit über 1.450 Mio. Dollar geleistet hat. Von dieser Kreditlinie wurden für den auf Aerospatiale Matra entfallenden Teil zum 31. Dezember 1999 nur 157 Mio. Dollar in Anspruch genommen.

AEROSPATIALE MATRA

B — ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

14. Umsatzerlöse

Aufschlüsselung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen:

	Geschäftsjahr 1999			Geschäftsjahr 1998			Geschäftsjahr 1997
	Frankreich	Ausland	Gesamt	proforma derzeitiger Konsolidierungskreis	proforma veröffentlicht	veröffentlicht	
Luftfahrt							
Airbus.....	2.763	33.124	35.887	28.626	27.420	27.420	26.996
Hubschrauber.....	2.072	9.428	11.500	11.139	11.139	11.139	10.191
Sonstige Aktivitäten im Bereich							
der Luftfahrt.....	<u>1.547</u>	<u>4.034</u>	<u>5.581</u>	<u>5.084</u>	<u>6.712</u>	<u>6.830</u>	<u>6.716</u>
Luftfahrt gesamt	6.382	46.586	52.968	44.849	45.271	45.389	43.903
Dassault							
Aviation	2.744	5.904	8.648	9.217	9.217		
Raumfahrt.....	7.242	2.477	9.719	9.910	9.999	5.966	5.420
Flugkörpersysteme.....	3.275	4.292	7.567	10.931	10.931	3.438	3.208
Systeme, Dienstleistungen und Telekommunikation	3.641	2.002	5.643	5.651	5.140		
Sonstige	<u>39</u>	<u>24</u>	<u>63</u>	<u>76</u>	<u>76</u>	<u>76</u>	<u>57</u>
Gesamt.....	<u>23.323</u>	<u>61.285</u>	<u>84.608</u>	<u>80.634</u>	<u>8.0634</u>	<u>54.869</u>	<u>52.588</u>
Beitrag der 1998 veräußerten Satelliten-Aktivität							<u>3.705</u>
Gesamt.....	<u>23.323</u>	<u>61.285</u>	<u>84.608</u>	<u>80.634</u>	<u>80.634</u>	<u>54.869</u>	<u>56.293</u>

Wegen der Gründung der Gesellschaften Aerospatiale Matra Airbus und Aerospatiale Matra Lanceurs Strategiques et Spatiaux zum 1. Januar 1999 haben sich die Konsolidierungskreise der Tätigkeitsbereiche Airbus, Raumfahrt sowie Systeme, Dienstleistungen und Telekommunikation stark verändert im Vergleich zu denen, die für die Erstellung des Referenzdokumentes maßgeblich waren.

72,4 % der Umsatzerlöse wurden im Ausland erwirtschaftet.

Der gesicherte Dollarkurs für die Tätigkeitsbereiche Airbus und ATR lag 1999 bei 5,50 F gegenüber 5,22 F im Geschäftsjahr 1998 (bzw. 5,51 F, rechnet man die Kosten der 1998 erfolgten teilweisen Umstellung der Absicherungsmechanismen, die sich auf 699 Mio. Francs beliefen, nicht ein).

Aufschlüsselung der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 1999 nach Wirtschaftsräumen:

	Geschäftsjahr 1999
Frankreich.....	23.323
Deutschland	5.024
Großbritannien.....	5.139
sonstige Länder der Europäischen Union	11.083
sonstige europäische Länder	<u>5.323</u>
Europa gesamt.....	49.892
Nordamerika.....	17.566
Südamerika.....	2.839
Asien, pazifischer Raum	7.244
Afrika und Mittlerer Osten	<u>7.067</u>
Gesamt.....	<u>84.608</u>

AEROSPATIALE MATRA

15. Aufschlüsselung des Betriebsergebnisses nach Tätigkeitsbereichen

	Geschäftsjahr 1998			Geschäftsjahr 1998 veröffentlicht	Geschäftsjahr 1997
	Geschäftsjahr 1999	pro forma derzeitiger Konsolidierungskreis	pro forma veröffentlicht		
Luftfahrt					
Airbus(*)	1.239	49	(68)	(68)	1.131
Hubschrauber.....	499	498	498	498	4
Sonstige Aktivitäten im Bereich der Luftfahrt(*).....	<u>166</u>	<u>(131)</u>	<u>(14)</u>	<u>(14)</u>	<u>15</u>
Luftfahrt gesamt	1.904	416	416	416	1.150
Dassault Aviation	826	847	847		
Flugkörpersysteme.....	201	1.493	1.548	(341)	15
Raumfahrt	224	598	598	334	191
Systeme, Dienstleistungen und Telekommunikation.....	(77)	(168)	(168)		
Sonstige	<u>69</u>	<u>55</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(67)</u>
Gesamt	<u><u>3.147</u></u>	<u><u>3.241</u></u>	<u><u>3.241</u></u>	<u><u>409</u></u>	<u><u>1.078</u></u>

(*) Die unter Airbus und Sonstige Aktivitäten im Bereich der Luftfahrt für 1998 aufgeführten Beträge wurden einer Umbewertung unterzogen, um den Änderungen des Konsolidierungskreises aufgrund der 1999 gegründeten Tochtergesellschaften Rechnung zu tragen.

16. Finanzergebnis

	Geschäftsjahr 1999	Geschäftsjahr 1998 pro forma	Geschäftsjahr 1998 veröffentlicht	Geschäftsjahr 1997
Dividenden und Anteile am Ergebnis aus gemeinsamen Geschäften.....	66	29	29	63
Aufwendungen und Erträge aus Finanzanlagen.....	950	954	823	864
Zinsen und ähnliche Aufwendungen.....	(1.088)	(1.034)	(905)	(953)
Nettoergebnis aus der Veräußerung von Wertpapieren	<u>107</u>	<u>5</u>	<u>(12)</u>	<u>37</u>
	(31)	(75)	(94)	(52)
Umrechnungsdifferenzen, Zuführungen zu und Auflösung von Abschreibungen, Wertberichtigungen und Rückstellungen	(408)	1	7	85
Sonstige Zuführungen zu und Auflösungen von Abschreibungen, Wertberichtigungen und Rückstellungen	<u>(223)</u>	<u>(12)</u>	<u>(6)</u>	<u>(4)</u>
Gesamt.....	<u><u>(596)</u></u>	<u><u>(57)</u></u>	<u><u>(64)</u></u>	<u><u>(92)</u></u>

Von den Differenzen aus der Währungsumrechnung entfallen 239 Mio. Francs auf GIE Airbus Industrie, 78 Mio. Francs auf Aerospatiale Matra, 42 Mio. Francs auf Dassault Aviation und 55 Mio. Francs auf Matra Nortel Communications.

AEROSPATIALE MATRA

17. Außerordentliches Ergebnis

	Geschäftsjahr 1999	Geschäftsjahr 1998 pro forma	Geschäftsjahr 1998	Geschäftsjahr 1997
Erträge aus der Veräußerung von Beteiligungen.....	1.956	1.808	1.138	221
1999: Veräußerung von ATEV für 1.196 Mio. Francs, von Nahuelsat für 81 Mio Francs, eines Teiles der Aktivität von MDTV für 192 Mio. Francs, von Nortel Matra Cellular für 227 Mio. Francs und eines Teiles des Geschäftsbereichs Luftfahrtelektronik für 200 Mio. Francs. 1998: Abtretung der Satelliten-Aktivität an Thomson CSF für 666 Mio Francs, Veräußerung von Beteiligungen im Bereich Satelliten für 423 Mio Francs und im Bereich Telekommunikation für 655 Mio. Francs				
Außergewöhnliche Abschreibungen.....	(45)			
Aufwendungen für Restrukturierungen.....	(416)	(642)	(355)	(145)
Kosten für strategische Operationen (Zusammenschluss mit Matra Hautes Technologies, Privatisierung).....			(45)	(45)
Zuschüsse im Rahmen des Aktienzeichnungsangebotes für die Belegschaft.....	(359)			
Kosten der Umstellung auf das Jahr 2000.....	(29)			
Rückstellungen für Fremdleistungen und mit der Umstellung auf das Jahr 2000 verbundene Risiken..	74	(74)	(74)	
Rückstellungen für die Kosten der Gründung von Tochtergesellschaften	33	(33)	(33)	
Kosten der Umstellung der Mechanismen zur Absicherung des Währungsrisikos.....	(2.628)			
Sonstige außergewöhnliche Posten	(102)	(82)	(59)	(5)
Rückstellungen wegen einer Steuerprüfung.....	(164)			
Gesamt.....	<u>(1.680)</u>	<u>932</u>	<u>572</u>	<u>71</u>

18. Steuern

Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 1991 nach dem Régime du Bénéfice Fiscal Consolidé veranlagt (BFC, entspricht in etwa dem Prinzip der weltweiten Organschaft). Die zu zahlenden Steuern werden auf Grundlage des steuerlichen Konzernergebnisses unter Einbeziehung der französischen und ausländischen Tochtergesellschaften errechnet. Die von den einzelnen Tochtergesellschaften gezahlten Steuern werden von dem von der Muttergesellschaft zu entrichtenden Betrag abgezogen. Von den französischen Tochtergesellschaften bezahlte Steuern, die nicht auf diesen Betrag angerechnet werden können, werden der Muttergesellschaft gegebenenfalls zurückerstattet.

	Geschäftsjahr 1999	Geschäftsjahr 1998 pro forma	Geschäftsjahr 1998 veröffentlicht	Geschäftsjahr 1997
Nettosteueraufwand aus dem BFC.....	(142)	7	7	8
Von Einheiten zu zahlende Steuern, die im BFC nicht berücksichtigt sind.....	(386)	(1.299)	(37)	(2)
Steuerguthaben aus dem Rücktrag von Verlu- sten zugunsten der Minderheitsaktionäre				7
Steuernachzahlung infolge einer Steuerprüfung....	(140)			
Latente Steuern	260	102	142	5
Steuerguthaben Forschung		40	40	
	<u>(408)</u>	<u>(1.150)</u>	<u>152</u>	<u>18</u>

AEROSPATIALE MATRA

Seit dem 31. Dezember 1998 gibt es keine vortragbaren Verluste mehr auf Ebene der Groupe Fiscal Consolidé Aerospatiale.

In der Bilanz lassen sich die Steuerbewegungen wie folgt aufschlüsseln:

	<u>31.12.1998</u>	<u>Einbringungen</u>	<u>Ergebnis</u>	<u>Sonstige Bewegungen</u>	<u>31.12.1999</u>
Aktive latente Steuern	217	280	209	(45)	661
Passive latente Steuern.....	<u>(71)</u>	<u>(77)</u>	<u>51</u>	<u>2</u>	<u>(95)</u>
Netto.....	<u>146</u>	<u>203</u>	<u>260</u>	<u>(43)</u>	<u>566</u>

19. Ergebnis der nach der Equity-Methode konsolidierten Gesellschaften

	<u>Geschäftsjahr 1999</u>		<u>Geschäftsjahr 1998 proforma</u>	
	<u>Beteiligung in %</u>	<u>Anteil am Ergebnis</u>	<u>Beteiligung in %</u>	<u>Anteil am Ergebnis</u>
Sextant Avionique.....			50,00	67
SOFEM (ehemals OFEMA).....	25,42		22,05	4
OGA.....	34,73	7	21,69	4
AIRBUS FINANCE Company und sonstige Finanzierungsgesell- schaften.....	37,90	5	37,90	25
Nortel Matra Cellular.....			17,00	34
Sonstige.....		<u>21</u>		<u>15</u>
Gesamt.....		<u>33</u>		<u>149</u>

20. Kosten für Forschung, Entwicklung und Industrialisierung

Die Innovationsanstrengungen (Forschungsaktivitäten, Entwicklung und Industrialisierung), die zum Ausbau der technologischen Ressourcen des Konzerns beitragen, lassen sich anhand der Einteilung in zwei Kategorien quantifizieren:

- Zum einen die selbstfinanzierten Innovationskosten, die sämtlichen Innovationsinvestitionen entsprechen — seien sie aktiviert oder direkt als Aufwand verbucht —, die nicht durch Aufträge finanziert sind;
- zum anderen die selbstfinanzierten Innovationsaufwendungen, durch die sich die Innovationsanstrengungen im Ergebnis widerspiegeln: als Aufwand verbuchte Kosten, Abschreibungen aktivierter Aufwendungen, Nettorückzahlungsaufwand der zurückzuerstattenden Vorauszahlungen.

In den folgenden Angaben ist Dassault Aviation nicht berücksichtigt.

	<u>1999</u>	<u>1998(*)</u>	<u>1997(*)</u>
Selbstfinanzierte Innovationskosten⁽¹⁾	4.910	3.849	3.457
+ Nettoaufwand für die Rückerstattung der vom Staat zur Verfügung gestellten Mittel.....	761	1.297	817
- Aktivierte Eigenleistungen (Spezialanlagen).....	(608)	(293)	(85)
+ Abschreibung des aktivierten Aufwands.....	<u>120</u>	<u>92</u>	<u>162</u>
Selbstfinanzierte Innovationsaufwendungen	<u>5.183</u>	<u>4.945</u>	<u>4.351</u>

(1) Ohne die Kosten für Software, deren Entwicklung nicht zu den Tätigkeitsbereichen des Unternehmens gehört.

(*) Die Angaben für 1998 und 1997 beruhen auf dem vorherigen Konsolidierungskreis, ohne Matra Hautes Technologies und Dassault Aviation.

AEROSPATIALE MATRA

21. Mitarbeiter

	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Zahl der Mitarbeiter der Konzerngesellschaften zum Jahresende	52.890	37.120	37.690
Zahl der Mitarbeiter gewichtet nach geleisteter Arbeitszeit (Berücksichtigung der auf Teilzeitbasis beschäftigten Mitarbeiter).....	52.387	36.647	37.157

22. Ergänzende Angaben

Die Gesellschaft, die ursprünglich einen Verwaltungsrat hatte, wurde mit Wirkung zum 11. Juni 1999 in eine Gesellschaft mit Vorstand und Aufsichtsrat umgewandelt.

Die Gesamtsumme der bis zu diesem Datum an einige der Verwaltungsratsmitglieder gezahlten Sitzungsgelder und der Vergütungen der acht Mitglieder der Generaldirektion belief sich auf 7,2 Mio. Francs.

Die Gesamtsumme der vom 11. Juni bis zum 31. Dezember 1999 an die Mitglieder des Vorstands und des Leitungsausschusses — insgesamt 13 Personen — gezahlten Vergütungen belief sich auf 12,4 Mio. Francs. An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 0,9 Mio. Francs gezahlt.

1998 belief sich die Summe der gezahlten Vergütungen und Sitzungsgelder auf 12,2 Mio. Francs.

C — ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

23. Veräußerungen oder Abgänge von Anlagewerten

	<u>1999</u>	<u>1998(*)</u>
An Thomson CSF abgetretene ATEV-Beteiligung (Beteiligung an Sextant Avionique).....	2.222	
Beteiligung an Nahuelsat	134	
An Thomson CSF abgetretene Beteiligung an der Satelliten-Tochtergesellschaft.....		1.333
An Alcatel Space abgetretene sonstige Beteiligungen im Bereich der Satelliten		980
Verringerung der Darlehen	37	200
Veräußerung eines Teils der Aktivität von MDTV	192	
Veräußerung von Nortel Matra Cellular	412	
Veräußerung von Aktivitäten (darunter ein Teil der Luftfahrt-Elektronik für 200 Mio. Francs)	225	
Veräußerung von Sachanlagen	307	470
	<u>3.529</u>	<u>2.983</u>

(*) Die Angaben für 1998 beruhen auf dem vorherigen Konsolidierungskreis, ohne Matra Hautes Technologies und Dassault Aviation.

AEROSPATIALE MATRA

37 boulevard de Montmorency — 75781 Paris Cedex 16
Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 8 074 000 000 Francs
Siret Nr: 572 094 514 00013

Bericht der Abschlussprüfer zum Jahresabschluss
Konzernabschluss für das am 31. Dezember 1999 endende Geschäftsjahr

Ernst & Young Audit
4, rue Auber
75009 Paris

Mazars & Guérard
125, rue de Montreuil
75011 Paris

Bericht der Abschlussprüfer zum Jahresabschluss

Gemäß dem Auftrag, den uns Ihre Hauptversammlung erteilt hat, haben wir den in französischen Francs erstellten Konzernabschluss der Gesellschaft AEROSPATIALE MATRA für das am 31. Dezember 1999 endende Geschäftsjahr in der Form, in der er diesem Bericht beigelegt ist, geprüft.

Der Konzernabschluss ist vom Vorstand erstellt worden. Unsere Aufgabe ist es, ausgehend von unserer Abschlussprüfung eine Stellungnahme zu diesem Jahresabschluss abzugeben.

Wir haben diese Abschlussprüfung nach den Richtlinien unseres Berufsstands durchgeführt. Gemäß diesen Richtlinien müssen wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung die erforderliche Sorgfalt walten lassen, um zur begründeten Gewissheit zu gelangen, daß der Konzernabschluss keine formellen oder materiellen Fehler aufweist. Die Prüfung besteht darin, im Stichprobenverfahren jene aussagekräftigen Elemente zu untersuchen, die in diesem Abschluss enthaltenen Angaben rechtfertigen. Sie beinhaltet ferner die Beurteilung der angewandten buchhalterischen Bewertungsgrundsätze und der bei der Vorbereitung des Jahresabschlusses berücksichtigten Aufschluss gebenden Bewertungen sowie die Beurteilung seiner Gliederung. Wir gehen davon aus, dass unsere Prüftätigkeit eine angemessene Grundlage für unsere Stellungnahme darstellt.

Wir bestätigen, dass der Konzernabschluss wahrheitsgetreu ist und ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage und der Ergebnisse der Gesellschaften vermittelt, die zum Konsolidierungskreis gehören.

Darüber hinaus haben wir die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen geprüft. Zu ihrer Richtigkeit und Übereinstimmung mit dem Konzernabschluss haben wir keine Bemerkungen vorzubringen.

Ausgefertigt in Paris, den 8. März 2000

Die Abschlussprüfer

Ernst & Young Audit:

Jean-Marc Montserrat

Mazars & Guérard:

Bernard España

Alain Vermont

AEROSPATIALE MATRA

UNGEPRÜFTE PROFORMA-FINANZBERICHTE

für die am 31. Dezember 1997 und 31. Dezember 1998 endenden Geschäftsjahre

Die am 31. Dezember 1998 festgestellte Proforma-Konzernbilanz und die am 31. Dezember 1998 und 31. Dezember 1997 festgestellten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen (die nachstehend als die „ungeprüften Pro-forma Finanzberichte“ bezeichnet werden) wurden unter Berücksichtigung der Einbringung der Aktien von Dassault Aviation durch den französischen Staat sowie der Einbringung der Aktien von Matra Hautes Technologies (MHT) durch Lagardère SCA für die Zwecke der Gewinn- und Verlustrechnung am 1. Januar 1997 und der Bilanz am 31. Dezember 1998 erstellt.

Zweck der ungeprüften Proforma-Finanzberichte ist weder die Darstellung der Vermögenslage oder der Ergebnisse der Gruppe, so als ob die Transaktionen tatsächlich an diesen Daten stattgefunden hätten, noch die Antizipation der Vermögenslage oder der Ergebnisse der Gruppe für einen zukünftigen Zeitpunkt oder Zeitraum. Die ungeprüften Proforma-Finanzberichte müssen im Zusammenhang mit den geprüften Konzernabschlüssen von Aerospatiale, Dassault Aviation und MHT für die am 31. Dezember 1997 und 31. Dezember 1998 endenden Geschäftsjahre betrachtet werden.

AEROSPATIALE MATRA

**TABELLE FÜR DEN ÜBERGANG DER HISTORISCHEN JAHRESABSCHLÜSSE
ZU DEN GEMÄSS DEN IN FRANKREICH ALLGEMEIN ANERKANNTEN
RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZEN ERSTELLTEN (UNGEPRÜFTEN)
PROFORMA-FINANZBERICHTEN**

1998

<u>Erläuterung</u>	<u>Aerospatiale</u>	<u>MHT</u>	<u>Dassault Aviation</u>	<u>Eliminierung der konzerninternen Vorgänge</u>	<u>Proforma- Berichtigungen</u>	<u>Umbewertungen</u>	<u>Proforma Aerospatiale Matra (nach den frz. Bilanzierungs- standards)</u>
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
				in Mio. Francs			
Gewinn- und Verlustrechnung							
Umsatzerlöse	8.365	2.575		(26)			10.914
Umsatzaufwendungen	<u>(8.302)</u>	<u>(2.272)</u>		<u>26</u>		<u>1.842</u>	<u>(8.706)</u>
Bruttomarge	<u>63</u>	<u>303</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1.842</u>	<u>2.208</u>
Vertriebskosten						(565)	(565)
Operative Kosten und Verwaltungskosten						(584)	(584)
Forschungs- und Entwicklungskosten						(842)	(842)
Sonstige betriebliche Erträge	166					292	458
Sonstige betriebliche Aufwendungen	<u>(3)</u>	<u>(27)</u>			<u>8</u>	<u>(166)</u>	<u>(188)</u>
Betriebsergebnis	<u>226</u>	<u>276</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>8</u>	<u>(23)</u>	<u>487</u>
Erträge aus Beteiligungen	15	7	73				95
Nettozinsertrag und - aufwand	(14)					(13)	(27)
Sonstige Finanzerträge	<u>5</u>	<u>(5)</u>				<u>12</u>	<u>12</u>
Finanzergebnis	<u>6</u>	<u>2</u>	<u>73</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(1)</u>	<u>80</u>
Ergebnis vor Steuern	<u>232</u>	<u>278</u>	<u>73</u>	<u>0</u>	<u>8</u>	<u>(24)</u>	<u>567</u>
Außerordentliches Ergebnis	(79)	55				24	0
Steuern	23	(136)					(113)
Minderheitsbeteiligungen	<u>(18)</u>						<u>(18)</u>
Nettoergebnis	<u><u>158</u></u>	<u><u>197</u></u>	<u><u>73</u></u>	<u><u>0</u></u>	<u><u>8</u></u>	<u><u>0</u></u>	<u><u>436</u></u>

AEROSPATIALE MATRA

**TABELLE FÜR DEN ÜBERGANG DER HISTORISCHEN JAHRESABSCHLÜSSE
ZU DEN GEMÄSS DEN IN FRANKREICH ALLGEMEIN ANERKANNTEN
RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZEN ERSTELLTEN (UNGEPRÜFTEN)
PROFORMA-FINANZBERICHTEN**

1998

<u>Erläuterung</u>	<u>Aerospatiale</u>	<u>MHT</u>	<u>Dassault Aviation</u>	<u>Eliminierung der konzerninternen Vorgänge</u>	<u>Proforma Berichtigungen</u>	<u>Umbewertungen</u>	<u>Proforma Aerospatiale Matra (nach den frz. Bilanzierungs- standards)</u>
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	in Mio. Francs						
Aktiva							
Immaterielle Anlagewerte.....	89	634			(270)	(28)	425
Sachanlagen.....	1.384	255			(96)	28	1.571
Finanzanlagen.....	713	60			381		1.154
Summe Anlagevermögen	<u>2.186</u>	<u>949</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>15</u>	<u>0</u>	<u>3.150</u>
Rohstoffe.....						264	264
Aktiviert Eigenleistungen.....	4.518	634		7	(1.127)	(1.572)	2.460
Fertigerzeugnisse und Ersatzteile.....						1.309	1.309
Geleistete Anzahlungen.....	536	108		(32)	(20)		592
Vorräte (Bruttowert).....	<u>5.054</u>	<u>742</u>	<u>0</u>	<u>(25)</u>	<u>(1.147)</u>	<u>1</u>	<u>4.625</u>
Erhaltene Anzahlungen.....						(3.965)	(3.965)
Vorräte (Nettowert).....	5.054	742	0	(25)	(1.147)	(3.964)	660
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	2.627	649		(18)	(295)	(423)	2.540
Sonstige Forderungen.....	1.147	173			(9)	344	1.655
Wertpapiere des Umlaufvermögens.....	1.207				(500)	15	722
Liquide Mittel.....	448	339			(47)		740
Summe Umlaufvermögen ...	<u>10.483</u>	<u>1.903</u>	<u>0</u>	<u>(43)</u>	<u>(1.998)</u>	<u>(4.028)</u>	<u>6.317</u>
Aktive latente Steuern.....						64	64
Aktive transitorische Rechnungsabgrenzungsposten	433	10			(44)		399
Summe Aktiva.....	<u>13.102</u>	<u>2.862</u>	<u>0</u>	<u>(43)</u>	<u>(2.027)</u>	<u>(3.964)</u>	<u>9.930</u>
Passiva							
Grundkapital.....	702				529		1.231
Emissionsagios.....							0
Rücklagen.....	254	598			(339)	(12)	501
Sonstige Rücklagen.....						12	12
Eigenkapital.....	<u>956</u>	<u>598</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>190</u>	<u>0</u>	<u>1.744</u>
Minderheitsbeteiligungen....	<u>174</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>12</u>	<u>0</u>	<u>186</u>
Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen.....	1.383	312			(198)	(1.109)	388
Rückstellung für Steuern.....							0
Sonstige Rückstellungen.....	405				(405)	1.109	1.109
Summe Rückstellungen.....	<u>1.788</u>	<u>312</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(603)</u>	<u>0</u>	<u>1.497</u>
Finanzverbindlichkeiten.....	1.648	352			(49)	32	1.983
Verbindlichkeiten für Lieferungen und Leistungen.....	7.589	1.453		(43)	(1.478)	(5.055)	2.466
Sonstige Verbindlichkeiten.....	685	134			(99)	1.047	1.767
Summe Verbindlichkeiten ...	<u>9.922</u>	<u>1.939</u>	<u>0</u>	<u>(43)</u>	<u>(1.626)</u>	<u>(3.976)</u>	<u>6.216</u>
Passive latente Steuern.....						12	12
Passive transitorische Rechnungsabgrenzungsposten	262	13			0		275
Summe Passiva.....	<u>13.102</u>	<u>2.862</u>	<u>0</u>	<u>(43)</u>	<u>(2.027)</u>	<u>(3.964)</u>	<u>9.930</u>

AEROSPATIALE MATRA

**TABELLE FÜR DEN ÜBERGANG DER HISTORISCHEN JAHRESABSCHLÜSSE
ZU DEN GEMÄSS DEN IN FRANKREICH ALLGEMEIN ANERKANNTEN
RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZEN ERSTELLTEN (UNGEPRÜFTEN)
PROFORMA-FINANZBERICHTEN**

1997

Erläuterung	Aerospatiale (1)	MHT (2)	Dassault Aviation (3) in Mio. Francs	Eliminierung der konzerninternen Vorgänge (4)	Proforma- Berichtigungen (5)	Umbewertungen (6)	Proforma Aerospatiale Matra (nach den frz. Bilanzierungs- standards) (7)
Gewinn- und Verlustrechnung							
Umsatzerlöse	8.583	3.160		(14)	(555)		11.173
Umsatzaufwendungen	<u>(8.417)</u>	<u>(2.821)</u>		<u>14</u>	<u>518</u>	<u>1.868</u>	<u>(8.838)</u>
Bruttomarge	<u>165</u>	<u>339</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(37)</u>	<u>1.868</u>	<u>2.335</u>
Vertriebskosten						(493)	(493)
Operative Kosten und Verwaltungskosten						(583)	(583)
Forschungs- und Entwicklungskosten						(774)	(774)
Sonstige betriebliche Erträge						99	99
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(2)	(34)			(2)	(103)	(141)
Betriebsergebnis	<u>163</u>	<u>305</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(39)</u>	<u>14</u>	<u>443</u>
Erträge aus Beteiligungen	27	11	92				130
Nettozinsertrag und -aufwand ...	(8)	(12)			(1)	34	13
Sonstige Finanzerträge	<u>22</u>	<u>12</u>			<u>(1)</u>	<u>(51)</u>	<u>(18)</u>
Finanzergebnis	<u>41</u>	<u>11</u>	<u>92</u>	<u>0</u>	<u>(2)</u>	<u>(17)</u>	<u>125</u>
Ergebnis vor Steuern	<u>204</u>	<u>316</u>	<u>92</u>	<u>0</u>	<u>(41)</u>	<u>(3)</u>	<u>568</u>
Außerordentliches Ergebnis	11	(15)			(3)	7	0
Steuern	3	(163)			13		(147)
Minderheitsbeteiligungen	<u>(1)</u>	<u>(28)</u>			<u>23</u>	<u>(4)</u>	<u>(10)</u>
Nettoergebnis	<u><u>217</u></u>	<u><u>110</u></u>	<u><u>92</u></u>	<u><u>0</u></u>	<u><u>(8)</u></u>	<u><u>0</u></u>	<u><u>411</u></u>

AEROSPATIALE MATRA

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN (UNGEPRÜFTEN) PROFROMA FINANZBERICHTEN ZUM 31. DEZEMBER 1997 UND 31. DEZEMBER 1998

(1) Aerospatiale: Die Konzernabschlüsse von Aerospatiale für die Geschäftsjahre 1997 und 1998 sind die, die der Verwaltungsrat jeweils am 4. und 9. März 1999 festgestellt hat.

Um der neuen Darstellung für die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und -Bilanz Rechnung zu tragen, wurden bestimmte Umbuchungen vorgenommen, die sich wie folgt darstellen:

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung:

- das in den historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen für 1997 und 1998 ausgewiesene „Betriebsergebnis“ entspricht der „Bruttomarge“;
- die in der historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1998 ausgewiesenen „Veräußerungsgewinne“ sind unter dem Posten „sonstige betriebliche Erträge“ erfasst;
- die in den historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen für 1997 und 1998 ausgewiesenen Elemente des „außergewöhnlichen Ergebnisses“ entsprechen dem „außerordentlichen Ergebnis“;
- das in den historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen für 1997 und 1998 ausgewiesene „Finanzergebnis“ wird in den Posten „Nettozinserträge und -aufwendungen“ sowie „sonstige Finanzerträge“ berücksichtigt;
- der in den historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen für 1997 und 1998 unter „Ergebnis der nach der Equity-Methode konsolidierten Gesellschaften“ ausgewiesene Betrag entspricht den „Erträgen aus Beteiligungen“;
- die in den historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen für 1997 und 1998 ausgewiesene „Abschreibung des Firmenwerts“ ist im Posten „sonstige betriebliche Aufwendungen“ enthalten.

Konzernbilanz:

- die in der historischen Konzernbilanz für 1998 ausgewiesenen Posten „nach der Equity-Methode konsolidierte Gesellschaften“ und „Darlehen und Beteiligungen“ sind in den „Finanzanlagen“ enthalten;
- die in der historischen Konzernbilanz für 1998 ausgewiesenen Posten „Rücklagen“ und „Nettoergebnis“ sind in den „Rücklagen“ enthalten;
- die in der historischen Konzernbilanz für 1998 ausgewiesene „In Eigenkapital umzuwandelnde Einbringung“ wird in den „sonstigen Rückstellungen“ berücksichtigt;
- die in der historischen Konzernbilanz für 1998 ausgewiesenen Posten „für Aufträge geleistete Anzahlungen“ und „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ sind im Posten „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ enthalten.

(2) MHT:

- Der Konzernabschluss von MHT für 1998 entspricht dem, der in die Pro-forma-Konzernabschlüsse aufgenommen wurde, die im internationalen Börsenprospekt vom 25. Mai 1999 (Seiten F-1 bis F-6) enthalten sind.
- Der Konzernabschluss von MHT für 1997 entspricht den historischen Konzernabschlüssen, die im internationalen Börsenprospekt vom 25. Mai 1999 (Seiten F-1 bis F-6) enthalten sind.

Um der neuen Darstellung für die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und -Bilanz Rechnung zu tragen, wurden bestimmte Umbuchungen vorgenommen, die sich wie folgt darstellen:

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung:

- das in der historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1997 und in der Pro-forma-Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1998 ausgewiesene „Betriebsergebnis“ entspricht der „Bruttomarge“;

AEROSPATIALE MATRA

- die in der historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1997 und in der Pro-forma-Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1998 ausgewiesenen Elemente des „außergewöhnlichen Ergebnisses“ entsprechen dem „außerordentlichen Ergebnis“;
- das in der historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1997 und in der Pro-forma-Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1998 ausgewiesene „Finanzergebnis“ wird in den Posten „Nettozinserträge und -aufwendungen“ sowie „sonstige Finanzerträge“ berücksichtigt;
- der in der historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1997 und in der Pro-forma-Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1998 unter „Ergebnis der nach der Equity-Methode konsolidierten Gesellschaften“ ausgewiesene Betrag entspricht den „Erträgen aus Beteiligungen“;
- die in der historischen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1997 und in der Pro-forma-Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1998 ausgewiesene „Abschreibung des Firmenwerts“ ist im Posten „sonstige betriebliche Aufwendungen“ enthalten.

Konzernbilanz:

- die in der Proforma-Konzernbilanz für 1998 ausgewiesenen Posten „nach der Equity-Methode konsolidierte Gesellschaften“ sowie „Darlehen und Beteiligungen“ sind in den „Finanzanlagen“ enthalten;
- die in der Proforma-Konzernbilanz für 1998 ausgewiesenen Posten „Rücklagen“ und „Nettoergebnis“ sind in den „Rücklagen“ enthalten;
- die in der Proforma-Konzernbilanz für 1998 ausgewiesenen Posten „für Aufträge geleistete Anzahlungen“ und „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ sind im Posten „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ enthalten.

(3) Dassault Aviation: Die in den Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen von 1997 und 1998 verbuchten Beträge entsprechen der Einbeziehung nach der Equity-Methode der von Aerospatiale Matra gehaltenen Kapitalbeteiligung (45,76 %), die auf der Grundlage der Jahresabschlüsse von Dassault Aviation für 1997 und 1998 bewertet wurde. Diese Konsolidierungsmethode von Dassault Aviation hat keinen Einfluss auf die Konzernbilanz von 1998, denn die Bilanz von Dassault Aviation wurde bereits in die Konzernbilanz von Aerospatiale aufgenommen. Die Entkonsolidierungsbuchungen von Dassault Aviation sind in Spalte (5) angegeben.

(4) Eliminierung der konzerninternen Vorgänge: Die den Transaktionen zwischen Aerospatiale und MHT entsprechenden Beträge und Bewegungen wurden eliminiert.

(5) Proforma-Berichtigungen: Es wurden die folgenden Berichtigungen vorgenommen:

- Annullierung der Konsolidierung von Dassault Aviation: Diese Buchung ermöglicht die Eliminierung der Dassault Aviation-Bilanz aus dem Konzernabschluss von Aerospatiale, in dem diese Bilanz zuvor nach der Methode der Quotenkonsolidierung einbezogen war. Der Konzernabschluss von Aerospatiale enthält jedoch nicht die Gewinn- und Verlustrechnung dieser Einheit, denn der Übergang der Beteiligung des französischen Staates an Dassault Aviation erfolgte im Dezember 1998.
- Einbringung der Aktien von Dassault Aviation und Kapitalerhöhung: Die Einbringungen des französischen Staates von 4 633 547 Dassault-Aviation-Aktien mit einem Nettobuchwert von 405 Mio. Euro wurde durch die Zuteilung von 9 267 094 jungen Aktien mit einem Nennwert von je 15,24 Euro (100 Francs) vergütet, die im Rahmen einer Kapitalerhöhung von Aerospatiale um insgesamt 141 Mio. Euro ausgegeben wurden. Durch diese Kapitalerhöhung wurde ein Emissionsagio in Höhe von 264 Mio. Euro erzielt, das den Rücklagen zugewiesen wurde.

Der im Konzernabschluss von Dassault Aviation ausgewiesene Firmenwert (der Anteil von Aerospatiale beläuft sich nach Auflösung einer 1997 und 1998 bilanzierten Rückstellung für Wertminderung in Höhe von 3 Mio. Euro auf 28 Mio. Euro) wurde annulliert und durch einen Firmenwert ersetzt, der auf Aerospatiale-Ebene ermittelt wurde. Dieser neue Firmenwert wurde vollständig eliminiert, und stattdessen wurde die oben genannte Einbringungsprämie verbucht.

Die Einbringung der Aktien von Dassault Aviation erfolgte nach der Dividendenausschüttung. Folglich wurde die Dividende für 1998 aus den Rücklagen entnommen, was die liquiden Mittel von Aerospatiale um 28 Mio. Euro verringerte.

AEROSPATIALE MATRA

Der Gesamteinfluss dieser Anpassungen auf die Rücklagen, die durch sie um 197 Mio. Euro gesunken sind, wird nachstehend aufgeschlüsselt:

	<u>(in Mio. Euro)</u>
Emissionsagio.....	264
Eliminierung des Firmenwerts.....	(28)
Dividendenausschüttung.....	(28)
Eliminierung der eingebrachten Aktien.....	<u>(405)</u>
Summe	<u><u>(197)</u></u>

- Einbringung der Aktien von MHT und Kapitalerhöhung: Die Einbringung durch Lagardère SCA von 32.632.317 MHT-Aktien mit einem Nettobuchwert von 618 Mio. Euro wurde durch die Zuteilung von 126.959.805 jungen Aktien mit einem Nennwert von je 3,05 Euro (20 Francs) vergütet, die im Rahmen einer Kapitalerhöhung von Aerospatiale um insgesamt 387 Mio. Euro ausgegeben wurden. Durch diese Kapitalerhöhung wurde ein Emissionsagio in Höhe von 231 Mio. Euro erzielt, das den Rücklagen zugewiesen wurde.

Die positiven und negativen Firmenwerte und die immateriellen Anlagewerte, die im Konzernabschluss von MHT enthalten sind (d. h. jeweils 250, 84 und 420 Mio. Euro nach der 1998 erfolgten Eliminierung einer Abschreibung in Höhe von 16 Mio. Euro, der 1998 vorgenommenen Auflösung einer Rückstellung für Wertminderung des negativen Firmenwerts in Höhe von 19 Mio. Euro und der 1998 erfolgten Abschreibung von immateriellen Anlagewerten in Höhe von 29 Mio. Euro), wurden eliminiert, um auf Aerospatiale-Ebene neu berechnet zu werden.

Durch die Aufrechnung des Firmenwerts mit dem Emissionsagio ergab sich ein Aufwand von 211 Mio. Euro. Der Saldo in Höhe von 375 Mio. Euro wird über 20 Jahre abgeschrieben, was einem Abschreibungsaufwand von 19 Mio. Euro für das Geschäftsjahr 1998 entspricht.

Der Gesamteinfluss dieser Anpassungen auf die Rücklagen, die durch sie um 598 Mio. Euro gesunken sind, wird nachstehend aufgeschlüsselt:

	<u>(in Mio. Euro)</u>
Emissionsagio.....	231
Eliminierung des Firmenwerts.....	(211)
Eliminierung der eingebrachten Aktien.....	<u>(618)</u>
Summe	<u><u>(598)</u></u>

- 1997: Quotenkonsolidierung von 50 % des Jahresabschlusses von Matra Marconi Space (MMS), der im historischen Konzernabschluss von MHT für 1997 im Rahmen der Konsolidierung von Lagardère SCA (siehe Erläuterung (2) oben) vollkonsolidiert wurde.
- 1997: Quotenkonsolidierung von 50 % des Jahresabschlusses von Matra Grolier Network, der im historischen Konzernabschluss von MHT für 1997 im Rahmen der Konsolidierung von Lagardère SCA quotale konsolidiert wurde.
- 1997: Konsolidierung von MDES (Matra Defence Equipment & Systems), die im historischen Konzernabschluss von MHT für 1997 im Rahmen der Konsolidierung von Lagardère SCA nicht konsolidiert wurde.

(6) Umbewertungen: Buchungen, die den aufgrund der Anwendung der IAS-Standards auf die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung erforderlichen Umbuchungen entsprechen.

(7) Proforma-Aerospatiale Matra (nach den frz. Bilanzierungsstandards): In dieser Spalte sind die Summen der Spalten 1 bis 6 angegeben.

Bericht der Abschlussprüfer von Aerospatiale Matra („Aerospatiale Matra“) über die Proforma-Finanzinformationen von Aerospatiale Matra, die in den ungeprüften kombinierten Proforma-Finanzinformationen der European Aeronautic Defence and Space Company N.V. („EADS“) enthalten sind, sowie über die ungeprüfte Abstimmung zwischen den Proforma- und den historischen Jahresabschlüssen, die gemäß den in Frankreich allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen und den IAS-Aerospatiale Matra-Standards erstellt wurden

Im Auftrag der Gesellschaft haben wir folgende Unterlagen geprüft:

- die ungeprüften Angaben der Gewinn- und Verlustrechnungen für 1997, 1998 und 1999, der Bilanzen zum 31. Dezember 1998 und 1999 sowie der Kapitalflussrechnung für 1999 von Aerospatiale Matra, die in der Spalte „Aerospatiale Matra“ in den „ungeprüften kombinierten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen für die am 31. Dezember 1999, am 31. Dezember 1998 und am 31. Dezember 1997 endenden Geschäftsjahre“, in den „ungeprüften kombinierten Proforma-Bilanzen zum 31. Dezember 1999 und 31. Dezember 1998“, sowie in der „ungeprüften kombinierten Proforma-Kapitalflussrechnung für das am 31. Dezember 1999 endende Geschäftsjahr“ der European Aeronautic Defence and Space Company N.V. enthalten sind, die in den „Informationen über die kombinierten Proforma-Finanzberichte“ in Kapitel 5 des vorliegenden Referenzdokuments aufgeführt sind („die ungeprüften Finanzinformationen von Aerospatiale Matra“);
- die „ungeprüfte Abstimmung zwischen den Proforma- und den historischen Jahresabschlüssen“, die nach den in Frankreich allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen und den IAS-Aerospatiale Matra-Standards erstellt wurden, die „Zusammenfassung der wichtigsten Unterschiede zwischen den von Aerospatiale Matra angewandten Bilanzierungsgrundsätzen, den IAS-Standards und den in den Vereinigten Staaten allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (US GAAP)“, die in Kapitel 5 des vorliegenden Referenzdokuments aufgeführt sind („die ungeprüften Abstimmungen von Aerospatiale Matra“).

Die ungeprüften historischen und Proforma-Finanzinformationen von Aerospatiale Matra, aus denen die ungeprüften Finanzinformationen von Aerospatiale Matra und die ungeprüften Abstimmungen von Aerospatiale Matra bestehen, wurden im Rahmen der Gründung der EADS erstellt, da Aerospatiale Matra, Dasa und CASA ihre industriellen Aktivitäten in letztere einbringen.

Diese ungeprüften historischen und Proforma-Finanzinformationen von Aerospatiale Matra wurden unter der Verantwortung des Vorstands von Aerospatiale Matra auf der Grundlage des Konzernabschlusses von Aerospatiale Matra zum 31. Dezember 1999 und der Konzernabschlüsse von Aerospatiale zum 31. Dezember 1998 und 31. Dezember 1997 gemäß den in Frankreich geltenden Rechnungslegungsgrundsätzen erstellt und nach den französischen Richtlinien für Wirtschaftsprüfer geprüft. Gemäß diesen Richtlinien müssen wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung die erforderliche Sorgfalt walten lassen, um zur begründeten Gewissheit zu gelangen, daß der Konzernabschluss keine formellen oder materiellen Fehler aufweist. Unser Prüfbericht hinsichtlich des Konzernabschlusses von Aerospatiale Matra zum 31. Dezember 1999 ist dem vorliegenden Referenzdokument beigelegt.

Die Unternehmensleitung von Aerospatiale Matra hat der Erstellung der Proforma-Finanzinformationen von Aerospatiale Matra für 1998 und 1997 die folgenden Hypothesen zugrunde gelegt:

- Für die Proforma-Gewinn- und Verlustrechnungen für 1998 und 1997: Die Einbringungen der Aktien von Dassault Aviation durch den französischen Staat und der Aktien von Matra Hautes Technologies (MHT) durch Lagardère SCA wurden berücksichtigt, als ob sie am 1. Januar 1997 erfolgt wären.
- Für die Proforma-Bilanz zum 31. Dezember 1998: Die Einbringung der Aktien von Matra Hautes Technologies (MHT) durch Lagardère SCA wurde berücksichtigt, als ob sie am 1. Januar 1998 erfolgt wäre.
- Die an Dassault Aviation gehaltene Beteiligung wurde in der Proforma-Bilanz und -Gewinn- und Verlustrechnung nach der Equity-Methode konsolidiert.

Die von Aerospatiale Matra für die Erstellung der ungeprüften historischen und Pro-forma-Finanzinformationen für 1999, 1998 und 1997 von Aerospatiale Matra vorgenommenen Anpassungen der Rechnungslegungsgrundsätze und Umbewertungen erfolgten zur Angleichung der Rechnungslegungsmethoden an die veröffentlichten IAS-Standards, die für das am 31. Dezember 1999 endende Geschäftsjahr zur Anwendung kommen, mit Ausnahme des Ansatzes der Kosten für Forschung und Entwicklung, die bei ihrer Entstehung jeweils als Aufwand verbucht wurden, während diese Kosten nach der Norm IAS 9 „Forschung und Entwicklung“ (oder nach der Norm IAS 38

„Immaterielle Vermögensgegenstände“ ab deren Inkrafttreten) unter den immateriellen Anlagewerten zu verbuchen sind, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind.

Auf dieser Grundlage wurden die Inhalte und der Umfang der im Rahmen der Prüfung der ungeprüften historischen und Proforma-Finanzinformationen angewendeten Verfahren mit der Unternehmensleitung von EADS und Aerospatiale Matra vereinbart. Diese Verfahren sowie die daraus resultierenden Stellungnahmen in Bezug auf die ungeprüften Finanzinformationen und die ungeprüften Abstimmungen von Aerospatiale Matra werden im Folgenden beschrieben.

- Im Hinblick auf die Proforma-Hypothesen haben wir:
 1. die für die Auswahl dieser Hypothesen und die Erstellung der Proforma-Finanzinformationen verwendeten Verfahren beurteilt;
 2. bewertet, inwieweit diese Hypothesen kohärent sind und eine angemessene Grundlage für die Wiedergabe der Einflüsse darstellen, die einer Proforma-Transaktion oder einem Proforma-Ereignis unmittelbar zuzuschreiben sind;
 3. geprüft, ob die daraus resultierenden Proforma-Anpassungen diese Vorgänge zahlenmäßig korrekt wiedergeben.
- Im Hinblick auf die Anpassungen der Rechnungslegungsgrundsätze und der für die historischen Finanzinformationen von Aerospatiale Matra, Aerospatiale, MHT und Dassault Aviation vorgenommenen Umbewertungen, haben wir:
 1. die in Euro ausgedrückten Beträge der Posten der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung und der Kapitalflussrechnung von Aerospatiale Matra, Aerospatiale, MHT und Dassault Aviation gegebenenfalls immer mit den entsprechenden Euro-Beträgen in den jeweiligen historischen Konzernabschlüssen verglichen und dabei die vorgenommenen Umbewertungen der Ertrags- und Aufwandskonten von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT berücksichtigt, um die Gewinn- und Verlustrechnung nicht nach dem Gesamtkostenverfahren, sondern nach dem Umsatzkostenverfahren zu erstellen;
 2. die in Euro ausgedrückten Beträge der für die Finanzinformationen von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT sowie für die historischen Finanzinformationen von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT vorgenommenen Umbewertungen mit den entsprechenden Beträgen in den Buchhaltungsunterlagen von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT verglichen, da ein direkter Vergleich durchführbar war;
 3. die in Euro ausgedrückten Beträge der für die Finanzinformationen von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT sowie für die historischen Finanzinformationen von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT vorgenommenen Umbewertungen mit den entsprechenden Beträgen der buchmäßigen Analysen, die Aerospatiale Matra auf der Grundlage der Buchhaltungsunterlagen von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT ausgeführt hat, verglichen, da ein direkter Vergleich nicht durchführbar war;
 4. die „Zusammenfassung der wichtigsten Unterschiede zwischen den von Aerospatiale Matra angewandten Bilanzierungsgrundsätzen, den IAS-Standards und den in den Vereinigten Staaten allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (US GAAP)“ (die Zusammenfassung der Unterschiede der Rechnungslegungsgrundsätze) im Hinblick auf die Bilanzierungsgrundsätze und Buchhaltungsmethoden von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT, in der Form, wie diese in ihren jeweiligen historischen Konzernabschlüssen für 1999 (Aerospatiale Matra) und 1998 (Aerospatiale und MHT) erläutert sind, zur Kenntnis genommen und mit den Verantwortlichen der Finanzdirektion von Aerospatiale Matra erörtert, ob diese Zusammenfassung der Unterschiede der Rechnungslegungsgrundsätze alle maßgeblichen Unterschiede zwischen den veröffentlichten und auf das am 31. Dezember 1999 abgeschlossene Geschäftsjahr anzuwendenden IASC-Standards und den von Aerospatiale Matra zugrunde gelegten Bilanzierungsgrundsätzen, die gegebenenfalls und für die Berichtszeiträume einen Einfluss auf das Nettoergebnis und das Reinvermögen von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT haben, erfasst und beschreibt;
 5. die in Euro ausgedrückten Beträge der Anpassungen der Bilanzierungsgrundsätze, die in der Zusammenfassung der Unterschiede der Rechnungslegungsgrundsätze beschrieben sind und die sich auf die Unterschiede zwischen den IAS-Standards und den von Aerospatiale Matra angewandten Bilanzierungsgrundsätzen beziehen, mit den entsprechenden Beträgen in den Buchhaltungsunterlagen

von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT verglichen — da ein direkter Vergleich durchführbar war — und haben ferner einen Vergleich mit den Analysen, die Aerospatiale Matra auf der Grundlage der Buchhaltungsunterlagen von Aerospatiale Matra, Aerospatiale und MHT ausgeführt hat, unternommen, da ein direkter Vergleich mit diesen Buchhaltungsunterlagen nicht durchführbar war.

- Wir haben im Hinblick auf die Harmonisierung der historischen Finanzinformationen von Aerospatiale Matra, Aerospatiale, MHT und Dassault Aviation mit den oben beschriebenen Anpassungen der Bilanzierungsgrundsätze und Umbewertungen die arithmetische Genauigkeit der Summenbildungen der Euro-Beträge geprüft, um ungeprüfte historische und Proforma-Finanzinformationen von Aerospatiale Matra zu erhalten.

Der Proforma-Konzernabschluss dient zur Darstellung der Auswirkungen der Realisierung eines bestimmten Vorgangs oder Ereignisses auf die historischen Finanzinformationen, und zwar vor dem Datum, an dem der Vorgang oder das Ereignis tatsächlich eingetreten ist oder erwartungsgemäß eintreten wird. Er ist jedoch nicht unbedingt repräsentativ für die Finanzlage oder Leistung, die ausgewiesen worden wäre, wenn der Vorgang oder das Ereignis tatsächlich an einem Datum vor dem konkreten oder geplanten Geschehen eingetreten wäre.

Ausgehend von den vorstehend beschriebenen und vereinbarten Prüfverfahren haben wir keine Kommentare hinsichtlich der ungeprüften historischen und Proforma-Finanzinformationen von Aerospatiale Matra vorzubringen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die vorstehend beschriebenen, mit EADS und Aerospatiale Matra vereinbarten Prüfverfahren nach den in Frankreich geltenden Richtlinien für Wirtschaftsprüfer keine Abschlussprüfung darstellen und dass wir für die ungeprüften historischen und Proforma-Finanzinformationen von Aerospatiale Matra somit keine Stellungnahme abgeben können.

Die Abschlussprüfer

Ernst & Young Audit
Jean-Marc Montserrat

Mazars & Guérard
Bernard España Alain Vermont

Ausgefertigt in Paris La Défense, den 11. Mai 2000

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES
KENNZAHLEN
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
(in Millionen EURO)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
UMSATZERLÖSE	3.200	3.160
BETRIEBSERGEBNIS.....	343	339
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	338	339
JAHRESÜBERSCHUSS VOR ERGEBNISANTEIL DER NACH DER EQUITY-METHODE KONSOLIDierten UNTERNEHMEN.....	213	127
JAHRESÜBERSCHUSS.....	220	138
KONZERNJAHRESÜBERSCHUSS.....	198	110

BILANZ
(in Millionen EURO)

	<u>31.12.98</u>	<u>31.12.97</u>
ANLAGEVERMÖGEN	1.042	1.118
UMLAUFVERMÖGEN UND RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		
Vorräte und unfertige Erzeugnisse	811	895
Forderungen und Rechnungsabgrenzungsposten.....	1.180	1.407
Wertpapiere des Umlaufvermögens und Liquide Mittel.....	<u>232</u>	<u>508</u>
	<u>2.223</u>	<u>2.810</u>
SUMME AKTIVA	<u>3.265</u>	<u>3.928</u>
KONZERNEIGENKAPITAL	448	409
AUSGLEICHSPOSTEN FÜR MINDERHEITSGESELLSCHAFTER	108	97
EIGENKAPITAL	556	506
RÜCKSTELLUNGEN	360	390
VERBINDLICHKEITEN		
Finanzverbindlichkeiten und nachrangige Verbindlichkeiten	381	365
Sonstige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	<u>1.968</u>	<u>2.667</u>
	<u>2.349</u>	<u>3.032</u>
SUMME PASSIVA.....	<u>3.265</u>	<u>3.928</u>

Übersetzung eines Konzernjahresabschlusses, der ursprünglich in französischer Sprache und in Einklang mit den in Frankreich geltenden Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung veröffentlicht wurde. Im Falle von Widersprüchen zwischen der deutschen und der französischen Fassung ist die französische Fassung maßgebend.

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

KONZERNBILANZ

AKTIVA

(in Millionen Französische Francs)

	<u>31.12.1998</u> <u>Nettobeträge</u>	<u>31.12.1997</u> <u>Nettobeträge</u>
Immaterielle Vermögensgegenstände	2.631	2.855
Sachanlagen.....	2.009	2.265
Firmenwerte.....	1.745	1.066
Finanzanlagen		
Anteile an assoziierten Unternehmen	274	243
Anteile an nicht konsolidierten Unternehmen.....	135	860
Sonstige Finanzanlagen.....	<u>43</u>	<u>44</u>
ANLAGEVERMÖGEN	6.837	7.333
Vorräte und unfertige Erzeugnisse.....	5.319	5.871
Geleistete Anzahlungen	888	1.803
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiges Umlaufvermögen.....	5.492	6.133
Sonstige Forderungen	1.289	1.238
Liquide Mittel und Wertpapiere des Umlaufvermögens	<u>1.525</u>	<u>3.332</u>
UMLAUFVERMÖGEN.....	14.513	18.377
Rechnungsabgrenzungsposten.....	<u>70</u>	<u>56</u>
SUMME AKTIVA.....	<u><u>21.420</u></u>	<u><u>25.766</u></u>

PASSIVA

(in Millionen Französische Francs)

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Kapital einschließlich Rücklagen des Konzerns.....	1.645	1.967
Konzernjahresüberschuss	<u>1.296</u>	<u>719</u>
KONZERNEIGENKAPITAL	2.941	2.686
Kapitalanteil der Minderheitsgesellschafter	<u>709</u>	<u>635</u>
GESAMTES EIGENKAPITAL	<u><u>3.650</u></u>	<u><u>3.321</u></u>
Nachrangige Verbindlichkeiten.....	89	113
Rückstellungen.....	2.359	2.559
Finanzverbindlichkeiten	2.410	2.281
Erhaltene Anzahlungen.....	5.017	8.830
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten.....	5.529	6.072
Verbindlichkeiten aus Steuern und im Rahmen der sozialen Sicherheit.....	1.281	1.109
Sonstige Verbindlichkeiten	987	989
Rechnungsabgrenzungsposten.....	<u>98</u>	<u>492</u>
SUMME PASSIVA	<u><u>21.420</u></u>	<u><u>25.766</u></u>

Übersetzung eines Konzernjahresabschlusses, der ursprünglich in französischer Sprache und in Einklang mit den in Frankreich geltenden Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung veröffentlicht wurde. Im Falle von Widersprüchen zwischen der deutschen und der französischen Fassung ist die französische Fassung maßgebend.

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (in Millionen Französische Francs)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Umsatzerlöse	20.988	20.727
Andere betriebliche Erlöse.....	698	595
Betriebliche Erlöse.....	21.686	21.322
Materialaufwand, Bestandsveränderungen und Aufwendungen für bezogene Leistungen	(13.419)	(13.117)
Sonstige Steuern	(293)	(301)
Personalaufwand.....	(5.223)	(5.370)
Abschreibungen	(570)	(524)
Auflösung von Wertberichtigungen.....	68	211
Summe betrieblicher Aufwendungen.....	<u>(19.437)</u>	<u>(19.101)</u>
BETRIEBSERGEBNIS.....	2.249	2.221
Finanzergebnis.....	<u>(29)</u>	<u>(1)</u>
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	2.220	2.220
Außerordentliches Ergebnis.....	371	(101)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(1.004)	(1.070)
Abschreibungen auf Firmenwerte und Immaterielle Vermögensgegenstände	<u>(189)</u>	<u>(221)</u>
JAHRESÜBERSCHUSS VOR ERGEBNISANTEIL DER NACH DER EQUITY-METHODE KONSOLIDierten UNTERNEHMEN	1.398	828
Jahresüberschuss von nach der Equity-Methode konsolidierten Unternehmen.....	<u>45</u>	<u>74</u>
JAHRESÜBERSCHUSS.....	1.443	902
Gewinnanteil der Minderheitsgesellschafter	<u>(147)</u>	<u>(183)</u>
KONZERNJAHRESÜBERSCHUSS.....	<u><u>1.296</u></u>	<u><u>719</u></u>

Übersetzung eines Konzernjahresabschlusses, der ursprünglich in französischer Sprache und in Einklang mit den in Frankreich geltenden Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung veröffentlicht wurde. Im Falle von Widersprüchen zwischen der deutschen und der französischen Fassung ist die französische Fassung maßgebend.

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

KAPITALFLUSSRECHNUNG (in Millionen Französische Francs)

		<u>1998</u>	<u>1997</u>
Konzernjahresüberschuss		1.296	719
Gewinnanteil der Minderheitsgesellschafter.....		147	183
Jahresüberschuss von nach der Equity-Methode konsolidierten Unternehmen		(45)	(74)
Erhaltene Dividenden von nach der Equity-Methode konsolidierten Unternehmen		19	33
Abschreibungen und Zuführung zu den Rückstellungen.....		771	851
Auflösung von Wertberichtigungen der Finanzanlagen		(2)	(33)
Gewinn aus dem Verkauf von Anlagevermögen		<u>(670)</u>	<u>(66)</u>
Cash-flow aus Geschäftstätigkeit	(A)	1.516	1.613
Zugänge zu			
Immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen.....		(420)	(583)
Finanzanlagen.....		<u>(465)</u>	<u>(765)</u>
	(B)	<u>(885)</u>	<u>(1.348)</u>
Abgänge von Aktiva			
Verkaufserlöse für Gegenstände des Anlagevermögens			
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen		619	35
Finanzanlagen.....		97	79
Abnahme der Forderungen und Ausleihungen.....		<u>17</u>	<u>11</u>
	(C)	<u>733</u>	<u>125</u>
Cash-flow aus Investitionstätigkeit	(D)=(B)+(C)	<u>(152)</u>	<u>(1.223)</u>
Veränderungen des Working Capital	(E)	<u>(2.466)</u>	<u>(1.893)</u>
Cash-flow aus Veränderungen des Working Capital und aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit	(F)=(A)+(D)+(E)	<u>(1.102)</u>	<u>(1.503)</u>
Kapitalmaßnahmen			
Kapitalerhöhung		0	644
Anpassungen des Kapitalanteils der Minderheitsgesellschafter aufgrund von Kapitalmaßnahmen.....		0	18
Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Muttergesellschaft		(1.000)	0
Dividendenzahlungen an die Minderheitsgesellschafter		(69)	(107)
Veränderungen der Finanzverbindlichkeiten			
Zunahme (Abnahme) der Finanzverbindlichkeiten.....		<u>227</u>	<u>(415)</u>
Cash-flow aus Finanzierungstätigkeit	(G)	<u>(842)</u>	<u>140</u>
Sonstige Änderungen des Zahlungsmittelbestands			
Einfluss der Änderung des Konsolidierungskreises.....		221	14
Einfluss der Änderungen aus Wechselkursschwankungen		<u>(14)</u>	<u>19</u>
Summe sonstiger Änderungen des Zahlungsmittelbestands	(H)	<u>207</u>	<u>33</u>
Netto Zunahme (Abnahme) des Zahlungsmittelbestands	(I)=(F)+(G)+(H)	<u>(1.738)</u>	<u>(1.330)</u>
Netto Zahlungsmittelbestand zum Jahresbeginn		<u>1.925</u>	<u>3.255</u>
Netto Zahlungsmittelbestand zum Jahresende		<u><u>187</u></u>	<u><u>1.925</u></u>

Übersetzung eines Konzernjahresabschlusses, der ursprünglich in französischer Sprache und in Einklang mit den in Frankreich geltenden Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung veröffentlicht wurde. Im Falle von Widersprüchen zwischen der deutschen und der französischen Fassung ist die französische Fassung maßgebend.

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

KONZERNANHANG

KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

1. Allgemeines

Der Konzernabschluss von Matra Hautes Technologies wurde nach französischen Rechnungslegungsgrundsätzen erstellt, die sich aus dem Gesetz vom 3. Januar 1985 bezüglich der Konsolidierung und dessen Ausführungsverordnung vom 17. Februar 1986 ableiten. Diese Grundsätze entsprechen den durch das International Accounting Standards Committee (IASC) festgelegten Grundsätzen, wobei gilt, dass lediglich die zur Bildung des außerordentlichen Ergebnisses in Übereinstimmung mit der französischen Praxis beibehaltenen Gliederungsvorschriften von den Grundsätzen des IASC abweichen.

2. Konsolidierungsgrundsätze

Im Konzernabschluss zum 31. Dezember 1998 werden alle Gesellschaften aufgeführt, an denen Matra Hautes Technologies mittelbar oder unmittelbar über 20 % der Stimmrechte hält, mit Ausnahme von unwesentlichen Gesellschaften. Dieser Konsolidierungskreis entspricht demjenigen der Gewinnermittlung für die Gesellschaft Aerospatiale im Rahmen der geplanten Verschmelzung.

In 1998 wurden die MCN Sat Holding, die MAI Inc. und die Matra Communication USA 100%ige Tochtergesellschaften von Matra Hautes Technologies und wurden in deren Jahresabschluss zum 31. Dezember 1998 vollkonsolidiert. 1996 und 1997 gehörten diese Gesellschaften nicht zu Matra Hautes Technologies, sondern wurden zu 100 % mittelbar oder unmittelbar durch die Lagardère SCA gehalten. Um mit dem Jahresabschluss 1998 in Einklang zu stehen, wurde der Jahresabschluss 1997 von Matra Hautes Technologies als zusammengefasste Bilanz erstellt, die die Bilanzen der drei erwähnten Gesellschaften zusätzlich zur Konsolidierung der Tochtergesellschaften von Matra Hautes Technologies umfasst. Die verbundenen Jahresabschlüsse 1997 stimmen mit den Grundsätzen des französischen Accounting Committees (CNC) überein.

Die folgenden Konsolidierungsmethoden wurden verwendet:

- Alle Tochtergesellschaften, an denen Matra Hautes Technologies mittelbar oder unmittelbar über 50 % der Stimmrechte hält, oder 40 %, falls der Konzern die Geschäftsleitung ausübt und kein anderer Anteilseigner einen höheren Besitzanteil hält, sind unter Berücksichtigung von Minderheitsanteilen vollkonsolidiert.
- Gesellschaften, die zusammen mit fremden Dritten kontrolliert werden, werden quotale konsolidiert. Alle Posten werden im Konzernabschluss im Verhältnis zum prozentualen Anteil des Konzerns bilanziert.
- Gesellschaften, auf die der Konzern mittelbar oder unmittelbar maßgeblichen Einfluss ausübt, werden gemäß der Equity-Methode konsolidiert. Bei dieser Methode werden diejenigen Anteile am Eigenkapital einbezogen, die den direkt oder indirekt von Matra Hautes Technologies gehaltenen prozentualen Anteilen entsprechen.

3. Stichtage

Die Geschäftsjahre aller Tochtergesellschaften stimmen mit dem Kalenderjahr überein.

4. Umrechnung der Jahresabschlüsse ausländischer Tochtergesellschaften

Die Jahresabschlüsse ausländischer Tochtergesellschaften werden in Einklang mit den in IAS 21 festgelegten Rechnungslegungsgrundsätzen umgerechnet, d.h.:

- Bilanzposten werden umgerechnet, indem die offiziellen Umrechnungskurse zum Jahresende angewandt werden, außer für Posten des Eigenkapitals, bei denen historische Kurse angewandt werden;
- die Gewinn- und Verlustrechnung wird unter Anwendung von Jahresdurchschnittskursen umgerechnet;

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

Umrechnungsgewinne oder -verluste werden gesondert im Eigenkapital ausgewiesen.

5. Konzerninterne Verrechnungen

Konzerninterne Transaktionen werden bei der Konsolidierung eliminiert. Rückstellungen in Verbindung mit konzerninternen Beteiligungen und damit in Verbindung stehenden Forderungen werden ebenfalls eliminiert und gegen das Konzerneigenkapital verrechnet.

6. Firmenwert

Der Firmenwert ist die Differenz aus dem Anschaffungspreis erworbener Unternehmen bei Aufnahme in den Konsolidierungskreis und dem Anteil des Unternehmens am neu bewerteten Nettovermögen des Konzerns am Tag des Erwerbs, nachdem eine Bewertung und Zuweisung zu den immateriellen Vermögensgegenständen erfolgte. Die Neubewertung der Vermögenswerte erfolgt am Ende des der ersten Konsolidierung folgenden Jahres.

Die nicht zugewiesenen Firmenwerte werden über einen Zeitraum von 20 Jahren abgeschrieben, es sei denn, ein kürzerer Zeitraum wird als angemessener erachtet.

BILANZIERUNGSGRUNDSÄTZE UND BEWERTUNGSVERFAHREN

1. Immaterielle Vermögensgegenstände

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet.

Die Geschäftswerte werden über einen Zeitraum von 20 Jahren abgeschrieben.

Patente und Lizenzen werden über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Nach Verrechnung mit den entsprechenden Verbindlichkeiten werden fremdfinanzierte Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen bis zur Höhe erhaltener Anzahlungen aktiviert.

2. Sachanlagen

Die Abschreibung der Sachanlagen erfolgt linear auf Basis der nachfolgend genannten Nutzungsdauer der Anlagegüter:

Gebäude.....	6 ² / ₃ bis 25 Jahre
Verkehrsdienliche Bauten und spezielle Installationen	6 ² / ₃ bis 10 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3 bis 10 Jahre
Andere Anlagen, Geschäfts- und Betriebsausstattung sowie Einbauten	4 bis 10 Jahre

Sämtliche wesentlichen Leasing-Aktivitäten, die die in IAS 17 aufgeführten Bedingungen erfüllen, werden abgegrenzt und als Investition und Verbindlichkeiten bilanziert.

3. Finanzanlagen

Beteiligungen an nicht-konsolidierten Tochtergesellschaften werden zu ihren Wiederbeschaffungskosten angesetzt und gegebenenfalls auf der Basis ihres Verkehrswertes abgeschrieben.

Zur Ermittlung des Verkehrswertes werden unter anderem die folgenden Bezugsgrößen verwendet:

- Strategischer Wert der Beteiligung
- Börsenwert, Buchwert oder Ergebnissituation
- Entwicklungsperspektiven.

4. Vorräte und unfertige Erzeugnisse

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt. Deren Berechnung erfolgt entsprechend den für die Aktivitäten eines Geschäftsbereiches angemessenen Methoden.

Für unfertige Erzeugnisse aus langfristigen Verträgen werden die angefallenen, noch nicht abgerechneten Kosten angesetzt.

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

Wertberichtigungen werden für alle Vorräte vorgenommen, bei denen der niedrigere beizulegende Wert geringer ist als die Einstandskosten, sowie bei ungängigen Vorräten.

Zwischengewinne, die in den von anderen Konzerngesellschaften erworbenen Vorräten enthalten sind, werden eliminiert.

5. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nennwert bewertet. Für zweifelhafte Forderungen werden Wertberichtigungen gebildet.

6. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung werden sofort aufwandswirksam verbucht, außer wenn sie durch erhaltene Vorauszahlungen aufgrund besonderer Verträge finanziert werden.

7. Langfristige Verträge

Gewinne aus langfristigen Verträgen werden auf Basis der Percentage-of-Completion-Methode erfasst, unter Anwendung der erwarteten Gewinnspanne der entsprechenden Verträge auf Basis des bis zu diesem Zeitpunkt erzielten Umsatzes.

Umsätze werden im Allgemeinen am Tag der Übertragung der vertraglich festgelegten Eigentumsrechte ausgewiesen. Wenn jedoch ein wesentlicher Zeitraum zwischen den bis dahin angefallenen unfertigen Leistungen und dem vertraglich festgelegten Datum der Übertragung besteht, wird der Umsatz nach der Percentage-of-Completion-Methode unter Anwendung von definierten technischen Kriterien erfasst.

Gewinne aus der Finanzierung von langfristigen Verträgen werden im Allgemeinen nur ausgewiesen, wenn sie realisiert werden. Im Falle von Verträgen mit langer Fertigungszeit, bei denen die Finanzierung die Herstellungskosten beträchtlich übersteigt und die entsprechenden Erträge präzise ermittelt werden können, werden Gewinne unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst.

Rückstellungen für drohende Verluste aus solchen Verträgen werden sofort in voller Höhe gebildet.

8. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Latente Steuern aus zeitlichen Differenzen bei der Realisierung von Erträgen oder Aufwendungen in anderen Perioden als der, in der sie in das zu versteuernde Einkommen eingehen, werden nach der Verbindlichkeits-Methode bilanziert.

Wenn sich die Steuersätze ändern, werden die latenten Steuern an die neuen Sätze angepasst. Die Anpassungen spiegeln sich im Steueraufwand wider.

Latente Steuern französischer Gesellschaften wurden zum 31. Dezember 1996 unter Anwendung eines Satzes von $36\frac{2}{3}\%$ errechnet. Zum 31. Dezember 1997 und 1998 wurden latente Steuern unter Anwendung der in Frankreich 1997 verabschiedeten Steuersätze berechnet, die auf die Jahre angewandt werden, in denen eine Umkehrung der latenten Steuern erwartet wird. Diese Sätze betragen $41\frac{2}{3}\%$ für 1997 und 1998, 40% für 1999 und $36\frac{2}{3}\%$ für spätere Jahre.

Latente Steuerguthaben werden nur insoweit durch jede Steuereinheit erfasst, wie sie solche Guthaben in naher Zukunft nutzen kann.

9. Umrechnung von Transaktionen in ausländischer Währung

In ausländischer Währung aufgeführte Forderungen und Verbindlichkeiten werden zu Stichtagskursen umgerechnet. Noch nicht realisierte Gewinne oder Verluste werden ertragswirksam ausgewiesen.

Kursgesicherte Transaktionen werden zu den vertraglich festgelegten Kursen umgerechnet.

10. Pensionen und ähnliche Vorsorgeleistungen

Die französischen Gesellschaften bilden systematisch Rückstellungen für Pensionen der Mitarbeiter und ähnliche Vorsorgeleistungen, mit Ausnahme von Leistungen aus dem französischen Sozialversicherungssystem, im

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

konventionellen Umfang. Die Rückstellungen werden unter Anwendung versicherungsmathematischer Formeln unter Beachtung

- des Sterblichkeitsrisikos
- der Entwicklung der Gehälter
- der Personalfuktuation und
- der Anpassung der Rechnungszinssätze in Übereinstimmungen mit Tarifvereinbarungen berechnet.

Die Berechnungen werden jedes Jahr aktualisiert. Abweichungen gegenüber dem Vorjahr aus Änderungen des Barwerts der aufgelaufenen Pensionsverpflichtungen werden über die erwartete durchschnittliche Restbeschäftigungszeit der betreffenden Mitarbeiter abgeschrieben.

Ähnliche Rückstellungen werden auch für ausländische Tochtergesellschaften in Übereinstimmung mit der landesüblichen Gesetzgebung und dem dortigen Arbeitsrecht gebildet.

Für bestimmte Sachverhalte werden in einigen Tochtergesellschaften ebenfalls Rückstellungen gebildet:

- Verpflichtungen aus Jubiläumszusagen
- Pensionen für Angestellte von US-Tochtergesellschaften.

Rückstellungen werden ebenso für Verpflichtungen aus Jubiläumszulagen und anderen besonderen, durch bei bestimmten Tochtergesellschaften beschäftigten Angestellten erworbenen Vorteilen gebildet, sowie für Pensionen für Angestellte von US-Tochtergesellschaften.

ÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Die bedeutenden Änderungen im Konsolidierungskreis stellen sich wie folgt dar:

• Im Geschäftsjahr 1998

Im Geschäftsbereich Verteidigung

- Matra Défense Equipements & Systèmes ist zum 1. Januar 1998 vollkonsolidiert, nach dem Erwerb von 100 % ihres Stammkapitals von Compagnie des Signaux am 31. Dezember 1997.
- LFK, eine auf dem Gebiet der Herstellung von Raketen tätige Tochtergesellschaft des Dasa-Konzerns, wird seit dem 1. April 1998 nach dem Kauf eines 30 %igen Anteils durch Matra BAe Dynamics gemäß der Equity-Methode konsolidiert.
- Die Holding-Gesellschaft Sofimades wurde mit ihrer 100%igen Tochtergesellschaft Matra Hautes Technologies verschmolzen. Die Verschmelzung erhöhte das Konzerneigenkapital um FRF 24 Mio. zum 31. Dezember 1998, hatte jedoch keinen Einfluss auf die Gewinn- und Verlustrechnung von Matra Hautes Technologies im Jahr 1998.

Im Geschäftsbereich Telekommunikation

- Nortels Logistiknetz in Frankreich wurde mit Wirkung zum 1. Januar 1998 nach dem Kauf durch Matra Nortel Communications in die Ergebnisse von Matra Nortel Communications mit einbezogen.
- Der Fihem-Konzern (früher MET) wurde zum 1. Januar 1998 nach seinem Verkauf an Ericsson während der ersten Hälfte des Jahres 1998 entkonsolidiert. In den Geschäftsjahren 1996 und 1997 wurde der Fihem-Konzern durch die Matra Nortel Communications vollkonsolidiert.
- Matra Nortel Communications verkaufte Ende Juni 1998 die GSM Terminal-Aktivitäten an Nokia.

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES
ZUSÄTZLICHE ANHANGSANGABEN

(Alle Beträge werden in Millionen Französische Francs angegeben).

1. Umsatzerlöse

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Umsätze im Inland	7.605	8.353
Umsätze im Ausland	<u>13.383</u>	<u>12.374</u>
Summe	<u>20.988</u>	<u>20.727</u>

Ohne Berücksichtigung der Änderungen im Konsolidierungskreis (-0,4 %) und der Wechselkurse (0,5 %) stieg der Konzernumsatz um 1,2 % zwischen 1997 und 1998.

Analyse nach geographischen Regionen:

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Frankreich	7.605	8.353
Andere Staaten der Europäischen Union	5.493	4.904
Andere europäische Staaten	837	624
USA und Kanada	933	1.171
Mittlerer Osten	979	900
Fernost	5.032	4.217
Sonstige (Afrika, Südamerika)	<u>109</u>	<u>558</u>
Summe	<u>20.988</u>	<u>20.727</u>

Analyse nach Geschäftsbereich:

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Raumfahrt	8.332	8.473
Verteidigung	8.664	7.696
Telekommunikation und CAD/CAM	<u>3.992</u>	<u>4.558</u>
Summe	<u>20.988</u>	<u>20.727</u>

2. Betriebsergebnis

Der Betriebsgewinn (-verlust) belief sich pro Geschäftsbereich auf:

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Raumfahrt	462	424
Verteidigung	1.917	1.823
Telekommunikation und CAD / CAM	<u>(130)</u>	<u>(26)</u>
Summe	<u>2.249</u>	<u>2.221</u>

3. Finanzergebnis

Das Finanzergebnis ergibt sich wie folgt:

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (netto)	(84)	(81)
Erträge aus Beteiligungen	26	54
Umrechnungsgewinne (-verluste), netto	9	(34)
Sonstige Aufwendungen und Finanzerträge	<u>20</u>	<u>60</u>
Summe	<u>(29)</u>	<u>(1)</u>

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

4. Außerordentliches Ergebnis

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Veräußerungsgewinne.....	670	65
Restrukturierungsaufwendungen.....	(287)	(54)
Sonderabschreibungen des Geschäfts- und Firmenwertes und sonstiger immaterieller Vermögensgegenstände.....	0	(78)
Sonstige nicht operative Aufwendungen.....	<u>(12)</u>	<u>(34)</u>
Summe	<u><u>371</u></u>	<u><u>(101)</u></u>

In 1998 enthielten die außerordentlichen Posten im Wesentlichen:

- Kapitalerträgen aus dem Verkauf von Selsius durch Intecom Inc. und des MET-Konzerns (Geschäftsbereich Telekommunikation)
- hauptsächlich durch die Einstellung des GSM Terminalgeschäftes entstandene Umstrukturierungskosten;

In 1997 enthielten die außerordentlichen Posten im Wesentlichen:

- Kapitalerträgen aus dem Verkauf von Anteilen an Fimacom (Geschäftsbereich Telekommunikation)
- Umstrukturierungskosten entstanden hauptsächlich im Geschäftsbereich Telekommunikation;
- Abschreibung von Firmenwerten bezüglich der GSM Terminalaktivitäten.

5. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Einkommen- und Ertragsteuer entsprechend der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich wie folgt:

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Einkommen- und Ertragsteuern	(826)	(940)
Latente Steuern	<u>(178)</u>	<u>(130)</u>
Summe	<u><u>(1.004)</u></u>	<u><u>(1.070)</u></u>

Laut Bilanz betragen die latenten Steuern wie folgt:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Aktivische latente Steuern.....	340	502
Passivische latente Steuern	<u>(140)</u>	<u>(147)</u>
Summe	<u><u>200</u></u>	<u><u>355</u></u>

6. Jahresüberschuss vor Gewinnanteilen der Minderheitsgesellschafter und vor Abschreibungen auf Firmenwerte und Immaterielle Vermögensgegenstände

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Raumfahrt.....	271	313
Verteidigung.....	1.186	1.076
Telekommunikation und CAD/CAM	<u>175</u>	<u>(266)</u>
Summe	<u><u>1.632</u></u>	<u><u>1.123</u></u>

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

7. Abschreibungen auf Firmenwerte und Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Abschreibungen auf Firmenwerte setzen sich wie folgt zusammen:

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Matra Marconi Space	76	74
Matra Systèmes & Information.....	12	12
Matra Défense Equipements & Systèmes.....	27	—
Matra Holding GmbH.....	8	9
Matra Datavision.....	6	7
AMC	17	17
MET	—	11
Matra Defense	60	60
Matra Bae Dynamics SAS.....	98	88
Auflösung des negativen Firmenwertes der Matra BAe Dynamics.....	(123)	(65)
Sonstige.....	<u>8</u>	<u>8</u>
Summe	<u>189</u>	<u>221</u>

8. Immaterielle Vermögensgegenstände

Dieser Posten setzt sich wie folgt zusammen:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Geschäftswerte	3.929	3.942
Aktivierete Forschungs- und Entwicklungskosten.....	29	50
Patente, Lizenzen und Warenzeichen	123	91
Sonstige.....	<u>85</u>	<u>66</u>
Bruttowerte.....	4.166	4.149
Abschreibungen und Wertberichtigungen.....	<u>(1.535)</u>	<u>(1.294)</u>
Nettowerte.....	<u>2.631</u>	<u>2.855</u>

Aktivierete Forschungs- und Entwicklungskosten sind diejenigen Kosten, welche durch vertraglich bestimmte Vorauszahlungen finanziert werden. Diesen stehen Verbindlichkeiten in gleicher Höhe gegenüber (vgl. Punkt 6 im Kapitel Bilanzierungsgrundsätze und Bewertungsmethoden).

Der Posten Geschäftswerte setzt sich wie folgt zusammen:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Raumfahrt	874	874
Verteidigung.....	2.948	2.976
Telekommunikation.....	107	92
Abschreibungen und Wertberichtigungen.....	<u>(1.325)</u>	<u>(1.140)</u>
Nettowerte.....	<u>2.604</u>	<u>2.802</u>

9. Firmenwerte

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Bruttowerte.....	2.388	1.597
Abschreibungen und Wertberichtigungen.....	<u>(643)</u>	<u>(531)</u>
Nettowerte.....	<u>1.745</u>	<u>1.066</u>

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

Die sich aus der Konsolidierung ergebenden Firmenwerte abzüglich Abschreibungen und Wertberichtigungen betreffen folgende Tochtergesellschaften:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Matra Marconi Space	438	499
Matra Défense Equipements & Systèmes.....	506	—
LFK.....	264	—
Matra Systèmes & Information	198	210
Matra Holding GmbH.....	101	110
MAI.....	8	20
Matra Datavision.....	102	101
AMC	102	123
Sonstige.....	26	3
Summe	<u>1.745</u>	<u>1.066</u>

10. Sachanlagen

Die Sachanlagen gliedern sich wie folgt auf:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Grundstücke	249	304
Gebäude	1.561	1.618
Maschinen und Ausrüstung.....	2.303	2.539
Sonstige.....	1.547	1.464
Anlagen im Bau.....	74	61
Bruttowerte.....	5.734	5.986
Abschreibungen.....	(3.725)	(3.721)
Nettowerte.....	<u>2.009</u>	<u>2.265</u>

Die Sachanlagen umfassen auch im Rahmen von Leasingverträgen erworbene Vermögensgegenstände. Diese sind im wesentlichen in den Positionen Grundstücke und Gebäude mit Bruttowerten zum 31.12.98 und zum 31.12.97 in Höhe von jeweils FRF 515 Mio. bzw. FRF 616 Mio. und mit Nettowerten in Höhe von jeweils FRF 228 Mio. bzw. FRF 276 Mio. enthalten.

11. Anteile an nach der Equity-Methode konsolidierten, assoziierten Unternehmen

Assoziierte Unternehmen sind folgende:

	Konzernanteil am Eigenkapital		Konzernanteil am Gewinn (Verlust)	
	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Matra Holding GmbH.....	54	55	16	9
MMS Companies	28	33	0	(7)
Nortel Matra Cellular.....	181	144	34	67
Fimacom.....	—	—	—	6
Sonstige.....	11	11	(5)	(1)
Summe	<u>274</u>	<u>243</u>	<u>45</u>	<u>74</u>

12. Beteiligungen

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Bruttowerte.....	169	869
Wertberichtigungen.....	(34)	(9)
Nettowerte.....	<u>135</u>	<u>860</u>

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

Die sonstigen, nicht konsolidierten Beteiligungen setzen sich wie folgt zusammen:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Matra Défense Equipements & Systèmes(*).....	—	733
Ariane Participation.....	80	—
Office Général de l'Air	13	13
Sofresa	17	17
Istar.....	8	7
Orion	—	84
Apic	3	—
Sonstige.....	<u>14</u>	<u>6</u>
Summe.....	<u>135</u>	<u>860</u>

(*) Das gesamte Stammkapital wurde durch den Geschäftsbereich Verteidigung am 31. Dezember 1997 erworben. Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 1998 vollkonsolidiert. Die Investition schließt eine Barsumme von rund FRF 200 Mio. ein, verfügbar bei Abschluss des Übernahmeprozesses.

13. Sonstige Finanzanlagen

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Bruttowerte.....	44	47
Wertberichtigungen.....	<u>(1)</u>	<u>(3)</u>
Nettowerte.....	<u>43</u>	<u>44</u>

14. Vorräte und unfertige Erzeugnisse

Die Vorräte verteilten sich auf die Geschäftsbereiche wie folgt:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Raumfahrt	2.361	1.918
Verteidigung	2.722	3.483
Telekommunikation und CAD/CAM	<u>568</u>	<u>724</u>
Bruttowerte.....	5.651	6.125
Wertberichtigungen.....	<u>(332)</u>	<u>(254)</u>
Nettowerte.....	<u>5.319</u>	<u>5.871</u>

15. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiges Umlaufvermögen

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiges Umlaufvermögen.....	5.561	6.202
Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen.....	<u>(69)</u>	<u>(69)</u>
Nettowerte.....	<u>5.492</u>	<u>6.133</u>

16. Wertpapiere des Umlaufvermögens und Liquide Mittel

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens und Liquiden Mittel gliedern sich wie folgt:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Kasse und Bankguthaben	705	1.239
Veräußerungsfähige Wertpapiere	<u>820</u>	<u>2.093</u>
Summe	<u>1.525</u>	<u>3.332</u>

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

Diese Wertpapiere werden in der Bilanz zu den Anschaffungskosten oder dem am Bilanzstichtag niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Bruttowerte.....	820	2.093
Wertberichtigungen.....	—	—
Nettowerte.....	820	2.093
Marktwert.....	<u>821</u>	<u>2.099</u>
Unrealisierter Gewinn.....	<u>1</u>	<u>6</u>

Gewinne aus veräußerungsfähigen Wertpapieren werden als Gewinne ausgewiesen, wenn sie realisiert werden.

17. Konzerneigenkapital

Das Konzerneigenkapital entwickelte sich im Jahresverlauf wie folgt:

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Konzerneigenkapital zum 1. Januar 1998.....	2.686	1.031
Jahresüberschuss.....	1.296	719
Dividendenzahlungen.....	(1.000)	
Netto Kapitaleinlage Sofimades.....	24	
Kapitalerhöhung.....		889
Ausgleichsposten für Währungsumrechnung.....	(65)	47
Konzerneigenkapital zum 31. Dezember 1998.....	<u>2.941</u>	<u>2.686</u>

18. Anteile von Minderheitsgesellschaftern

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern am Eigenkapital und am Gewinn sind wie folgt:

	Eigenkapital		Gewinn	
	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Matra Marconi Space.....	709	634	147	142
Matra Nortel Communications.....	—	—	—	74
Matra Datavision.....	—	—	—	(34)
Sonstige.....	—	1	—	1
Summe.....	<u>709</u>	<u>635</u>	<u>147</u>	<u>183</u>

19. Aufgliederung der nachrangigen Verbindlichkeiten und der Finanzverbindlichkeiten

Diese Posten gliedern sich wie folgt:

Fälligkeiten zum 31. Dezember 1998:

	<u>< 1 Jahr</u>	<u>1 bis 5 Jahre</u>	<u>> 5 Jahre</u>	<u>Summe</u>
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.....	106	169	0	275
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen.....	14	68	212	294
Sonstige.....	140	434	86	660
Kurzfristige Verbindlichkeiten.....	<u>1.270</u>	—	—	<u>1.270</u>
Summe.....	<u>1.530</u>	<u>671</u>	<u>298</u>	<u>2.499</u>

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

Fälligkeiten zum 31. Dezember 1997:

	<u>< 1 Jahr</u>	<u>1 bis 5 Jahre</u>	<u>> 5 Jahre</u>	<u>Summe</u>
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	134	119	17	270
Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen.....	12	66	224	302
Sonstige	36	246	132	414
Kurzfristige Verbindlichkeiten.....	<u>1.408</u>	—	—	<u>1.408</u>
Summe.....	<u>1.590</u>	<u>431</u>	<u>373</u>	<u>2.394</u>

- Diese Verbindlichkeiten sind in folgenden Währungen valuiert:

Devisen zum 31. Dezember 1998:

	<u>Wechselkurs</u>	<u>Höhe der Verbindlichkeit (in Millionen)</u>	<u>Umgerechnet in FF (in Millionen)</u>
Französische Francs FRF	1	1.830	1.830
US-Dollar	5,62	80	450
Italienische Lira.....	0,00339	295	1
Belgische Francs.....	0,163	25	4
Spanische Peseta	0,0394	25	1
Deutsche Mark	3,35	1	5
Britische Pfund	9,30	22	207
Sonstige	—	—	1
Summe in FRF.....	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>2.499</u>

Devisen zum 31. Dezember 1997:

	<u>Wechselkurs</u>	<u>Höhe der Verbindlichkeit (in Millionen)</u>	<u>Umgerechnet in FF (in Millionen)</u>
Französische Francs	1	1.985	1.985
US-Dollar	5,99	66	395
Belgische Francs.....	0,162	25	4
Deutsche Mark	3,35	2	8
Sonstige	—	—	2
Summe in FRF.....	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>2.394</u>

- Im Geschäftsjahr 1998 waren ungefähr 55 % dieser Darlehen variabel verzinst, im Vergleich zu 73 % im Geschäftsjahr 1997.

20. Informationen zu den Zinsänderungs- und Wechselkursrisiken

ZINSÄNDERUNGSRIKISKEN

Finanzinstrumente (hauptsächlich Swapgeschäfte und Forward Rate Agreements) werden ausschließlich zur Absicherung gegen Zinsänderungsrisiken für Finanzforderungen und -darlehen verwendet.

Langfristige Darlehen können im Hinblick auf die mit ihnen verbundenen Zinsänderungsrisiken und dem Risikomanagement in die beiden folgenden Kategorien unterteilt werden:

- Festverzinsliche und variabel verzinsliche Darlehen, die über langfristige Vereinbarungen mit festen Zinssätzen gesichert werden (hauptsächlich im Bereich Finanzierung von Immobilienleasing);
- Andere langfristige Darlehen mit einem variablen Zinssatz ohne Sicherungsgeschäft, teilweise zu einem festen Zinssatz gesicherte Darlehen oder mit kurzfristigen Vereinbarungen gesicherte Darlehen. Diese variabel verzinslichen Verbindlichkeiten entsprechen ihrem Betrage nach Finanzforderungen, die im

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

Wesentlichen in Französischen Francs denominated sind und für die Zinsen auf kurzfristiger Basis vereinbart sind.

Kurzfristige Darlehen beinhalten sowohl Darlehen von verbundenen Unternehmen der Lagardère-Gruppe als auch in begrenztem Ausmaß Darlehen von anderen Gesellschaften. Die Inanspruchnahme solcher Darlehen schwankt, weshalb sie variabel verzinst werden.

WECHSELKURSRISIKEN

Fast alle Geschäftsverträge in ausländischer Währung werden einzeln gegen Wechselkursrisiken abgesichert.

21. Rückstellungen

In der Bilanzposition sind im Wesentlichen folgende Sachverhalte enthalten:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Drohverluste.....	360	402
Restrukturierungskosten.....	270	162
Rechtsstreitigkeiten und Vertragsstrafen	279	387
Garantien.....	348	801
Passivische latente Steuern	140	147
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (Anhangsangabe 20).....	284	257
Negativer Geschäfts- und Firmenwert.....	427	260
Sonstige.....	251	143
Summe Rückstellungen.....	<u>2.359</u>	<u>2.559</u>

Die Rückstellungen für rechtliche Streitigkeiten und Vertragsstrafen decken den Anteil des Konzerns an den Risiken, die zum 31. Dezember 1998 identifiziert wurden.

Die Garantierückstellungen schließen spezielle Rückstellungen für Gewährleistungen und Retouren ein, basierend auf angemessenen statistischen Schätzungen der Geschäftsbereiche.

Von dem bei der Gründung der Matra BAe Dynamics in 1996 verbuchten, negativen Geschäfts- und Firmenwert in Höhe von FRF 896 Mio. wurden in 1997 FRF 571 Mio. auf die Rückstellungen übertragen. Der verbleibende Saldo von FRF 325 Mio. wird über einen Zeitraum von fünf Jahren beginnend am 1. Januar 1997 ertragswirksam aufgelöst. Da sich die ursprünglich identifizierten Risiken im Geschäftsjahr 1998 verringerten, wurde ein zusätzlicher Betrag von FRF 290 Mio. auf den negativen Geschäfts- und Firmenwert übertragen. Analog dem Vorjahr wird der negative Geschäfts- und Firmenwert weiterhin über einen Zeitraum von fünf Jahren ertragswirksam aufgelöst und reduziert somit die Abschreibungen des aktivischen Geschäfts- und Firmenwertes.

22. Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die gesamten Verpflichtungen für Pensionen und ähnliche Vorsorgeleistungen, die, wie in dem Punkt Nr. 10 im Kapitel Bilanzierungsgrundsätze und Bewertungsmethoden beschrieben, berechnet werden, entwickelten sich im Vergleich zu den in der Bilanz ausgewiesenen Werten wie folgt:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, die passiviert wurden	284	257
Zusätzliche Kosten aus der Neuberechnung der derzeit versicherungsmathematisch gültigen Werte der Zusatzleistungen ⁽¹⁾	34	33
Summe der Gesamtverpflichtungen	<u>318</u>	<u>290</u>

(1) Diese Berichtigungen ergaben sich hauptsächlich aus einem Rückgang der Rechnungszinssätze in 1997 und 1998.

Die gesamte in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Verzinsung belief sich im Geschäftsjahr 1998 auf FRF 32 Mio. und in 1997 auf FRF 35 Mio.

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

Von französischen Gesellschaften angewandte Schätzungen für die Festlegung ihrer Verzinsung waren wie folgt:

	<u>31.12.1998</u>	<u>31.12.1997</u>
Rechnungszinssatz.....	5,00 %	5,50 %
Lohn- und Gehaltssteigerung.....	3,00 %	3,00 %

23. Beschäftigte

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Raumfahrt.....	4.664	5.041
Verteidigung.....	4.399	4.036
Telekommunikation und CAD / CAM.....	<u>3.559</u>	<u>4.408</u>
Summe.....	<u>12.622</u>	<u>13.485</u>

Mitarbeiter von anteilmäßig konsolidierten Gesellschaften sind unter Anwendung des Anteilsatzes enthalten.

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Es bestehen die folgenden wesentlichen Verpflichtungen der konsolidierten Unternehmen:

	<u>31.12.98</u>	<u>31.12.97</u>
Vertragsgarantien		
• Garantien zur Erstattung von Vorauszahlungen und Erfüllungsgarantien	2.632	6.366
Finanzielle Garantien		
• Patronatserklärungen.....	41	49
• Sonstige.....	107	62

Desweiteren bestanden folgende Finanzinstrumente zur Sicherung und Minimierung von Währungs- und Zinsrisiken:

	<u>31.12.98</u>	<u>31.12.97</u>
— Devisenterminkäufe.....	1.953	1.865
— Devisenterminverkäufe	3.612	2.659
— Sonstige Fremdwährungskontrakte	—	130
— Zinssicherungsgeschäfte		
• Zinsswaps	510	657
• Collars	125	125
• FRA-Geschäfte	—	—

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

ZUM 31. DEZEMBER 1998 VOLLKONSOLIDIERTE UNTERNEHMEN

<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>	<u>Eintragung im Handelsregister</u>	<u>% Anteile</u>	<u>% Kontrolle</u>
RAUMFAHRT				
M.C.N. SAT HOLDING	121, Avenue de Malakoff — 75216 PARIS CEDEX 16 (FRANKREICH)	382 838 506	100,00	100,00
M.C.N. SAT SERVICE	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)	383 312 519	100,00	100,00
M.C.N. SAT US	ARLINGTON VIRGINIA (USA)		100,00	100,00
MATRA GROLIER NETWORK.....	42, Rue Galliéni — 92601 ASNIERES CEDEX (FRANKREICH)	321 762 098	100,00	100,00
MATRANET.....	121, Avenue de Malakoff — 75216 PARIS CEDEX 16 (FRANKREICH)	403 083 074	100,00	100,00
S.C.I. MATRA TOULOUSE.....	47, Rue de Monceau — 75008 PARIS (FRANKREICH)	320 213 711	99,89	99,89
MMS				
MATRA MARCONI SPACE NV.....	LA HAYE (NIEDERLANDE)		51,00	51,00
MATRA MARCONI SPACE FRANCE.....	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)	342 360 054	51,00	100,00
MATRA ESPACE HOLDING BV	LA HAYE (NIEDERLANDE)		51,00	88,25
MATRA ESPACE PARTICIPATION.....	121, Avenue de Malakoff — 75216 PARIS CEDEX 16 (FRANKREICH)	348 549 023	51,00	100,00
MATRA MARCONI SPACE UK (HOLDINGS) Ltd.....	STANMORE (UK)		51,00	90,00
MATRA MARCONI SPACE UK Ltd.....	STANMORE (UK)		51,00	99,00
MATRA SPACE SYSTEMS PARTICIPATIONS BV.....	LA HAYE (NIEDERLANDE)		51,00	100,00
VERTEIDIGUNG				
MATRA HAUTES TECHNOLOGIES	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)	341 535 094	100,00	100,00
G2I.....	4, Avenue Morane Saulnier — 78142 VELIZY (FRANKREICH)	337 621 130	99,95	99,95
MATRA DEFENSE.....	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)	342 360 005	100,00	100,00
MATRA DEFENSE EQUIPEMENTS & SYSTEMES	6, Avenue des Tropiques — Z.A. de Courtaboeuf — 91943 LES ULIS (FRANKREICH)	775 594 898	100,00	100,00
MATRA HOLDING GmbH.....	FRANKFURT AM MAIN (DEUTSCHLAND)		100,00	100,00
MATRA SYSTEMES & INFORMATION.....	Parc d'Affaires — 27100 VAL DE RUEIL (FRANKREICH)	345 076 087	100,00	100,00
M.A.I.				
M.A.I.....	FREDERICK (USA)		100,00	100,00
FAIRCHILD CONTROLS.....	FREDERICK (USA)		100,00	100,00
GERMANTOWN.....	FREDERICK (USA)		100,00	100,00
MANHATTAN BEACH.....	FREDERICK (USA)		100,00	100,00
TELEKOMMUNIKATION und CAD/CAM				
INTECOM Inc.....	ADDISON — TEXAS (USA)		100,00	100,00
MATRA COMMUNICATION USA Inc.....	BURLIGAME — CALIFORNIA (USA)		100,00	100,00
M N H	121, Avenue de Malakoff — 75216 PARIS CEDEX 16 (FRANKREICH)	337 710 388	100,00	100,00
MATRA DATAVISION				
M.P. 13.....	121, Avenue de Malakoff — 75216 PARIS CEDEX 16 (FRANKREICH)	327 357 380	100,00	100,00
SFMRA (SOCIETE FINANCIERE MATRA RENAULT AUTOMATION)	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)	323 254 847	65,00	65,00
DATAVISION INTERNATIONAL.....	31, Avenue de la Baltique — 91961 LES ULIS (FRANKREICH)	328 920 863	100,00	100,00
MATRA DATAVISION	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)	314 937 830	100,00	100,00
MATRA DATAVISION Ltd.....	COVENTRY (UK)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION AG.....	DANGES (SCHWEIZ)		100,00	100,00

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>	<u>Eintragung im Handelsregister</u>	<u>% Anteile</u>	<u>% Kontrolle</u>
MATRA DATAVISION ASIA PACIFIC.....	WANCHAI (HONG KONG)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION BEN	BRÜSSEL (BELGIEN)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION BV.....	LEIDEN (NIEDERLANDE)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION GmbH.....	MÜNCHEN (DEUTSCHLAND)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION IBERIA.....	MADRID (SPANIEN)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION Inc.....	ANDOVER — MASSACHUSSETS (USA)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION Kk.....	TOKYO (JAPAN)		100,00	100,00

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

ZUM 31. DEZEMBER 1998 QUOTAL-KONSOLIDIERTE UNTERNEHMEN

<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>	<u>Eintragung im Handelsregister</u>	<u>% Anteile</u>	<u>% Kontrolle</u>
MATRA DATAVISION SPA.....	TURIN (ITALIEN)		100,00	100,00
SOFRIMAT 5.....	31, Avenue de la Baltique — 91954 LES ULIS (FRANKREICH)	329 223 762	100,00	100,00
VERTEIDIGUNG				
MATRA BAE DYNAMICS.....	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)	381 737 618	50,00	50,00
ALKAN.....	Rue du 8 Mai 1945 — 94460 VALENTON (FRANKREICH)	403 071 988	75,00	75,00
MATRA BAE DYNAMICS FRANCE.....	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)	378 168 470	50,00	50,00
MATRA BAE DYNAMICS MANAGEMENT ...	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)	410 273 551	50,00	50,00
MATRA BAE DYNAMICS UK.....	STEVENAGE HERTS (UK)4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)		50,00	50,00
MATRA ELECTRONIQUE.....	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS (FRANKREICH)	925 420 077	50,00	50,00
TELEKOMMUNIKATION und CAD/CAM				
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS				
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS.....	50, Rue du Président Sadate 29562 QUIMPER CEDEX 9 (FRANKREICH)	552 150 724	50,00	50,00
AEG MOBILE COMMUNICATION GmbH.....	ULM (DEUTSCHLAND)		50,00	50,00
MATRA COMMUNICATION CELLULAR TERMINALS.....	ULM (DEUTSCHLAND)		50,00	50,00
MATRA COMMUNICATION EGT NV.....	BRÜSSEL (BELGIEN)		50,00	50,00
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS CENTRE EST.....	320, Avenue Charles de Gaulle 69676 BRON (FRANKREICH)	329 223 770	50,00	50,00
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS DISTRIBUTION.....	50, Rue du Président Sadate 29562 QUIMPER CEDEX 9 (FRANKREICH)	319 060 075	50,00	50,00
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS NORD OUEST.....	Z.A. du Pré Catelan, Rue Delesalle 59110 LA MADELEINE (FRANKREICH)	327 356 895	50,00	50,00
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS PARIS ILE DE FRANCE.....	53, Bld de Stalingrad 92247 MALAKOFF CEDEX (FRANKREICH)	329 477 301	50,00	50,00
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS SUD	23, Avenue Champollion 31084 TOULOUSE CEDEX (FRANKREICH)	700 801 707	50,00	50,00
MATRA RADIO SYSTEMS.....	MADRID (SPANIEN)		50,00	50,00

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

ZUM 31. DEZEMBER 1998 NACH DER EQUITY-METHODE KONSOLIDIERTE UNTERNEHMEN

<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>	<u>Eintragung im Handels- register</u>	<u>% Anteile</u>	<u>% Kontrolle</u>
RAUMFAHRT				
AUSPACE Ltd	AUSTRALIEN		51,00	100,00
CRISA	TRES CANTOS (SPANIEN)		25,50	50,00
NATIONAL REMOTE SENSING CENTRE (NRSC)	FARNBOROUGH HAMPSHIRE (UK)		22,95	45,00
SPACEBEL INFORMATIQUE.....	BELGIEN		20,40	40,00
SPOT IMAGE.....	4, Rue des Satellites — BP 4359 31030 TOULOUSE CEDEX 4 (FRANKREICH)	325 089 589	16,94	28,40
VERTEIDIGUNG				
B.B.V	UBERLINGEN (DEUTSCHLAND)		20,00	20,00
B.G.T.....	UBERLINGEN (DEUTSCHLAND)		20,00	20,00
IOSAT	HALIFAX NOVA SCOTIA (KANADA)		33,33	33,33
LFK.....	MÜNCHEN (DEUTSCHLAND)		15,00	15,00
TELEKOMMUNIKATION und CAD/CAM				
CMC	6, rue J.P. Timbaud — 78067 MONTIGNY (FRANKREICH)	382 496 909	2,67	5,33
MATRA COMMUNICATION SPA	MAILAND (ITALIEN)		50,00	50,00
MATRA DE COMUNICACIONES ESPANA.....	MADRID (SPANIEN)		50,00	50,00
NORTEL MATRA CELLULAR.....	1, Place des Frères Montgolfier — BP 50 — 78280 GUYANCOURT (FRANKREICH)	389 516 741	17,00	17,00

Übersetzung eines Konzernjahresabschlusses, der ursprünglich in französischer Sprache und in Einklang mit den in Frankreich geltenden Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung veröffentlicht wurde. Im Falle von Widersprüchen zwischen der deutschen und der französischen Fassung ist die französische Fassung maßgebend.

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

BESTÄTIGUNGSBERICHT DER UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFER FÜR DEN KONZERNJAHRESABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 1998

BARBIER FRINAULT & AUTRES
ARTHUR ANDERSEN
Commissaire aux Comptes
Membre de la Compagnie de Versailles 41, rue Ybry
92576 Neuilly-sur-Seine Cedex

MAZARS & GUERARD
Commissaire aux Comptes
Membre de la Compagnie de Paris
125, rue de Montreuil
75011 Paris

An die Aktionäre der
Matra Hautes Technologies,

In Übereinstimmung mit dem uns von der Hauptversammlung der Gesellschafter erteilten Auftrag erstatten wir hiermit für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1998 über die Prüfung des in französischen Francs erstellten, beiliegenden Konzernjahresabschlusses von Matra Hautes Technologies Bericht.

Dieser Konzernabschluss wurde im Rahmen der vorgesehenen Verschmelzung zwischen den Konzernen Aerospatiale und Matra Hautes Technologies erstellt. Der Umfang der Konsolidierung schließt Matra Hautes Technologies und ihre mittelbaren und unmittelbaren Tochtergesellschaften ein, wie dies im zweiten Abschnitt des Kapitels „Konsolidierungsgrundsätze“ im beigefügten Anhang definiert ist. Der Konzernabschluss wurde vom Vorstandsvorsitzenden erstellt. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der Ergebnisse unserer Prüfung zu diesen Jahresabschlüssen einen Bestätigungsvermerk zu erteilen.

Die Prüfung haben wir gemäß den in Frankreich anerkannten Prüfungsgrundsätzen durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungsplanung und der durchgeführten Prüfungshandlungen ein Urteil darüber abgeben können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlern ist. Die Prüfungshandlungen beinhalten eine stichprobenweise Untersuchung der im Jahresabschluss enthaltenen Werte und Angaben. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Beurteilung der Gesamtaussage des Konzernjahresabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil bildet.

Wir sind der Auffassung, dass der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konsolidierungskreises zum 31. Dezember 1998 vermittelt.

Neuilly-sur-Seine und Paris, den 8. März 1999

Die unabhängigen Abschlussprüfer

BARBIER FRINAULT & AUTRES
Arthur Andersen
René Proglia

MAZARS & GUERARD
Jacques Kamienny

DASA

Kombinierte Gewinn- und Verlustrechnung

	<u>Anmerkung</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
			(in Mio. €)	
Umsatzerlöse.....	21	7.455	7.115	6.303
Umsatzkosten.....	4	<u>(6.160)</u>	<u>(5.736)</u>	<u>(5.366)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz		<u>1.295</u>	<u>1.379</u>	<u>937</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen.....	4	(574)	(798)	(1.008)
Forschungs- und Entwicklungskosten.....		(410)	(317)	(276)
Sonstige betriebliche Erträge.....	5	<u>150</u>	<u>200</u>	<u>355</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden		<u>461</u>	<u>464</u>	<u>8</u>
Finanzergebnis	6	<u>(89)</u>	<u>223</u>	<u>(321)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden		<u>372</u>	<u>687</u>	<u>(313)</u>
Ertragsteuern.....	7	(405)	(240)	208
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis.....		<u>(6)</u>	<u>(23)</u>	<u>(10)</u>
Ergebnis der kombinierten Gewinn- und Verlustrechnung.....		<u>(39)</u>	<u>424</u>	<u>(115)</u>

Die nachfolgenden Erläuterungen sind integraler Bestandteil des Abschlusses.

Die Vorjahre wurden von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

DASA

Kombinierte Bilanz

	<u>Anmerkung</u>	<u>31. Dezember 1999</u>	<u>31. Dezember 1998</u>
(in Mio. €)			
Aktiva			
Immaterielle Anlagewerte	8	71	69
Sachanlagen	8	1.171	1.150
Finanzanlagen		334	231
Anlagevermögen		<u>1.576</u>	<u>1.450</u>
Vorräte	9	533	423
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	1.314	1.138
Übrige Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	11	1.529	1.644
Wertpapiere		55	21
Zahlungsmittel	12	<u>3.958</u>	<u>5.065</u>
Umlaufvermögen		<u>7.389</u>	<u>8.291</u>
Latente Steuern	7	<u>749</u>	<u>1.060</u>
Rechnungsabgrenzungsposten		<u>23</u>	<u>27</u>
Summe Aktiva (davon kurzfristig 1999: € 6.405 Mio.; 1998: € 7.380 Mio.)		<u>9.737</u>	<u>10.828</u>
Passiva			
Netto-Vermögen	13	2.397	3.203
Anteile in Fremdbesitz		191	119
Rückstellungen	14	4.446	4.118
Finanzverbindlichkeiten	15	217	254
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16	840	856
Übrige Verbindlichkeiten	17	<u>1.409</u>	<u>1.735</u>
Verbindlichkeiten		<u>2.466</u>	<u>2.845</u>
Latente Steuern	7	224	531
Rechnungsabgrenzungsposten		13	12
Summe Passiva ohne Netto-Vermögen (davon kurzfristig 1999: € 3.590 Mio.; 1998: € 4.020 Mio.)		<u>7.340</u>	<u>7.625</u>
Summe Passiva		<u>9.737</u>	<u>10.828</u>

Die nachfolgenden Erläuterungen sind integraler Bestandteil des Abschlusses.

Die Vorjahre wurden von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

DASA

Kombinierte Kapitalflussrechnung

	1999	1998	1997
	(in Mio. €)		
Ergebnis der kombinierten Gewinn- und Verlustrechnung	(39)	424	(115)
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	6	23	10
Abschreibungen auf das Anlagevermögen	255	265	263
Latente Steuern	489	248	(241)
Bewertung der Finanzinstrumente	5	(5)	240
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Beteiligungen	(33)	(156)	(24)
Veränderung der Rückstellungen	373	(172)	(125)
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:			
— Netto-Vorräte	(110)	177	31
— Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(187)	(362)	107
— Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(15)	283	80
— Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(201)	(225)	(147)
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit	543	500	79
Zugänge zum Anlagevermögen			
— Erwerb von Sachanlagen	(283)	(291)	(221)
— Erwerb Sonstiger langfristiger Aktiva	(72)	(45)	(27)
Erlöse aus Anlageabgängen (ohne Vermietete Gegenstände)	41	76	62
Erwerb von Beteiligungen	(71)	(137)	(53)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	19	82	73
Erwerb/Verkauf von Wertpapieren und ähnlichen Vermögensgegenständen	86	(36)	(14)
Darlehen	(102)	—	—
Zugänge/(Abgänge) liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises	(4)	60	—
Cash flow aus der Investitionstätigkeit	(386)	(291)	(180)
Tilgung der Finanzverbindlichkeiten	(37)	(2)	(8)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.288)	(174)	(243)
Kapitalerhöhung	69	—	—
Sonstiges	(8)	(38)	12
Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit	(1.264)	(214)	(239)
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel	—	(3)	—
Veränderung der liquiden Mittel	(1.107)	(5)	(340)
Liquide Mittel zum Jahresanfang	5.065	5.073	5.413
Liquide Mittel zum Jahresende	3.958	5.065	5.073

Die nachfolgenden Erläuterungen sind integraler Bestandteil des Abschlusses.

Die Vorjahre wurden von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

DASA

Entwicklung des kombinierten Netto-Vermögens

	Gesamt
	(in Mio. €)
Stand am 1. Januar 1997	<u>3.009</u>
Ergebnisabführung ⁽¹⁾	(96)
Ergebnis der kombinierten Gewinn- und Verlustrechnung	(115)
Übriges Comprehensive Income	<u>5</u>
Comprehensive Loss, gesamt	<u>(110)</u>
Veränderung der Fremdanteile innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns	<u>11</u>
Stand am 31. Dezember 1997	<u>2.814</u>
Ergebnisabführung ⁽¹⁾	53
Ergebnis der kombinierten Gewinn- und Verlustrechnung	424
Übriges Comprehensive Income	<u>(4)</u>
Comprehensive Income, gesamt	<u>420</u>
Veränderung der Fremdanteile innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns	<u>(84)</u>
Stand am 31. Dezember 1998	<u>3.203</u>
Kapitalerhöhung	69
Ergebnisabführung ⁽¹⁾	(796)
Ergebnis der kombinierten Gewinn- und Verlustrechnung	(39)
Übriges Comprehensive Income	<u>7</u>
Comprehensive Loss, gesamt	<u>(32)</u>
Veränderung der Fremdanteile innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns	<u>(47)</u>
Stand am 31. Dezember 1999	<u>2.397</u>

(1) Darin enthalten sind Erträge/Aufwendungen aus Steuerumlagen von der DaimlerChrysler AG.

Die nachfolgenden Erläuterungen sind integraler Bestandteil des Abschlusses.

Die Vorjahre wurden von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

DASA

Kombinierter Anlagespiegel

	Anschaffungs-/Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwerte ⁽¹⁾			
	1/1/99	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31/12/99	1/1/99	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	lfd. Jahr	Um- buchungen	Abgänge	31/12/99	31/12/99	31/12/98
	(in Mio. €)															
Immaterielle Anlagewerte																
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	63	—	—	18	3	12	72	43	—	—	15	1	12	47	25	20
Geschäftswerte	193	—	2	—	—	4	191	144	—	—	5	—	4	145	46	49
	<u>256</u>	<u>—</u>	<u>2</u>	<u>18</u>	<u>3</u>	<u>16</u>	<u>263</u>	<u>187</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>20</u>	<u>1</u>	<u>16</u>	<u>192</u>	<u>71</u>	<u>69</u>
Sachanlagen																
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.112	—	(22)	27	21	21	2.117	1.402	—	(10)	56	(1)	15	1.432	685	710
Technische Anlagen und Maschinen	883	1	(8)	43	24	21	922	775	—	(5)	53	—	22	801	121	108
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.312	—	(24)	106	34	110	1.318	1.093	—	(23)	125	—	106	1.089	229	219
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	113	—	—	107	(82)	2	136	—	—	—	—	—	—	—	136	113
	<u>4.420</u>	<u>1</u>	<u>(54)</u>	<u>283</u>	<u>(3)</u>	<u>154</u>	<u>4.493</u>	<u>3.270</u>	<u>—</u>	<u>(38)</u>	<u>234</u>	<u>(1)</u>	<u>143</u>	<u>3.322</u>	<u>1.171</u>	<u>1.150</u>
Finanzanlagen																
Anteile an verbundenen Unternehmen	92	—	1	—	(3)	1	89	78	—	8	—	(3)	—	83	6	14
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	7	—	(2)	—	—	1	4	3	—	—	—	—	—	3	1	4
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	82	5	—	47	10	2	142	—	—	—	1	—	—	1	141	82
Beteiligungen	125	—	—	31	(7)	3	146	39	—	—	—	3	2	40	106	86
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	37	—	—	—	—	—	37	37	—	—	—	—	—	37	—	—
Sonstige Ausleihungen	50	—	—	53	—	18	85	5	—	—	—	—	—	5	80	45
	<u>393</u>	<u>5</u>	<u>(1)</u>	<u>131</u>	<u>—</u>	<u>25</u>	<u>503</u>	<u>162</u>	<u>—</u>	<u>8</u>	<u>1</u>	<u>—</u>	<u>2</u>	<u>169</u>	<u>334</u>	<u>231</u>
	<u>5.069</u>	<u>6</u>	<u>(53)</u>	<u>432</u>	<u>—</u>	<u>195</u>	<u>5.259</u>	<u>3.619</u>	<u>—</u>	<u>(30)</u>	<u>255</u>	<u>—</u>	<u>161</u>	<u>3.683</u>	<u>1.576</u>	<u>1.450</u>

(1) Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

Die nachfolgenden Erläuterungen sind integraler Bestandteil des Abschlusses.

Die Vorjahre wurden von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa (in Mio. €)

GRUNDLAGEN UND METHODEN

1. Grundsätze der Rechnungslegung

Allgemeine Grundlagen — Der kombinierte Abschluss umfasst die Aktivitäten der DaimlerChrysler AG („DCAG“) in den Bereichen Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigung. Diese sind in der von der DCAG mehrheitlich gehaltenen Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Aerospace AG gebündelt und sollen wie nachfolgend erläutert in die European Aeronautic Defence and Space Company N.V. EADS („EADS“) eingebracht werden. In diesem kombinierten Abschluss sind nur die Aktivitäten der Bereiche Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigung enthalten, welche in die EADS eingehen werden; im Folgenden lautet die Bezeichnung entweder „Dasa“ oder „die Gruppe“.

Im Oktober 1999 haben DaimlerChrysler, Lagardère SCA („Lagardère“) und Société de Gestion de Participations Aéronautiques — Sogepa („Sogepa“), eine französische Regierungsbehörde, eine Vereinbarung getroffen und die Gründung der EADS bekanntgegeben. Dabei sollen die Bereiche Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigung von Aerospatiale Matra S.A. („Aerospatiale Matra“) und Dasa vereinigt werden. Im Dezember 1999 haben sich DaimlerChrysler, Lagardère, Sogepa und Sociedad Estatal de Participaciones Industriales („SEPI“), die ca. 99,3 % an Construcciones Aeronauticas S.A. („CASA“) hält, auf einen Zusammenschluss von EADS und CASA geeinigt. Im Zuge der Gründung von EADS werden Dasa, Aerospatiale Matra und CASA ihre Aktivitäten in den Bereichen Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigung in die EADS einbringen und dafür Anteile in Höhe von ca. 37,3 %, 56,5 % und 6,2 % an der EADS erhalten. In den Vereinbarungen wurde außerdem festgelegt, dass Zahlungsmittel der Dasa in Höhe von € 1.749 Mio. bei DaimlerChrysler zurückbleiben werden.

Der Abschluss wurde unter der Annahme erstellt, dass die Gruppe in allen Berichtsjahren ein rechtlich eigenständiges Unternehmen war. Dabei wurden die in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze („United States Generally Accepted Accounting Principles“ oder „US-GAAP“) angewandt, mit Ausnahme der quotalen Einbeziehung bestimmter Gemeinschaftsunternehmen (siehe Erläuterung 2). Alle Beträge werden in Mio. Euro („Mio. €“) angegeben.

Konsolidierung — Alle wesentlichen Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der DaimlerChrysler Aerospace AG stehen, sind in den kombinierten Abschluss einbezogen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn die Dasa zwischen 20 und 50 % der Anteile hält („assoziierte Unternehmen“). Wesentliche Joint Ventures, bei denen eine gemeinschaftliche Leitung vorliegt, werden quotall konsolidiert (vgl. Anmerkung 2). Übrige Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten angesetzt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem auf das Mutterunternehmen entfallenden anteiligen Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt („purchase accounting“). Eine Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital wird ganz oder teilweise den Vermögensgegenständen des Tochterunternehmens zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert aktiviert und über die voraussichtliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Ein passiver Unterschiedsbetrag wird vom Sachanlagevermögen abgesetzt.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle wurden eliminiert. Einzelne Vorjahresangaben sind entsprechend der neuen Darstellung der Gruppe angepasst worden.

Währungsumrechnung — Die Bilanzen ausländischer Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach dem Konzept der funktionalen Währung grundsätzlich mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit Jahresdurchschnittskursen in Euro umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus der Währungsumrechnung bei den Vermögens- und Schuldposten gegenüber der Umrechnung des Vorjahres werden ergebnisneutral im Netto-Vermögen erfasst.

Vor dem 31. Dezember 1998 hatte die Dasa den kombinierten Abschluss in Deutsche Mark („DM“) erstellt und veröffentlicht. Im Zuge der Einführung des Euro zum 1. Januar 1999 ist die Dasa auf die Darstellung des kombinierten Abschlusses in Euro übergegangen. Entsprechend sind die in Vorjahren in Deutsche Mark erstellten kombinierten Abschlüsse auf Basis des Umrechnungsverhältnisses am 1. Januar 1999 von 1 € = 1,95583 DM dargestellt. Die in Euro umgerechneten kombinierten Abschlüsse 1998 und 1997 zeigen die selben Entwicklungen auf, die bei einer Darstellung in Deutsche Mark ersichtlich wären. Diese kombinierten Abschlüsse sind jedoch

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

nicht mit in Euro veröffentlichten Abschlüssen anderer Unternehmen, die zuvor in einer anderen Währung als der DM bilanziert haben, vergleichbar.

Umsatzrealisierung — Umsätze werden nach dem Gefahrenübergang bzw. der Erbringung der Leistung erfasst. Bei Langfristfertigung werden die Umsätze nach der percentage-of-completion-Methode entsprechend dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine bzw. dem Leistungsfortschritt erfasst. 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. Leistungsabhängige Incentives werden in den geschätzten Gewinnmargen berücksichtigt und dann realisiert, wenn ausreichende Informationen über die erreichten Leistungsfortschritte vorliegen. Vertragsstrafen werden dann erfolgswirksam berücksichtigt, wenn die Wahrscheinlichkeit für eine Inanspruchnahme eingetreten ist.

Produktbezogene Aufwendungen — Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet. Aufwendungen für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung behandeln wir sofort ergebniswirksam.

Ertragsteuern — Die Dasa hat mit der DCAG einen Ergebnisabführungsvertrag abgeschlossen, nach dem die Dasa ihren handelsbilanziellen Gewinn an die DCAG abführt bzw. diese deren Verluste übernimmt. Die Gewinne und Verluste der Dasa sind im steuerlichen Organkreis bei DaimlerChrysler berücksichtigt. Für den kombinierten Abschluss wurden die Steuerbelastungen so berechnet, als ob die Dasa steuerlich ein eigenständiges Unternehmen wäre.

Latente Ertragsteuern werden im kombinierten Dasa-Abschluss nach dem SFAS („Statement of Financial Accounting Standards“) 109, „Accounting for Income Taxes“ ausgewiesen. Aktive und passive latente Steuern spiegeln zukünftig entstehende Steuerminder- oder -mehrbelastungen wider, die sich aus temporären Bewertungsunterschieden zwischen der Bilanz nach US-GAAP und der Steuerbilanz bei den jeweiligen Aktiv- und Passivposten ergeben. Außerdem werden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge von Nicht-Organgesellschaften gebildet. Für Verlustvorträge im Rahmen der inländischen körperschaft- und gewerbesteuerlichen Organschaft werden aktive latente Steuern beim Organträger DCAG gebildet. 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 kombinierten Dasa-Abschluss nur dann aktiviert, wenn die Wahrscheinlichkeit, dass die Entlastungseffekte tatsächlich realisiert werden, mehr als 50 % beträgt. Hinsichtlich des eingeschätzten Realisierungsrisikos wird eine Wertberichtigung auf den angesetzten aktiven Steuerabgrenzungsposten gebildet.

Immaterielle Anlagewerte — Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und linear über ihre Nutzungsdauer von 3 bis 10 Jahren abgeschrieben. Geschäftswerte werden aktiviert und über einen Zeitraum von 5 bis 20 Jahren abgeschrieben. Die Geschäftswerte werden regelmäßig auf der Basis geschätzter zukünftiger Cash Flows auf ihre Werthaltigkeit überprüft.

Sachanlagen — Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger degressiver bzw. linearer Abschreibungen bewertet. Von der degressiven wird auf die lineare Abschreibungsmethode übergegangen, sobald diese zu höheren Abschreibungen führt. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Es wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen: 10 bis 50 Jahre für Gebäude, 8 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Langfristiges Vermögen — Die Dasa überprüft langfristig genutztes Vermögen auf Werthaltigkeit, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes dessen beizulegenden Wert überschreiten könnte.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Leasing — Die Dasa nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen. Die US-GAAP enthalten Regeln, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasing-Nehmer (sog. „capital lease“) oder dem Leasing-Geber (sog. „operating lease“) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist.

Umlaufvermögen — Das Umlaufvermögen umfasst die Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel einschließlich Beträgen, die nach einem Jahr fällig werden. In den Anmerkungen sind jeweils die Beträge mit einer Fälligkeit von über einem Jahr vermerkt.

Vorräte — Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten bzw. Marktpreisen angesetzt. Die Herstellungskosten umfassen neben den direkten Kosten für Fertigungsmaterial und -löhne anteilige Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

Wertpapiere — Wertpapiere werden mit Marktpreisen bewertet, sofern diese verfügbar sind. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus zu Marktpreisen bewerteten Wertpapieren, die nicht zur kurzfristigen Veräußerung bestimmt sind („available for sale“), werden, unter Berücksichtigung latenter Steuern, im übrigen Comprehensive Income ausgewiesen. Die sonstigen Wertpapiere werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet.

Zahlungsmittel - Die flüssigen Mittel bestehen aus Kassenbeständen, Bankguthaben, Schecks und kurzfristig liquidierbaren Festgeldern mit einer Laufzeit von drei Monaten und weniger, sowie aus den bei der DaimlerChrysler AG im Rahmen des Finanz- und Liquiditätsmanagements angelegten flüssigen Mitteln.

Finanzinstrumente — Derivative Finanzinstrumente werden bei der Dasa nur für Sicherungszwecke eingesetzt. Finanzinstrumente einschließlich ihrer Derivate (Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte), die nicht eindeutig bestimmten Vermögensgegenständen oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträgen zugeordnet werden können, werden zu Marktpreisen bewertet. Daraus resultierende unrealisierte Gewinne oder Verluste werden ergebniswirksam berücksichtigt. Besteht ein unmittelbarer Zusammenhang und eine Zuordnung zwischen einem derivativen Finanzinstrument und einem Grundgeschäft, wird eine Bewertungseinheit gebildet. Gewinne und Verluste aus diesen Bewertungseinheiten, die der Sicherung von Währungsrisiken genau zugeordneter Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträge dienen, werden nach Zuordnung erst dann ergebniswirksam, wenn das Grundgeschäft realisiert wird (vgl. Anmerkung 20d).

Rückstellungen — Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen beruht auf dem im SFAS 87 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren („projected unit credit method“). Steuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist. Rückstellungen im Personal- und Sozialbereich werden — soweit die ihnen zugrunde liegenden Verbindlichkeiten einen Zinsanteil enthalten — zum Barwert angesetzt.

Schätzungen — Im kombinierten Abschluss 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.

Neue Rechnungslegungsvorschriften — Im Juni 1998 hat das FASB den Bilanzierungsstandard SFAS 133 („Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities“) zur Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte verabschiedet. Die Regelung fordert die Bewertung der derivativen Finanzinstrumente zum Marktwert sowie den Ansatz als Vermögensgegenstände bzw. Verbindlichkeiten. Gewinne und Verluste aus der Veränderung des Marktwerts der derivativen Finanzinstrumente werden entsprechend dem Verwendungszweck des Derivats und abhängig von der Erfüllung der Voraussetzungen für ein Hedge-Accounting (geschlossene Bilanzierung) im Abschluss berücksichtigt. Durch die Verabschiedung des SFAS 137 („Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities — Deferral of the Effective Date of FASB Statement No. 133, an Amendment of FASB Statement No. 133“) ist der spätest mögliche erstmalige Einführungszeitpunkt von SFAS 133 auf Geschäftsjahre, die nach dem 15. Juni 2000 beginnen, verschoben worden. Die Dasa beabsichtigt den Standard zum 1. Januar 2000 einzuführen. Der neue Standard wird es der Gruppe ermöglichen, bestimmte, auf die Absicherung geplanter zukünftiger Transaktionen („Forecasted Transactions“) gerichtete Devisensicherungsgeschäfte in ein Hedge — Accounting einzubeziehen. Nach den derzeitigen Bilanzierungsmethoden der Dasa erfolgt für solche Sicherungsgeschäfte eine Marktbewertung und eine ergebniswirksame Berücksichtigung unrealisierter Gewinne und Verluste in der laufenden Periode. Daher können bei Einführung von SFAS 133, abhängig von der Kurssicherungsstrategie der Gruppe und der Höhe der

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Wechselkursveränderungen, bei diesen Devisensicherungsgeschäften geringere Ergebnisschwankungen in den laufenden Perioden resultieren.

2. Kreis der einbezogenen Unternehmen

Kreis der einbezogenen Unternehmen — Der Kreis der einbezogenen Unternehmen umfasst — neben der DaimlerChrysler Aerospace AG — 18 (i.V. 16) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 13 (i.V. 13) Gemeinschaftsunternehmen; letztere werden quotale einbezogen. Im Berichtsjahr sind 6 Tochterunternehmen erstmals in den kombinierten Abschluss einbezogen worden. 4 Tochterunternehmen sind aus dem Kreis der einbezogenen Unternehmen ausgeschieden. Wesentliche Auswirkungen aus der Änderung des Kreises der einbezogenen Unternehmen auf die kombinierte Bilanz und auf die kombinierte Gewinn- und Verlustrechnung sind bei den einzelnen Abschlussposten erläutert. Nicht einbezogen werden 62 (i.V. 61) Tochterunternehmen („verbundene Unternehmen“), deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gruppe zusammengenommen von untergeordneter Bedeutung ist. Im Berichtszeitraum machten die Effekte dieser nicht einbezogenen Unternehmen auf Aktiva, Umsätze und Ergebnis der kombinierten Gewinn- und Verlustrechnung weniger als 2 % aus. Außerdem wird 1 (i.V. 2) Gesellschaft(en), deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Beschränkungen unterliegt, nicht in den kombinierten Abschluss einbezogen. Im kombinierten Abschluss werden Beteiligungen an 54 (1998: 48) assoziierten Unternehmen bilanziert. 5 (1998: 4) assoziierte Unternehmen haben wir zum 31. Dezember 1999 at equity nach der Buchwertmethode in den kombinierten Abschluss einbezogen. Die verbleibenden assoziierten Unternehmen werden „at cost“ bewertet unter Beteiligungen ausgewiesen, da sie für die zutreffende Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gruppe von untergeordneter Bedeutung sind.

Gemeinschaftsunternehmen — Die Dasa hält einen Anteil von 40 % an der Eurocopter Gruppe, welche sich aus der Eurocopter Holding S.A. und deren 6 (i.V. 6) Tochterunternehmen zusammensetzt. Geführt wird dieses im Geschäftsbereich Hubschrauber tätige Joint Venture gemeinsam mit Aerospatiale Matra. Im Bereich Verteidigung und Zivile Systeme besteht eine 50 %-Beteiligung an der Nortel Dasa Network Systems, ein Joint Venture zusammen mit Northern Telecom, das sich auf die Entwicklung und Produktion von Kommunikationssystemen konzentriert. Des Weiteren existieren zwei Joint Ventures mit Thomson-CSF, an denen die Dasa jeweils 50 % der Anteile hält. Bei diesen Gemeinschaftsunternehmen handelt es sich um die Bayern Chemie GmbH und TDA-Armements S.A.S einschließlich deren Tochterunternehmen. Die Beteiligung an der Zeiss-Eltro Optronik GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen mit Carl Zeiss, Oberkochen, wurde zum 1. Januar 1998 veräußert.

Die Dasa bezieht diese Gemeinschaftsunternehmen quotale in den kombinierten Abschluss ein. Demnach werden Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge sowie Cash Flows entsprechend dem an der Gesellschaft gehaltenen Anteil in den kombinierten Abschluss aufgenommen. Die Anwendung dieser Konsolidierungsmethode, die nach den Regelungen der siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Union erlaubt ist, soll dem Leser des kombinierten Abschlusses einen zutreffenderen Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Dasa ermöglichen.

Nach US-GAAP wären die Beteiligungen der Dasa an den Joint Ventures nach der Equity-Methode zu bewerten. Durch die quotale Konsolidierung entstehen im Vergleich zur Equity-Bewertung zwar keine Auswirkungen auf das Netto-Vermögen und das Ergebnis der kombinierten Gewinn- und Verlustrechnung. Jedoch würden bei Anwendung der Equity-Methode die entsprechenden Anteile am Netto-Vermögen in der Bilanz unter den Finanzanlagen ausgewiesen und die Anteile am Jahresergebnis der Joint Ventures sowie die Abschreibungen auf die erworbenen Geschäftswerte in der Gewinn- und Verlustrechnung als Saldo dem Finanzergebnis zugeordnet. Zudem würden die Joint Ventures die Cash Flow-Rechnung nur mit ihren Ausschüttungen an die Gruppe beeinflussen.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Nachfolgend sind die in den kombinierten Abschluss eingegangenen Werte der Gemeinschaftsunternehmen dargestellt:

Angaben zur Bilanz in Mio. €:

	<u>31. Dezember</u>	
	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Anlagevermögen	138	138
Umlaufvermögen	895	787
Aktiva	<u>1.033</u>	<u>925</u>
Netto-Vermögen	231	206
Anteile in Fremdbesitz	59	55
Rückstellungen	319	254
Verbindlichkeiten	424	410
Passiva	<u>1.033</u>	<u>925</u>

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €:

	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Umsatzerlöse	1.033	921	861
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	45	36	—
Ergebnis der kombinierten Gewinn- und Verlustrechnung	25	31	(3)

Angaben zur Kapitalflussrechnung in Mio. €:

	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Cash Flow aus der			
Geschäftstätigkeit	117	(14)	161
Investitionstätigkeit	(15)	(9)	(40)
Finanzierungstätigkeit	(14)	2	(22)
Veränderung der Zahlungsmittel	<u>88</u>	<u>(21)</u>	<u>99</u>
Zahlungsmittel zum Jahresanfang	63	84	36
Zahlungsmittel zum Jahresende	<u>151</u>	<u>63</u>	<u>135</u>

At-equity-bilanzierte Unternehmen — Die Geschäftstätigkeit der Dasa umfasst u.a. Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die Beteiligung an Airbus Industrie G.I.E. („Airbus“), einem Konsortium zur Herstellung von Verkehrsflugzeugen, an dem die Dasa 37,9 % der Anteile hält. Über die Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH findet eine Auftragsfertigung für Airbus statt; diese umfasst die Rumpffertigung für alle Typen von Airbus Flugzeugen und die Endmontage der A319 und A321 Baureihe. Die Umsatzerlöse der Dasa aus Lieferungen und Leistungen an Airbus betragen € 3.136 (1988: € 2.686; 1997: € 2.216) Mio. Von den Forderungen der Dasa entfallen € 770 (1998: € 290) Mio. auf Airbus.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Die folgende Übersicht enthält Informationen über Airbus:

	31. Dezember		
	1999	1998	1997
Anlagevermögen.....	5.785	4.304	
Umlaufvermögen.....	5.000	4.645	
Sonstige Vermögensgegenstände.....	113	22	
Rückstellungen.....	(1.481)	(1.236)	
Sonstige Verbindlichkeiten.....	(10.306)	(8.488)	
Net assets	(889)	(753)	
	1999	1998	1997
Umsatzerlöse.....	14.610	11.314	9.768
Ergebnis.....	(265)	(170)	(56)

3. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

1998 hat DaimlerChrysler Aerospace die im Bereich Verteidigungselektronik tätige SI Sicherungstechnik GmbH & Co. KG von der Siemens AG erworben. Der Erwerb wurde nach der „purchase-accounting“-Methode bilanziert. Die erworbenen Vermögensgegenstände und Schulden wurden zum Verkehrswert angesetzt. Dabei entstand ein Geschäftswert in Höhe von € 48 Mio., der aktiviert wurde und über die erwartete Nutzungsdauer von 15 Jahren abgeschrieben wird.

Außerdem wurden 1998 30 % der Anteile an der LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH an Matra BAe Dynamics veräußert. Daraus resultierte ein Ertrag vor Steuern in Höhe von € 74 Mio. Des Weiteren realisierte die Gruppe 1998 einen Ertrag von € 58 Mio. durch die Veräußerung der CMS Inc. an Primex Technologies, Inc.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KOMBINIERTEN GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

4. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

In den Umsatz- und Funktionskosten sind die folgenden Materialaufwendungen enthalten:

	1999	1998	1997
	(Angaben in Mio. €)		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren.....	2.157	2.147	1.494
Aufwendungen für bezogene Leistungen.....	1.208	1.214	1.421
	3.365	3.361	2.915

Die Position Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen setzt sich wie folgt zusammen:

	1999	1998	1997
	(Angaben in Mio. €)		
Vertriebskosten.....	272	292	253
Allgemeine Verwaltungskosten.....	271	239	239
Andere Aufwendungen.....	31	267	516
	574	798	1.008

Die Umsatz- und Funktionskosten enthalten des Weiteren sonstige Steuern in Höhe von € 13 (1998: 7; 1997: 33) Mio.

Die anderen Aufwendungen beinhalten vor allem Aufwendungen, die nicht den Funktionskosten (Umsatz-, Vertriebs-, und Verwaltungskosten) zugeordnet wurden. Darüber hinaus waren in 1998 bei der DaimlerChrysler

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Aerospace Airbus GmbH Aufwendungen aus der vorzeitigen Ablösung von Verpflichtungen gegenüber dem Bund in Höhe von € 229 (1997: 369) Mio. enthalten (vgl. Anmerkung 19).

In der Gewinn- und Verlustrechnung sind die folgenden Personalaufwendungen verrechnet:

	1999	1998	1997
	(Angaben in Mio. €)		
Löhne und Gehälter.....	1.998	1.925	1.765
Soziale Abgaben	348	298	301
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 14a)	202	202	188
	2.548	2.425	2.254

Im Jahresdurchschnitt waren bei einbezogenen Tochterunternehmen beschäftigt:

	1999	1998	1997
Arbeiter	10.086	9.619	9.037
Angestellte	22.640	22.735	22.293
Auszubildende/Praktikanten	1.607	1.558	1.510
	34.333	33.912	32.840

Darüber hinaus waren 12.019 (1998: 11.698; 1997: 12.080) Personen in Gemeinschaftsunternehmen tätig.

5. Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen in Höhe von € 16 (1998: 24; 1997: 24) Mio., Erträge aus dem Abgang von Beteiligungen in Höhe von € 30 (1998: 132) Mio., Mieterträge in Höhe von € 36 (1998: 31; 1997: 10) Mio., und Erträge aus der Auflösung verschiedener Verpflichtungen in Höhe von € 13 (1997: 23) Mio. enthalten.

6. Finanzergebnis

	1999	1998	1997
	(Angaben in Mio. €)		
Erträge aus Beteiligungen			
davon aus verbundenen Unternehmen € 4 (1998: 3; 1997: (15)) Mio.....	16	12	(6)
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen.....	20	22	20
Abschreibungen auf Beteiligungen und auf Anteile an verbundenen Unternehmen.....	—	(10)	(9)
Ergebnis aus at-equity-bilanzierten Unternehmen.....	(65)	(91)	62
Beteiligungsergebnis	(29)	(67)	67
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge			
davon aus verbundenen Unternehmen € 145 (1998: 228; 1997: 196) Mio	172	253	222
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(66)	(70)	(65)
Zinsergebnis	106	183	157
Ergebnis aus nicht zugeordneten Finanzinstrumenten.....	(169)	116	(562)
Sonstiges Finanzergebnis.....	3	(9)	17
Übriges Finanzergebnis	(166)	107	(545)
	(89)	223	(321)

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

7. Ertragsteuern

Das Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden teilt sich wie folgt auf:

	1999	1998	1997
Deutschland	338	658	(317)
Ausland.....	34	29	4
	372	687	(313)

Die Ertragsteuern der Dasa teilen sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

	1999	1998	1997
	(Angaben in Mio. €)		
Laufende Steuern			
Deutschland	(98)	(11)	29
Ausland	14	3	4
Latente Steuern			
Deutschland	487	252	(241)
Ausland	2	(4)	—
	405	240	(208)

Im Rahmen der zum 1. Januar 1999 wirksamen Steuerreform in Deutschland wurde u. a. der Körperschaftsteuersatz auf einbehaltene Gewinne von 45 % auf 40 % reduziert sowie die Bemessungsgrundlage verbreitert. Die Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland führten zu einem Aufwand von € 233 Mio und wurden 1999 ergebniswirksam berücksichtigt.

Im deutschen Körperschaftsteuerrecht wird bei der Besteuerung von Gesellschaften und Aktionären das Anrechnungsverfahren angewandt. Nach dem für das Geschäftsjahr 1999 geltenden Steuerrecht werden thesaurierte Gewinne zunächst mit einem Körperschaftsteuersatz von 40 % (1998 und 1997: 45 %) zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 5,5 % (1998: 5,5 %; 1997: 7,5 %) auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld besteuert. Danach ergibt sich ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 42,2 % (1998: 47,475 %; 1997: 48,375 %).

Bei Ausschüttung von in Deutschland erwirtschafteten Gewinnen an die Aktionäre wird der Körperschaftsteuersatz auf 30 % (zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 5,5 % (1998: 5,5 %; 1997: 7,5 %) auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld von 30 %) reduziert, indem der zuvor gezahlte, den effektiven Ausschüttungssteuersatz von 31,65 % (1998: 31,65 %; 1997: 32,25 %) übersteigende Betrag erstattet wird. Bei Ausschüttung von Gewinnen erhalten in Deutschland steuerpflichtige Aktionäre darüber hinaus eine Steuergutschrift auf ihre Einkommensteuer in Höhe der zuvor von der Gesellschaft gezahlten Körperschaftsteuer.

Bei inländischen Gesellschaften wurde 1999 bzw. 1998 für die Berechnung der latenten Steuern ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 42,2 % bzw. 47,475 % zuzüglich eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 9,3 % bzw. 8,525 % angewandt. Die oben genannten Steuersatzänderungen wurden 1999 und 1997 ergebniswirksam berücksichtigt und die Auswirkungen in den Überleitungsrechnungen angegeben.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr 1999 gültige Gesamtsteuersatz von 51,5 % (1998: 56 %; 1997: 57 %) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert. Dieser besteht aus einem effektiven Körperschaftsteuersatz von 42,2 % zuzüglich eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 9,3 %.

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Erwarteter Steuerertrag (-aufwand).....	(192)	(385)	179
Änderung deutsche Steuergesetze	(233)	—	(7)
Steuererstattung/ -nachzahlung für frühere Jahre	(15)	21	(1)
Equity-Bewertung.....	(2)	3	3
Steuereffekt permanente Differenzen aus Kapitalkonsolidierung	10	44	6
Änderung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	5	26	55
Permanente Differenzen bei Beteiligungen	10	31	(18)
Sonstiges.....	12	20	(9)
Ausgewiesener Steuerertrag (-aufwand).....	<u>(405)</u>	<u>(240)</u>	<u>208</u>

Die Ertragsteuerverbindlichkeiten der DCAG, die der Gruppe zuzurechnen sind, werden gemäß den Vorgaben der DCAG ohne Berücksichtigung einer Reduzierung der Steuerbelastung bei Ausschüttungen kalkuliert. Hätte man bei der Berechnung der Ertragsteuern die Ausschüttungsbelastung berücksichtigt, würden sich die ausgewiesenen Ertragsteuern um € 129 (1998: 26; 1997: 36) Mio. reduzieren. Dementsprechend würde sich die in der Entwicklung des kombinierten Netto-Vermögens ausgewiesene Ergebnisabführung um die jeweiligen Beträge erhöhen. Die Höhe des Netto-Vermögens wäre demzufolge unverändert.

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich aus Buchungsunterschieden in den folgenden Bilanzpositionen:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31.Dezember</u>	
	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Immaterielle Anlagewerte	25	33
Sachanlagen	111	124
Finanzanlagen	33	17
Vorräte.....	469	543
Steuerliche Verlustvorträge	140	284
Pensionsrückstellungen.....	546	575
Sonstige Rückstellungen.....	219	173
Verbindlichkeiten	110	126
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>1</u>	<u>3</u>
	1.654	1.878
Wertberichtigungen.....	<u>(50)</u>	<u>(82)</u>
Aktive latente Steuern	<u>1.604</u>	<u>1.796</u>
Forderungen	1.070	1.267
Sonstige	<u>9</u>	<u>—</u>
Passive latente Steuern.....	<u>1.079</u>	<u>1.267</u>
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	<u>525</u>	<u>529</u>

Zum 31. Dezember 1999 bestehen in der Gruppe körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von € 316 (i.V. 600) Mio. sowie gewerbesteuerliche Verlustvorträge von € 91 (i.V. 56) Mio. Der Großteil der in der Gruppe vorhandenen körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge entfällt auf Nicht-Organengesellschaften sowohl im In- und Ausland und ist teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Die heutige Einschätzung kann sich in Abhängigkeit von der Ertragslage zukünftiger Jahre ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Nach Saldierungen werden die aktiven und passiven latenten Steuern wie folgt ausgewiesen:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember 1999</u>		<u>31. Dezember 1998</u>	
	Summe	>1 Jahr	Summe	>1 Jahr
Aktive latente Steuern.....	749	724	1.060	1.005
Passive latente Steuern	(224)	(1)	(531)	(6)
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern.....	525	723	529	999

ERLÄUTERUNGEN ZUR KOMBINIERTEN BILANZ

8. Immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen

Zur Veränderung der immateriellen Anlagewerte und Sachanlagen verweisen wir auf den kombinierten Anlagespiegel. Unter den Sachanlagen werden auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von insgesamt € 46 (1998: 49; 1997: 52) Mio. ausgewiesen, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrundeliegenden Leasing-Verträge (sog. „capital leases“) der Gruppe als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die hierauf entfallenden Abschreibungen des Jahres betragen € 3 (1998: 3; 1997: 1) Mio.

9. Vorräte

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember</u>	
	1999	1998
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe.....	206	245
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	1.497	1.337
davon aus langfristigen Aufträgen € 43 (1998: 143) Mio.		
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	132	114
Geleistete Anzahlungen	281	189
	2.116	1.885
Erhaltene Anzahlungen	(1.583)	(1.462)
davon aus langfristigen Aufträgen € 189 (1998: 291) Mio.		
	533	423

10. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember</u>	
	1999	1998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	1.011	953
Noch nicht fakturierte Forderungen aus langfristigen Aufträgen, abzüglich erhaltener Anzahlungen	377	266
	1.388	1.219
Wertberichtigungen.....	(74)	(81)
	1.314	1.138

Von den gesamten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen € 217 (1998: 63) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

11. Übrige Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände

<u>Angaben in Mio. €:</u>	31. Dezember	
	1999	1998
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	138	23
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht ⁽¹⁾	291	241
Sonstige Vermögensgegenstände und sonstige Forderungen	1.133	1.402
	1.562	1.666
Wertberichtigungen.....	(33)	(22)
	1.529	1.644

(1) Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, haben entweder an Unternehmen der Gruppe eine Beteiligung oder Unternehmen der Gruppe halten an ihnen eine Beteiligung.

Von den gesamten übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen weisen € 811 (1998: 930) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf. In den sonstigen Vermögensgegenständen und sonstigen Forderungen sind € 869 (1998: 962) Mio. aus der Aktivierung von geleisteten Abgeltungszahlungen an den Bund bei der DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH enthalten.

12. Kombinierte Kapitalflussrechnung

Folgende Auszahlungen sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	1999	1998	1997
Gezahlte Zinsen	47	8	26
Gezahlte Ertragsteuern	113	65	24

Die Zahlungsmittel beinhalten flüssige Mittel in Höhe von € 3.349 (1998: 4.491) Mio., die bei der DaimlerChrysler AG im Rahmen des Finanz- und Liquiditätsmanagements angelegt sind.

13. Netto-Vermögen

Das am jeweiligen Bilanzstichtag im Abschluss der Dasa (vgl. Anmerkung 1) ausgewiesene Netto-Vermögen stellt den Überschuss der Aktiva über die Verbindlichkeiten dar. Das kumulierte übrige Comprehensive Income betrug € 8 (1998: € 4; 1997: € 4) Mio. und enthält im Wesentlichen Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die in der Entwicklung des Netto-Vermögens ausgewiesene Ergebnisabführung enthält Erträge/Aufwendungen aus Steuerumlagen von der DCAG.

14. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	31. Dezember 1999		31. Dezember 1998	
	Gesamt	davon >1 Jahr	Gesamt	davon >1 Jahr
Rückstellungen für Pensionen (vgl. Anmerkung 14a) und ähnliche Verpflichtungen.....	2.556	2.471	2.441	2.379
Steuern	58	39	39	2
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 14b).....	1.832	849	1.638	882
	4.446	3.359	4.118	3.263

a) Pensionsverpflichtungen

Bei der Dasa haben im Wesentlichen alle Arbeiter und Angestellten Pensionszusagen. Für die Pensionspläne bilden die geleisteten Dienstjahre die Grundlage. Die nach den Pensionsplänen vorgesehenen Zahlungen können sowohl auf dem im letzten Beschäftigungsjahr oder auf dem im Durchschnitt der letzten drei Jahre bezogenen

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Gehalt als auch auf fixen Beträgen beruhen, die wiederum vom erreichten Gehaltsniveau und der eingenommenen Position im Unternehmen abhängen.

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen zum größten Teil Pensionspläne für Arbeitnehmer bei inländischen Gesellschaften. Die Bewertung der deutschen Pensionsverpflichtungen erfolgt seit 1998 mit den neuen Heubeck-Richttafeln.

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember</u>	
	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Veränderung des Anwartschaftsbarwerts:		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	3.069	2.679
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	69	71
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	178	173
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	—	1
Versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste	(45)	178
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	(36)	60
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	<u>(102)</u>	<u>(93)</u>
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	<u>3.133</u>	<u>3.069</u>
Veränderungen des Fondsvermögens:		
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	603	567
Tatsächliche Erträge des Fondsvermögens	26	69
Pensionszahlungen der Fonds	<u>(35)</u>	<u>(33)</u>
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	<u>594</u>	<u>603</u>

Zum 31.12.1999 war das Fondsvermögen in verschiedenartigen Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus Aktien und festverzinslichen Wertpapieren bestanden. Das Vermögen und die Erträge der Pensionsfonds und der Unterstützungskassen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen vorgesehen.

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus bis zu dem in der Bilanz ausgewiesenen Ansatz der Pensionsrückstellungen dargestellt:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember</u>	
	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Finanzierungsstatus ⁽¹⁾	2.539	2.466
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	<u>(1)</u>	<u>(25)</u>
Pensionsrückstellungen	<u>2.538</u>	<u>2.441</u>

(1) Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

In den wesentlichen Pensionsplänen werden die folgenden durchschnittlichen Faktoren verwendet:

<u>Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31.12.:</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	%	%	%
Abzinsungsfaktor	6,0	6,0	6,5
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	7,7	7,7	7,7
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	2,75	3,0	3,0

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	69	71	67
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	178	173	163
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	(45)	(42)	(42)
Netto-Pensionsaufwendungen	<u>202</u>	<u>202</u>	<u>188</u>

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen hauptsächlich auf:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember</u>	
	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	265	264
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	214	185
Restrukturierung	108	91
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	162	148
Andere	1.083	950
	<u>1.832</u>	<u>1.638</u>

Die Rückstellungen für Restrukturierung umfassen Abfindungszahlungen an Beschäftigte und Aufwendungen, die in direktem Zusammenhang mit Kapazitätsanpassungen stehen.

Die Entwicklung der Rückstellungen für Restrukturierung stellt sich wie folgt dar:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>Abfindungs-</u> <u>zahlungen</u>	<u>Schließungs-</u> <u>kosten</u>	<u>Gesamt</u>
Stand zum 1. Januar 1997	<u>232</u>	<u>42</u>	<u>274</u>
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(122)	(6)	(128)
Auflösungen	(19)	(5)	(24)
Zuführungen	<u>15</u>	<u>—</u>	<u>15</u>
Stand zum 31. Dezember 1997	<u>106</u>	<u>31</u>	<u>137</u>
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(47)	(9)	(56)
Auflösungen	(3)	(10)	(13)
Zuführungen	<u>20</u>	<u>3</u>	<u>23</u>
Stand zum 31. Dezember 1998	<u>76</u>	<u>15</u>	<u>91</u>
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(21)	(2)	(23)
Auflösungen	(5)	—	(5)
Zuführungen	<u>41</u>	<u>4</u>	<u>45</u>
Stand zum 31. Dezember 1999	<u>91</u>	<u>17</u>	<u>108</u>

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind in der Gruppe 1999 Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von € 41 (1998: 20; 1997: 15) Mio. gebildet worden. Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind 249 (1998: 820; 1997: 970) Beschäftigte ausgeschieden. Dies hatte Abfindungszahlungen von € 40 (1998: 109; 1997: 124) Mio. zur Folge, von denen € 40 (1998: 107; 1997: 124) Mio. durch die Inanspruchnahme von vorhandenen Rückstellungen bzw. bestehenden Verbindlichkeiten gedeckt waren. Am 31. Dezember 1999 sind für den Abbau von ca. 627 Beschäftigten entsprechende Rückstellungen vorhanden.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

15. Finanzverbindlichkeiten

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember</u>	
	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	24	28
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.....	18	38
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien.....	<u>5</u>	<u>3</u>
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (fällig innerhalb eines Jahres).....	<u>47</u>	<u>69</u>
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14	25
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 14 (1998: 15) Mio		
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten.....	108	108
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien.....	<u>48</u>	<u>52</u>
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 24 (1998: 38) Mio		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten.....	<u>170</u>	<u>185</u>
	<u>217</u>	<u>254</u>

Zum Bilanzstichtag betragen die gewogenen Durchschnittszinssätze für kurzfristige bzw. langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 6,2 % bzw. 5,6 %. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind spätestens im Jahr 2007 fällig.

Die Finanzverbindlichkeiten werden in den nächsten 5 Jahren und danach wie folgt fällig:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>danach</u>
Finanzverbindlichkeiten.....	47	5	113	4	10	38

16. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember 1999</u>			<u>31. Dezember 1998</u>		
	<u>Gesamt</u>	<u>davon >1 Jahr</u>	<u>davon >5 Jahr</u>	<u>Gesamt</u>	<u>davon >1 Jahr</u>	<u>davon >5 Jahr</u>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	672	—	—	701	7	—
Noch nicht fakturierte Verbindlichkeiten aus langfristigen Aufträgen	<u>168</u>	<u>15</u>	—	<u>155</u>	—	—
	<u>840</u>	<u>15</u>	—	<u>856</u>	<u>7</u>	—

17. Übrige Verbindlichkeiten

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember 1999</u>			<u>31. Dezember 1998</u>		
	<u>Gesamt</u>	<u>davon >1 Jahr</u>	<u>davon >5 Jahr</u>	<u>Gesamt</u>	<u>davon >1 Jahr</u>	<u>davon >5 Jahr</u>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	31	—	—	15	—	—
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht.....	1.014	4	—	513	20	11
Sonstige Verbindlichkeiten	<u>364</u>	<u>5</u>	—	<u>1.207</u>	<u>5</u>	—
	<u>1.409</u>	<u>9</u>	—	<u>1.735</u>	<u>25</u>	<u>11</u>

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen hauptsächlich auf Verbindlichkeiten der DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH gegenüber Airbus Industrie G.I.E., Toulouse.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 1998 € 895 Mio. aufgrund der Rückzahlungsverpflichtung der DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH gegenüber dem Bund aus der Ablösung der Ansprüche aus dem Rahmenvertrag enthalten. Außerdem enthalten die sonstigen Verbindlichkeiten Steuern in Höhe von € 93 (i.V. 47) Mio. und Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von € 67 (i.V. 95) Mio.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

18. Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche

Gegen Unternehmen der Gruppe 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. Es ist nicht auszuschließen, dass für die Dasa aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, die die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. Obwohl der Ausgang solcher Fälle in der Berichtsperiode der Rückstellungsanpassung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der Dasa haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung der Dasa keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage der Gruppe haben.

19. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Haftungsverhältnisse und sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind zu Nominalwerten angesetzt und stellen sich wie folgt dar:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember</u>	
	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Bürgschaften	64	44
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	91	157
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten.....	13	7
	<u>168</u>	<u>208</u>

Die Haftungsverhältnisse resultieren vor allem aus Bürgschaftsgarantien für die Verbindlichkeiten nicht einbezogener, verbundener Unternehmen und Dritter sowie aus vertraglich vereinbarten Gewährleistungen von Gemeinschaftsunternehmen.

Im Rahmen der Flugzeug-Entwicklungen hat sich die DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH („DA“) gegenüber Airbus Industrie verpflichtet, Leistungsanteile selbst zu tragen. Auf die Zeit nach dem Bilanzstichtag entfallen davon, soweit sie nicht im Jahresabschluss berücksichtigt sind, € 342 Mio.

Airbus Industrie G.I.E. („Airbus Konsortium“) ist gegenüber der Agence Executive (federführende Regierungsstelle Airbus) hinsichtlich der Entwicklungsarbeiten zum Airbus-Programm eine Durchführungsverpflichtung eingegangen, die — soweit es ihren Anteil von 37,9 % am Airbus-Konsortium betrifft — von DA übernommen wurde.

Durch die Beteiligung der DA am Airbus-Konsortium haftet die DA für vom AI-Konsortium gegebene, unwiderrufliche Zusagen zur Finanzierung bestellter oder optierter Flugzeuge, die zukünftig auszuliefern sind. Zusätzlich ergibt sich eine Haftung für Kreditgarantien und die Teilfinanzierung von Forderungen des Airbus-Konsortiums im Rahmen von bestehenden Kundenfinanzierungsprogrammen. Diese Kundenfinanzierungen wurden durch Zugriffsrechte auf die finanzierten Flugzeuge abgesichert, deren Marktwert eventuelle Verluste aus solchen Verpflichtungen abdecken würde. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen halten wir die Wahrscheinlichkeit von wesentlichen Verlusten aus diesen Kundenfinanzierungsprogrammen für gering.

Die DA haftet für die vorstehenden Finanzierungsprogramme des Airbus-Konsortiums gesamtschuldnerisch mit den anderen Konsortialpartnern. Sollte das Airbus-Konsortium trotz der bestehenden Sicherheiten nicht seinen Verpflichtungen nachkommen können, haftet jeder der Konsortialpartner nach außen gesamtschuldnerisch und unbeschränkt; im Innenverhältnis beschränkt sich seine Haftung auf seinen Anteil am Konsortium.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Im Jahre 1989 erwarb die Gruppe die Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH („MBB“) einschließlich DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH (vormals Deutsche Airbus GmbH), die damals wie heute den deutschen Anteil am Europäischen Airbus-Konsortium hält. Im Zusammenhang mit diesem Erwerb übernahm die Bundesrepublik Deutschland bestimmte finanzielle Verpflichtungen von MBB und DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH und stimmte weiterhin zu, auch in Zukunft für Entwicklungsprogramme in begrenztem Umfang finanzielle Unterstützung zu leisten. Diese Unterstützungsleistungen waren bedingt rückzahlbar und wären, beginnend im Jahr 2001, mit 40 % des jeweiligen Vorjahresgewinns vor Steuern (wie in der Vereinbarung mit der Bundesregierung definiert) der DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH rückzahlbar gewesen. Darüber hinaus wären bestimmte flugzeugauslieferungsabhängige Zahlungen zu leisten gewesen.

In 1998 und 1997 hat die DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH die gegenüber der Bundesrepublik Deutschland bestehenden Verpflichtungen durch Zahlung von € 895 (1997: 716) Mio. abgelöst. Die Ablösung im Jahr 1998, aufgrund derer sämtliche verbliebenen Verpflichtungen gegenüber der Bundesregierung endgültig abgegolten sind, bezog sich im Wesentlichen auf das A300/310 und das A330/340 Programm, während die Zahlung im Jahr 1997 im Hinblick auf das A320 Programm einschließlich aller Derivate erfolgte. Von diesen Beträgen wurden im Jahr 1998 € 229 Mio. (1997: € 369 Mio.) als Aufwand berücksichtigt. Die Restbeträge sind aktiviert und werden über die in der Zukunft auszuliefernden Flugzeuge der entsprechenden Programme abgeschrieben.

Im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen wurden Zahlungen in Höhe von € 58 (1998: 65; 1997: 57) Mio. aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen, die zum 31. Dezember 1999 eine anfängliche oder verbleibende Laufzeit von mehr als einem Jahr haben, betragen:

	<u>Operating leases</u>
2000	58
2001	43
2002	39
2003	21
2004	21
danach	43

20. Finanzinstrumente

Aufgrund der globalen Geschäftsbeziehungen bestehen für die Dasa Risiken im Zusammenhang mit Währungsumrechnungen, die sich im Wesentlichen aus den Veränderungen des Wechselkurses zwischen Euro und US-Dollar ergeben. Derartige Risiken treten dann auf, wenn Erlöse nicht in der gleichen Währung wie die dazugehörigen Kosten abgerechnet werden. Die Umsatzerlöse, welche die Gruppe aus dem Verkauf von Flugzeugen und anderen Produkten im Bereich Luft- und Raumfahrt erzielt, werden entsprechend den Marktanforderungen vorwiegend in US-Dollar fakturiert, wohingegen ein wesentlicher Teil der Herstellungskosten in Euro abgerechnet wird.

a) Einsatz von Finanzinstrumenten

Die Dasa nutzt im täglichen Finanzmanagement gängige Finanzinstrumente wie z. B. Devisentermin- und -optionsgeschäfte. Aus der Änderung von Währungskursen können sich für die Dasa Risiken ergeben, die durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten reduziert werden. Ohne den Einsatz dieser Instrumente wäre die Dasa höheren Risiken ausgesetzt.

Aufbauend auf Regelungen, die staatliche Aufsichtsorgane für Banken vorgeben, sind im DaimlerChrysler-Konzern Kontrollmechanismen für den Einsatz von Finanzinstrumenten in einer Rahmenrichtlinie festgeschrieben. Hierzu gehört u. a. eine klare Funktionentrennung zwischen dem Handel, der Abwicklung, der Buchhaltung und dem Controlling.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

b) Nominalwerte und Kreditrisiko

Die nachfolgend aufgeführten Kontraktvolumina bzw. die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten stellen nicht immer Volumina dar, die von den Kontrahenten ausgetauscht werden, und sind daher nicht unbedingt ein Maßstab für das Risiko, dem die Dasa durch ihren Einsatz ausgesetzt ist.

Die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten belaufen sich auf:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember</u>	
	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Währungssicherungskontrakte	4.814	4.824

Die Währungssicherungskontrakte beinhalten Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen, die vor allem der Absicherung bereits bilanzierter Forderungen und Verbindlichkeiten sowie von Aufträgen und geplanten Geschäften in ausländischen Währungen dienen (hauptsächlich US-Dollar). Die Sicherungskontrakte werden eingesetzt, um für zukünftige Cash Flows in ausländischen Währungen das Risiko aus Kursschwankungen zu reduzieren. Währungskontrakte bestehen für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren.

Die Dasa ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen seitens der Kontrahenten entsteht. Bei den Vertragspartnern handelt es sich im allgemeinen um internationale Finanzinstitute. Auf der Grundlage ihres Ratings, das von angesehenen Rating-Agenturen durchgeführt wird, besteht für die Gruppe kein bedeutsames Risiko aus der Abhängigkeit von einzelnen Kontrahenten. Das allgemeine Kreditrisiko aus den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten wird nicht für wesentlich gehalten.

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 der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten, auf bestimmten Prämissen beruhenden Bewertungsmethoden berechnet. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die hier aufgeführten Werte von den später am Markt realisierten Werten abweichen.

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente der Dasa stellen sich wie folgt dar:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>31. Dezember 1999</u>		<u>31. Dezember 1998</u>	
	<u>Buchwert</u>	<u>Marktwert</u>	<u>Buchwert</u>	<u>Marktwert</u>
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	80	80	49	49
Wertpapiere	55	55	21	21
Zahlungsmittel	3.958	3.958	5.065	5.065
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	217	217	254	254
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	—	37	5	148
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	147	464	117	171

Finanzverbindlichkeiten — Bei den Finanzverbindlichkeiten können zwischen den Buch- und Marktwerten Unterschiede auftreten, aus denen jedoch keine wesentlichen Auswirkungen resultieren.

Währungssicherungskontrakte — Der Marktwert von Devisentermingeschäften wird auf der Basis von aktuellen EZB-Referenzkursen unter Berücksichtigung der Terminauf- und -abschläge bestimmt. Devisenoptionen werden mittels Kursnotierungen oder anerkannter Modelle zur Ermittlung von Optionspreisen bewertet.

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

d) Bilanzierung und Ergebnisausweis von derivativen Finanzinstrumenten

Im Rahmen des Hedge-Accounting werden gegenläufige Geschäfte (Grund- und Sicherungsgeschäfte) zu einer bilanzierenden Einheit (Bewertungseinheit) zusammengefasst. Voraussetzung dafür ist, dass die abzusichernde Position ein Währungsrisiko beinhaltet und dieses durch die Wertschwankungen des Sicherungsgeschäftes (derivatives Finanzinstrument) mit einer gegenläufigen Wertentwicklung ausgeglichen wird. Ergebnisse aus diesen Geschäften fallen erst bei Auflösung der Bewertungseinheit an (deferral method).

Im Falle der vorzeitigen Auflösung eines Devisensicherungsgeschäftes, für das eine Bewertungseinheit bestanden hat, wird das Ergebnis aus der Auflösung bis zur Fälligkeit des ursprünglich zugeordneten Grundgeschäftes abgegrenzt und somit zeitgleich mit dem Grundgeschäft ergebniswirksam vereinnahmt.

Sofern die Bildung von Bewertungseinheiten nicht möglich ist, werden die derivativen Finanzinstrumente mit ihren Marktwerten in der Bilanz unter den Positionen sonstige Vermögensgegenstände/sonstige Rückstellungen ausgewiesen. Grundsätzlich werden die Wertschwankungen einzeln bewerteter Derivate in der Periode ihrer Entstehung erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst.

Sofern Fremdwährungssicherungsgeschäfte den abzusichernden Positionen (originäre Finanzgeschäfte, Einkaufs- und Verkaufstransaktionen) nicht direkt zugeordnet werden können, beeinflussen diese Sicherungsgeschäfte das Finanzergebnis. Werden geplante Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft abgesichert, ist die Bildung von bilanziellen Bewertungseinheiten grundsätzlich nicht möglich. Die Wertschwankungen dieser Sicherungsgeschäfte gehen bis zum Zeitpunkt der Zuordnung zu einem Grundgeschäft ins Finanzergebnis und werden dort zum Zuordnungszeitpunkt mit dem dann gültigen Wertansatz festgeschrieben. Gemeinsam mit den Ergebnissen bei Realisierung der Sicherungsgeschäfte werden die zuvor festgeschriebenen Werte am Fälligkeitszeitpunkt dem Operating Profit zugeordnet, so dass im Operating Profit per Saldo der Terminkurs zum Zeitpunkt der Zuordnung zum Tragen kommt.

21. Segmentberichterstattung

DaimlerChrysler Aerospace ist in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- *Verkehrsflugzeuge* — Die DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH und ihre Tochtergesellschaften, in der die Dasa ihre Aktivitäten auf dem Gebiet der Verkehrsflugzeuge gebündelt hat, konzentriert sich auf die Entwicklung, Produktion und Endmontage von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzen sowie ziviler und militärischer Transportflugzeuge.
- *Aeronautics* — Dieser Geschäftsbereich umfasst die Entwicklung, Produktion und Betreuung von Militärflugzeugen sowie Hubschraubern für militärische und zivile Zwecke. Das Produktspektrum reicht von Kampf-, Transport- und Missionsflugzeugen, über einmotorige und zweimotorige Leicht- und mittelschwere Hubschrauber bis hin zu mittelschweren Hubschraubern.
- *Raumfahrt Infrastruktur* — Dieser Bereich umfasst die Entwicklung und Produktion von Orbitalsystemen einschließlich der Beteiligung an Raumstationen sowie die Entwicklung von neuen Technologien und Trägersystemen.
- *Satelliten* — Der Geschäftsbereich Satelliten entwickelt und produziert Satellitensysteme für Anwendungen in Wissenschaft, Erdbeobachtung, Kommunikation und Sicherheitspolitik. Diese Aktivitäten sind im Wesentlichen bei unserer Tochtergesellschaft Dornier Satellitensysteme GmbH konzentriert.
- *Verteidigung und Zivile Systeme* — Der Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme bündelt die Aktivitäten der DaimlerChrysler Aerospace sowie mehrerer Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen in den Bereichen Verteidigungselektronik und Lenkflugkörpersysteme, Zivile Ausrüstungssysteme und Dienstleistungen.

Die interne Steuerung und Berichterstattung in der Dasa basiert im Wesentlichen auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung (US-GAAP). Die Gruppe misst den Erfolg ihrer Segmente anhand des „Operating Profit“. Der Operating Profit eines Geschäftsbereichs wird aus dem Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern der Gewinn- und Verlustrechnung bestimmt. Nicht einbezogen werden

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

bestimmte Bestandteile des Pensions- und Altersversorgungsaufwands; bestimmte Posten des Finanzergebnisses und statistische Umlagen der DCAG werden berücksichtigt.

Verkäufe und Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu Preisen berechnet, wie sie auch mit Fremden vereinbart wurden. Die Umsätze werden den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugeordnet, langfristige Aktiva nach Standort der jeweiligen Einheiten. Bei den Sachinvestitionen handelt es sich um den Erwerb von Sachanlagen.

	<u>Verkehrs- flugzeuge</u>	<u>Aeronautics</u>	<u>Raumfahrt Infrastruktur</u>	<u>Satelliten</u>	<u>Verteidigung und Zivile Systeme</u>	<u>Übrige/ Eliminierungen</u>	<u>Dasa</u>
	Angaben in Mio. €:						
1999							
Außenumsätze	3.279	1.506	552	446	1.655	17	7.455
interne Umsätze	<u>61</u>	<u>276</u>	<u>40</u>	<u>12</u>	<u>69</u>	<u>(458)</u>	<u>—</u>
Umsätze Gesamt	3.340	1.782	592	458	1.724	(441)	7.455
Operating Profit	300	128	51	15	64	(31)	527
Ergebnis aus at- equity-bilanzierten Unternehmen	(62)	—	—	(3)	—	—	(65)
Aktiva	4.150	1.909	471	536	1.654	1.017	9.737
Sachinvestitionen	151	59	10	5	50	8	283
Abschreibungen	115	56	11	9	50	14	255
1998							
Außenumsätze	2.870	1.403	526	629	1.687	—	7.115
interne Umsätze	<u>92</u>	<u>234</u>	<u>56</u>	<u>16</u>	<u>42</u>	<u>(440)</u>	<u>—</u>
Umsätze Gesamt	2.962	1.637	582	645	1.729	(440)	7.115
Operating Profit	200	122	54	41	65	14	496
Ergebnis aus at- equity-bilanzierten Unternehmen	(91)	—	—	—	—	—	(91)
Aktiva	4.605	1.963	467	463	1.610	1.720	10.828
Sachinvestitionen	137	81	12	7	50	4	291
Abschreibungen	102	47	10	10	73	14	256
1997							
Außenumsätze	2.393	1.242	527	726	1.415	—	6.303
interne Umsätze	<u>40</u>	<u>224</u>	<u>38</u>	<u>15</u>	<u>38</u>	<u>(355)</u>	<u>—</u>
Umsätze Gesamt	2.433	1.466	565	741	1.453	(355)	6.303
Operating Profit	30	64	57	24	(22)	19	172
Ergebnis aus at- equity-bilanzierten Unternehmen	62	—	—	—	—	—	62
Aktiva	3.679	1.822	418	394	1.540	1.316	9.169
Sachinvestitionen	118	42	11	9	40	1	221
Abschreibungen	121	54	10	10	53	15	263

DASA

Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa — (Fortsetzung) (in Mio. €)

Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden zum Operating Profit:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	461	464	8
Nicht einbezogen:			
Bestimmte Bestandteile des Pensionsaufwandes.....	133	131	121
Berücksichtigt:			
Operatives Beteiligungsergebnis.....	(29)	(63)	67
Verwaltungskostenumlage.....	(44)	(26)	(24)
Sonstiges	<u>6</u>	<u>(10)</u>	<u>—</u>
Operating Profit der Dasa.....	<u>527</u>	<u>496</u>	<u>172</u>

Umsätze nach Regionen:

<u>Angaben in Mio. €:</u>	<u>Deutschland</u>	<u>Sonstige europ. Länder</u>	<u>Nordamerika</u>	<u>Lateinamerika</u>	<u>Asien</u>	<u>Sonstige Länder</u>	<u>Dasa</u>
1999	2.334	4.515	287	63	221	35	7.455
1998	2.233	4.113	467	79	200	23	7.115
1997	1.877	3.667	320	242	161	36	6.303

22. Errichtung Astrium

Im Oktober 1999 haben die Dasa, Aerospatiale Matra und BAe Systems plc Vereinbarungen zur Bildung des europäischen Raumfahrtsunternehmens „Astrium“ unterzeichnet. In Astrium sollen die Raumfahrtaktivitäten der Dasa und Matra Marconi Space, einem Gemeinschaftsunternehmen zwischen Aerospatiale Matra und BAe Systems, in der ersten Hälfte des Jahres 2000 gebündelt werden. Der Vollzug des Zusammenschlusses ist u.a. noch von der Zustimmung der Behörden abhängig.

Bestätigungsvermerk

Wir haben die kombinierten Bilanzen der Dasa gemäß der Definition in den Erläuterungen zu den kombinierten Jahresabschlüssen der Dasa, „1. Grundsätze der Rechnungslegung“, der beigefügten kombinierten Abschlüsse zum 31. Dezember 1999 und 1998 und die kombinierten Gewinn- und Verlustrechnungen, die kombinierten Kapitalflussrechnungen sowie die Entwicklung des kombinierten Netto-Vermögens für die Geschäftsjahre 1999, 1998 und 1997 geprüft. Die Erstellung dieser kombinierten Abschlüsse liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter. Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Urteil über diese kombinierten Abschlüsse abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfungen durchgeführt. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Abschlüsse frei von wesentlichen Mängeln sind. Im Rahmen der Prüfung werden Nachweise für die Wertansätze und Angaben in der Rechnungslegung auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und wesentlicher Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung der Rechnungslegung. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Urteil bildet.

Die Gesellschaft hat bestimmte Gemeinschaftsunternehmen nach der Methode der Quotenkonsolidierung in die Konzernrechnungslegung einbezogen, wie sie nach den Regelungen der 7. Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften und den Standards des International Accounting Standards Committee zugelassen ist. Nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen hätten solche Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert werden müssen.

Gestützt auf unsere Prüfung stellt die oben genannte Rechnungslegung nach unserer Überzeugung die Vermögenslage der Dasa zum 31. Dezember 1999 und 1998 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 1999, 1998 und 1997 in allen wesentlichen Belangen angemessen dar und entspricht mit Ausnahme der Auswirkungen der im vorstehenden Absatz erläuterten Anwendung der Quotenkonsolidierung den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (United States Generally Accepted Accounting Principles).

München, den 14. Februar 2000

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schmid
Wirtschaftsprüfer

Dr. Dauner
Wirtschaftsprüfer

JAHRESABSCHLUSS 1999,
ERSTELLT DURCH DEN VORSTAND DER
CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A.

BILANZ
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
ANHANG

Übersetzung eines Geschäftsberichts und Jahresabschlusses, der ursprünglich in spanischer Sprache
und in Einklang mit den in Spanien geltenden Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung
veröffentlicht wurde

(siehe Anhangsangabe 25).

Im Falle von Widersprüchen zwischen der deutschen und der spanischen Fassung ist die spanische
Fassung maßgebend.

CASA

HISTORISCHE ENTWICKLUNG WICHTIGER KENNZAHLEN
(Währung — Millionen EURO)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
ERGEBNIS			
Nettoumsatzerlöse	941	793	732
Rohertrag.....	539	500	482
Betriebsergebnis.....	130	105	101
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.....	94	104	67
Jahresüberschuss.....	81	47	39
BILANZ			
Anlagevermögen	224	210	211
Umlaufvermögen			
- Vorräte	229	228	245
- Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungsposten.....	336	216	223
- Kurzfristige Finanzanlagen und liquide Mittel.....	569	383	191
	<u>1.134</u>	<u>827</u>	<u>659</u>
Summe Aktiva	<u>1.358</u>	<u>1.037</u>	<u>870</u>
Eigenkapital	480	416	388
Rückstellungen	63	71	50
Verbindlichkeiten			
- Finanzverbindlichkeiten	40	41	36
- Sonstige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungsposten.....	775	509	396
	<u>815</u>	<u>550</u>	<u>432</u>
Summe Passiva.....	<u>1.358</u>	<u>1.037</u>	<u>870</u>

CASA

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 1999, 1998 UND 1997

(Währung — Mio. Spanische Peseten)

AKTIVA

	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
		(Mio. ESP)	
ANLAGEVERMÖGEN	37.197	34.931	35.045
Immaterielle Vermögensgegenstände (Anhangsangabe 5)	592	2.378	2.409
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen.....	16.884	19.434	19.076
EDV-Anwendungen	5.520	5.520	5.520
Rechte aus Vermietung	0	0	185
Kumulierte Abschreibungen.....	(21.812)	(22.576)	(22.372)
Sachanlagen (Anhangsangabe 6)	31.789	28.056	26.997
Grundstücke und Bauten	19.237	18.843	18.912
Technische Anlagen und Maschinen	9.786	9.511	8.853
Sonstige Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	36.968	37.052	36.138
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	14.733	7.338	2.001
Sonstiges Sachanlagevermögen	12.401	12.080	11.708
Wertberichtigungen	(1.632)	(1.650)	0
Kumulierte Abschreibungen.....	(59.704)	(55.118)	(50.615)
Langfristige Finanzanlagen (Anhangsangabe 7)	4.541	4.222	4.499
Beteiligungen an verbundenen Unternehmen	5.564	5.564	5.564
Ausleihungen an verbundenen Unternehmen (Anhangsangabe 17).....	537	543	459
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	540	390	389
Ausleihungen an assoziierten Unternehmen (Anhangsangabe 17)	100	150	150
Wertpapiere des Anlagevermögens.....	2.050	1.672	1.559
Sonstige langfristige Ausleihungen.....	1	30	31
Langfristige Einlagen und Bürgschaften	32	35	33
Kapitalzahlungen.....	(310)	(34)	(33)
Wertberichtigungen	(3.973)	(4.128)	(3.653)
Langfristige Forderungen	275	275	1.140
ABGEGRENZTE AUFWENDUNGEN	90	106	225
UMLAUFVERMÖGEN	188.569	137.603	109.284
Vorräte:	38.111	37.895	40.562
Lagerbestände	6.224	5.311	5.603
Rohstoffe	13.296	13.827	10.809
Unfertige Erzeugnisse und Halbfabrikate.....	25.846	27.432	31.150
Fertige Erzeugnisse	1.244	208	1.478
Geleistete Anzahlungen	2.153	606	869
Wertberichtigungen	(10.652)	(9.489)	(9.347)
Forderungen:	55.514	35.739	36.635
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Anhangsangabe 8).....	44.357	27.769	29.514
Forderungen gegen verbundenen Unternehmen (Anhangsangabe 17)	256	841	1.093
Sonstige Vermögensgegenstände.....	3.287	1.303	1.059
Forderungen gegenüber Mitarbeitern.....	841	375	463
Steuerforderungen (Anhangsangabe 9).....	7.612	6.215	5.284
Wertberichtigungen	(839)	(764)	(778)
Kurzfristige Finanzanlagen	94.664	63.709	31.670
Wertpapiere (Anhangsangabe 4-c)	89.607	58.694	26.810
Sonstige Darlehen (Anhangsangabe 17).....	5.055	5.013	4.858
Kurzfristige Einlagen und Bürgschaften.....	2	2	2
Liquide Mittel	191	107	50
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	89	153	367
SUMME AKTIVA	<u>225.856</u>	<u>172.640</u>	<u>144.554</u>

Die Anhangsangaben 1 bis 25 sind Bestandteil der Bilanz zum 31. Dezember 1999.

CASA

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 1999, 1998 UND 1997 — FORTSETZUNG

(Währung — Mio. Spanische Peseten)

PASSIVA

	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
		(Mio. ESP)	
EIGENKAPITAL (Anhangsangabe 10)	79.945	69.277	64.259
Gezeichnetes Kapital.....	46.425	46.425	46.425
Gesetzliche Rücklage	6.519	5.739	5.089
Neubewertungsrücklage gemäß Decreto Real 7/1996.....	3.756	3.756	3.756
Freie Rücklagen	9.791	5.559	2.489
Jahresüberschuss.....	13.454	7.798	6.500
ABGEGRENZTE ERTRÄGE:	2.982	3.289	3.365
Zuschüsse (Anhangsangaben 4-f und 11).....	2.707	3.014	3.088
Sonstige abgegrenzte Erträge	275	275	277
RÜCKSTELLUNGEN (Anhangsangabe 12)	10.475	11.797	8.212
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.061	1.037	1.004
Sonstige Rückstellungen	303	430	478
Rückstellungen für sonstige Eventualverpflichtungen	9.111	10.330	6.730
LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN	9.500	12.882	13.756
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und assoziierten			
Unternehmen (Anhangsangaben 13 und 17).....	2.961	3.902	3.448
Sonstige Verbindlichkeiten (Anhangsangabe 15).....	6.539	8.980	10.308
KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN	122.954	75.395	54.962
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Anhangsangabe 14)	1.920	1.412	891
Anleihen und sonstige Verbindlichkeiten.....	1.904	1.385	872
Verbindlichkeiten aus Zinszahlungen.....	16	27	19
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und assoziierten			
Unternehmen (Anhangsangaben 13 u. 17).....	1.717	1.492	1.606
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen:.....	95.328	61.633	42.501
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen (Anhangsangabe 4-n)	59.547	42.934	26.304
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	29.303	11.015	11.471
Wechselverbindlichkeiten.....	6.478	7.684	4.726
Sonstige Verbindlichkeiten	23.989	10.817	9.835
Steuerverbindlichkeiten (Anhangsangabe 9).....	3.859	3.407	3.466
Sonstige Verbindlichkeiten	11.000	4.727	3.994
Verbindlichkeiten aus Gehalts-/Abstandszahlungen	9.130	2.631	2.323
Erhaltene kurzfristige Einlagen und Bürgschaften	0	52	52
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	0	41	129
SUMME PASSIVA	<u>225.856</u>	<u>172.640</u>	<u>144.554</u>

Die Anhangsangaben 1 bis 25 sind Bestandteil der Bilanz zum 31. Dezember 1999.

CASA

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
 FÜR DIE ZUM 31. DEZEMBER 1999, 1998 UND 1997 ENDENDEN GESCHÄFTSJAHRE
 (Währung — Mio. Spanische Peseten)

	<u>1999</u>	<u>1998</u> (Mio. ESP)	<u>1997</u>
AUFWENDUNGEN:			
Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	551	4.988	0
Materialaufwand	66.394	43.702	41.254
Einkäufe	66.777	46.428	41.736
Bestandsveränderungen	(383)	(2.726)	(482)
Personalaufwand	49.003	47.559	46.049
Löhne, Gehälter und ähnliche Aufwendungen	37.358	36.276	35.110
Soziale Leistungen	11.645	11.283	10.939
Abschreibungen	7.232	5.860	3.722
Veränderung der Rückstellungen aus betrieblicher Tätigkeit	2.286	1.571	2.549
Veränderung der Wertberichtigungen auf Vorräte	1.163	142	1.705
Veränderung der Wertberichtigungen auf uneinbringliche Forderungen und Verluste aus uneinbringlichen Forderungen	82	(11)	105
Veränderung der sonstigen Rückstellungen für Eventualverbindlichkeiten und Aufwendungen (Anhangsangabe 12)	1.041	1.440	739
Sonstige betriebliche Aufwendungen	15.207	15.765	14.604
Leistungen an Dritte	14.702	15.449	14.403
Sonstige Steuern	505	316	201
BETRIEBSERGEBNIS	21.577	17.407	16.695
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.607	1.228	1.147
Veränderung der Abschreibungen auf Finanzanlagen und Erträge aus GIE	1.328	1.605	0
Währungsverluste (Anhangsangabe 4-I)	6.840	3.300	8.918
FINANZERGEBNIS (ERTRAG)	0	0	0
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	15.695	17.236	10.961
Außerordentliche Aufwendungen (Anhangsangabe 21)	7.317	10.078	6.205
AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS (Anhangsangabe 21)	1.495	0	0
ERGEBNIS VOR EINKOMMEN- UND ERTRAGSTEUERN	17.190	8.320	7.387
Einkommen- und Ertragsteuer (Anhangsangabe 16)	3.736	522	887
JAHRESÜBERSCHUSS (Anhangsangabe 3)	13.454	7.798	6.500

Die Anhangsangaben 1 bis 25 sind Bestandteil der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1999.

CASA

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
 FÜR DIE ZUM 31. DEZEMBER 1999, 1998 UND 1997 ENDENDEN GESCHÄFTSJAHRE
 (Währung — Mio. Spanische Peseten)

	<u>1999</u>	<u>1998</u> (Mio. ESP)	<u>1997</u>
ERTRÄGE:			
Umsatzerlöse (Anhangsangabe 18)	202.049	167.747	154.888
Anteil an Gemeinschaftsunternehmen (Anhangsangabe 18)	(45.505)	(35.941)	(34.346)
Nettoumsatzerlöse (Anhangsangabe 18)	156.544	131.806	120.542
Umsatzerlöse	141.518	119.132	107.023
Umsätze aus Entwicklungsleistungen und technischer Unterstützung	15.026	12.674	13.519
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	0	0	1.289
Aktivierete Eigenleistungen	4.805	4.031	2.218
Sonstige betriebliche Erträge	901	1.015	1.094
Sonstige betriebliche Erträge	317	364	620
Zuschüsse	584	651	474
BETRIEBSERGEBNIS (VERLUST)	0	0	0
Erträge aus Beteiligungen	26	30	25
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.347	2.617	1.438
Währungsgewinne (Anhangsangabe 4-I)	1.520	3.315	2.598
FINANZERGEBNIS (AUFWAND)	5.882	171	6.004
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT (AUFWAND)	0	0	0
Ertragszuschüsse (Anhangsangaben 11 u. 21)	2.630	927	269
Außerordentliche Erträge (Anhangsangabe 21)	6.182	235	2.362
AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS (VERLUST) (Anhangsangabe 21)	0	8.916	3.574
VERLUST VOR EINKOMMEN- UND ERTRAGSTEUERN	0	0	0
JAHRESFEHLBETRAG	0	0	0

Die Anhangsangaben 1 bis 25 sind Bestandteil der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1999.

CASA

ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS 1999

(1) BESCHREIBUNG DER GESELLSCHAFT

Die Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) wurde im Jahre 1923 als Kapitalgesellschaft gegründet. Der Firmennamen wurde seit der Gründung nicht geändert. Die Gesellschaft wird als für die spanische Verteidigung wesentlich betrachtet.

Sitz des Unternehmens ist Avenida de Aragón 404, Madrid.

Geschäftszweck des Unternehmens ist:

1. Forschung, Entwicklung, Design, Konstruktion, Umbau, Wartung und Reparatur von Flugzeugen aller Art für zivile oder militärische Zwecke, sowohl als Prototypen als auch als Serienmodelle, sowie von Komponenten und Ersatzteilen für diese und von Raumfahrtsystemen und Teilen oder Baugruppen für Flugzeuge.
2. Die Vermarktung von Produkten oder Dienstleistungen der Flug- und Raumfahrtindustrie und anderen Verfahren in Spanien und in anderen Ländern.

(2) DARSTELLUNGSMETHODE DES JAHRESABSCHLUSSES

a) Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der beigefügte Jahresabschluss, der aus den Geschäftsbüchern des Unternehmens erstellt wurde, wird gemäß dem spanischen Kontenrahmen dargestellt und bietet dementsprechend ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und der Kapitalflüsse. Dieser Jahresabschluss, der vom Vorstand des Unternehmens erstellt wurde, wird auf der Hauptversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden. Dabei wird von der Genehmigung ohne weitere Änderungen ausgegangen.

b) Bilanzierungsgrundsätze

Der beigefügte Jahresabschluss wurde unter Anwendung der im spanischen Handelsgesetzbuch festgelegten Rechnungslegungsgrundsätze und des spanischen Kontenrahmens, die durch den „Decreto Real 1643/1990“ verfügt wurden, erstellt.

(3) GEWINNVERTEILUNG

Der Vorstand schlägt die folgende Gewinnverteilung für das Jahr 1999 vor:

	Zu verteiler Gewinn	Verteilung
	Mio. ESP	
Jahresüberschuss	13.454	
Freie Rücklagen.....		2.125
Gesetzliche Rücklagen.....		1.346
Dividenden ^(a)		9.983
Summe	<u>13.454</u>	<u>13.454</u>

(a) Diese Dividende entspricht € 60 Mio.

(4) BEWERTUNGSMETHODEN

Die wichtigsten Bewertungsmethoden, die vom Unternehmen bei der Erstellung des Jahresabschlusses 1999 gemäß dem spanischen Kontenrahmen und der gegenwärtigen gesellschaftsrechtlichen Gesetzgebung angewandt wurden, sind die folgenden:

a) Immaterielle Vermögensgegenstände

Diese Bilanzposition schließt im Wesentlichen die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung ein, die diejenigen Kosten darstellen, die in Zusammenhang mit Projekten im Rahmen der Luftfahrtprogramme aufgelaufen sind.

CASA

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung und die Kosten für die Anwendung der EDV werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet.

Die Aufwendungen für die Forschung und Entwicklung der Luftfahrtprogramme werden ab Beginn der Serienproduktion abgeschrieben. Die in Programmen, für die der Verkauf einer vorgegebenen Anzahl von Einheiten garantiert wird, entstandenen Aufwendungen werden linear auf der Basis der jährlich verkauften Einheiten über einen Abschreibungszeitraum von maximal zehn Jahren abgeschrieben. Die Aufwendungen, die in Programmen entstehen, für die es keine angemessene Zusicherung der Anzahl der zukünftig zu verkaufenden Einheiten gibt, werden linear über fünf Jahre abgeschrieben, außer in Fällen, in denen der Umsatz einem wirtschaftlichen Risiko unterliegt.

Wenn es berechtigte Zweifel in Bezug auf die zukünftige Durchführbarkeit der Programme gibt, werden die nicht abgeschriebenen Salden erfolgswirksam in dem Jahr, in dem diese Situation bekannt wird, verrechnet, indem die erforderlichen Wertberichtigungen gebildet werden.

b) Sachanlagen

Sachanlagen, die vor 1996 erworben wurden, werden zu Anschaffungskosten oder Herstellungskosten geführt und gemäß der geltenden Rechtsprechung, insbesondere entsprechend dem „Decreto Real 7/1996, Neubewertet. Der ursprüngliche Betrag dieser Neubewertung belief sich auf ESP 3.872 Mio., deren Buchwert gegenwärtig etwa ESP 2.412 Mio. ausmacht. Zugänge, die nach 1996 erfolgten, werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten geführt.

Die Kosten der Erweiterung, Modernisierung oder Verbesserungen, die zu einer gesteigerten Produktivität, erhöhten Kapazitäten, einer höheren Effizienz oder zu einer Verlängerung der Nutzungsdauer der Vermögensgegenstände führen, werden aktiviert. Im Falle einer unwiderruflichen Verringerung des Werts der Vermögensgegenstände, berücksichtigt das Unternehmen eine entsprechende Abschreibung. Abgänge von Sachanlagen werden von dem entsprechenden Vermögensgegenstand und den kumulierten Abschreibungen abgesetzt.

Aufwendungen für Instandsetzung und Wartung werden als Aufwand verbucht.

Innerbetriebliche Arbeiten am Anlagevermögen werden zu Herstellungskosten angesetzt (externe Kosten nach Lieferantenrechnungen, interne Kosten werden auf der Grundlage des internen Verbrauchs von Lagerbeständen berechnet und Herstellungskosten auf der Grundlage der gleichen stündlichen Zuschlagsätze, die für die Bewertung von Vorräten verwendet werden).

Die Sachanlagen werden linear auf Basis der geschätzten Nutzungsdauer abgeschrieben. In bestimmten Programmen werden Werkzeuge auf Basis der Anzahl der geschätzten Einheiten, die voraussichtlich verkauft werden, mit einer Begrenzung von zehn Jahren abgeschrieben.

	Geschätzte Nutzungsdauer in Jahren 1999
Gebäude	33,0
Wohnungseinheiten	38,0
Einbauten	12,5
Industrieanlagen	8,3
Maschinen und Ausrüstung	8,3
Instrumente	6,7
Handwerkzeuge und maschinelle Werkzeuge	5,0
Transportausrüstung für den internen Gebrauch	8,3
Transportausrüstung für den externen Gebrauch	4,0
Demonstrationsflugzeuge und Simulatoren	5,0 bis 7,0
Computer Hardware	4,0
Büro- und Geschäftsausstattung	10,0

c) Langfristige und kurzfristige Finanzanlagen

Die Beteiligungen des Unternehmens, die unter der Bilanzposition „Langfristige Finanzanlagen“ erfasst sind, wurden zu Anschaffungskosten gemäß den Bestimmungen des Haushaltsgesetzes von 1983, gegebenenfalls

CASA

abzüglich der entsprechenden Wertberichtigungen, wenn die Anschaffungskosten den beizulegenden Wert der Beteiligungen im Jahresabschluss des Beteiligungsunternehmens überschreiten, neu bewertet (siehe Anhangsangabe 7).

Das Unternehmen hat keinen konsolidierten Jahresabschluss zum 31. Dezember 1999 erstellt, da die Auswirkungen der Konsolidierung auf den Jahresabschluss des Unternehmens am Bilanzstichtag nicht wesentlich sind.

Die kurzfristigen Finanzanlagen beziehen sich im Wesentlichen auf Euroanleihen, die zu Anschaffungskosten bewertet werden. Für diese fallen die marktüblichen Zinsen an. Die Anleihen werden größtenteils im Januar 2000 fällig.

d) Vorräte

Vorräte werden zu durchschnittlichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Wenn der Marktwert niedriger als die Anschaffungs- oder Herstellungskosten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Die Herstellungskosten werden wie folgt berechnet:

- Der Personalaufwand und die allgemeinen Herstellungskosten werden den unfertigen Erzeugnissen auf Basis der tatsächlich angefallenen Stunden zugerechnet und zu jährlich neu geplanten Stundensätzen bewertet, was grundsätzlich einer Bewertung zu Ist-Kosten entspricht.
- Rohstoffe werden den unfertigen Erzeugnissen zu durchschnittlichen Anschaffungs- und Herstellungskosten zuzüglich interner Lagerungs- und Transportkosten zugerechnet.
- Sonstige direkte Kosten werden mit den Anschaffungskosten zugerechnet.

Wertberichtigungen werden gebildet, um Risiken von schwer verkäuflichen oder unbrauchbaren Waren abzudecken.

e) Investitionszuschüsse

Investitionszuschüsse sind nicht rückzahlbar und werden zu dem gewährten Betrag bewertet.

Die Investitionszuschüsse werden erfolgswirksam im Verhältnis zu den entstandenen Aufwendungen und zur Abschreibung auf die bezuschussten Vermögenswerte erfasst (siehe Anhangsangabe 11).

f) Rückstellungen

Die Rückstellungen basieren auf den geschätzten Beträgen, die für eventuelle Haftungsverhältnisse aus einer wahrscheinlichen oder sicheren Haftung gegenüber Dritten für noch nicht erfüllte Verträge, laufende Rechtsstreitigkeiten oder Verpflichtungen in ungewisser Höhe erforderlich sind. Diese Rückstellungen werden gebildet, wenn die Haftung oder Verpflichtung, die die Zahlungspflicht begründet, eintritt.

g) Bilanzierung des Anteils des Unternehmens an den Ergebnissen der Airbus Industrie G.I.E.

Als ein assoziiertes Unternehmen der Airbus Industrie Groupement d'Intérêt Economique (G.I.E.) entspricht der Anteil der Gesellschaft am Jahresergebnis entsprechend ihrem Anteil an diesem Konsortium (gegenwärtig 4,2 %). Nach der Satzung der Airbus Industrie G.I.E. haftet das Unternehmen weiterhin gemeinschuldnerisch mit seinem Eigenkapital für die Schulden des Konsortiums. Diese Haftung ist in der Bilanz des Unternehmens nicht enthalten, da sie nicht objektiv beziffert werden kann. Der Vorstand des Unternehmens glaubt gegenwärtig nicht, dass dem Unternehmen ein wesentlicher Verlust durch diese Haftung entstehen könnte.

h) Gliederung der Verbindlichkeiten

Die Forderungen und Verbindlichkeiten sind in der beigefügten Bilanz auf Basis des Zeitraumes vom Bilanzstichtag bis zu den Fälligkeitsterminen der entsprechenden Posten ausgewiesen. Verbindlichkeiten mit Fälligkeiten von unter einem Jahr (wie oben festgelegt) werden als kurzfristige und mit Fälligkeiten von über einem Jahr als langfristige Verbindlichkeiten klassifiziert.

CASA

Als Ausnahme zur vorgenannten Methode entsprechend dem spanischen Kontenrahmen, erfasst das Unternehmen Steuervorauszahlungen erfolgswirksam in der Bilanzposition „Steuerforderungen“ im Umlaufvermögen ohne Berücksichtigung der Periode, in der diese Steuervorauszahlungen möglicherweise gezahlt werden.

i) Verbindlichkeiten

Kurz- und langfristige Verbindlichkeiten werden zum Nennwert ausgewiesen, die Differenz zwischen dem Nennwert und dem Rückzahlungsbetrag wird auf der Aktivseite der Bilanz als abgegrenzter Zinsaufwand ausgewiesen, der jährlich erfolgswirksam erfasst wird.

Die Transaktionen mit Airbus Industrie G.I.E. werden auf einem laufenden Konto erfasst und in Abhängigkeit von ihrem Saldo auf der Aktivseite der Bilanz als „Forderungen“ oder auf der Passivseite als „Erhaltene Anzahlungen“ erfasst und in Anlehnung an den LIBOR jährlich verzinst.

j) Körperschaftsteuer

Die Körperschaftsteuer jedes Jahres wird auf Grundlage des Gewinns vor Steuern, gegebenenfalls erhöht oder vermindert um die permanenten Differenzen zum zu versteuernden Gewinn, abzüglich Steuererleichterungen und Steuergutschriften, ohne Quellensteuern und Steuervorauszahlungen ermittelt.

Die Gesellschaft gehört zur Organschaft der SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales), die nach dem konsolidierten Steuersystem besteuert wird (Organschaft „9/86“).

k) Fremdwährungsgeschäfte

Die Salden der Forderungen und Verbindlichkeiten, die in Fremdwährung ausgewiesen sind, werden in Spanische Peseten zu den am Tag der Transaktion geltenden Wechselkursen umgerechnet.

Währungsdifferenzen, die bei der Berichtigung der Wechselkurse am Jahresende für die Verbindlichkeiten und Forderungen in Fremdwährung, die zukünftige Ein- oder Auszahlungen zur Folge haben werden, entstehen, werden nach Fälligkeit und Währung klassifiziert, und die Währungen, die zu einem offiziellen Kurs umrechenbar sind, zusammen gruppiert. Salden, die zu einem bestimmten Zinssatz durch ein Devisentermingeschäft besichert wurden, werden zu dem besicherten Wechselkurs in Spanische Peseten umgerechnet (siehe Anhangsangabe 14).

Die positiven Differenzen in jeder Gruppe werden unter der Bilanzposition „abgegrenzte Erträge“ auf der Passivseite der Bilanz erfasst. Die negativen Differenzen in jeder Gruppe werden ergebniswirksam verbucht.

Das Unternehmen weist Umsätze zum durchschnittlichen Wechselkurs für den jeweiligen Monat sowie die entsprechenden Wechselkursdifferenzen bei der Anwendung der Wechselkurssicherung und geleisteten Anzahlungen aus.

l) Abfindungszahlungen und sonstiger Aufwand für Umstrukturierungen im Personalbereich

Unter der gegenwärtigen arbeitsrechtlichen Gesetzgebung ist die Gesellschaft verpflichtet, Abfindungen an die Mitarbeiter zu zahlen, denen ohne wichtigen Grund gekündigt wurde.

Abfindungen werden bei Zahlung oder Bekanntwerden erfolgswirksam verbucht (siehe Anhangsangaben 12 und 21).

m) Produkthaftung und technische Unterstützung

Die Vertriebsverträge des Unternehmens enthalten Garantiebestimmungen, die für ihre Produkte im Allgemeinen einen Zeitraum von einem Jahr ab der Lieferung des Flugzeugs oder eine bestimmte Anzahl von Flugstunden abdecken (siehe Anhangsangabe 12).

n) Umsatzrealisierung

Die Umsätze werden im Allgemeinen bei Lieferung periodengerecht realisiert.

Umsätze aus firmeninternen Produkten (Flugzeuge) werden nach der „substantially completed contract“ Methode (Methode der Gewinnrealisierung nach wesentlicher Fertigstellung) ausgewiesen, vorausgesetzt, es

CASA

existiert ein fester Vertrag, es werden nach Fertigstellung keine wesentlichen weiteren Kosten erwartet und das Produkt wird innerhalb von zwei Monaten nach Geschäftsjahresende geliefert.

Umsätze aus Entwicklungsprojekten mit einem zugrundeliegenden Vertriebsvertrag mit Dritten oder die durch erhaltene Anzahlungen im Rahmen von wirtschaftlichen Risikofinanzierungsverträgen ausgewiesen werden, werden bis zur Grenze dieses Vertriebsvertrages oder des Finanzierungsvertrages auf der Basis der „Percentage of Completion“ Methode (Teilgewinnrealisierung) je Projekt erfasst.

Das Unternehmen weist als von Kunden „erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen“ Vorfakturierungen für Verträge über firmeninterne Produkte und Einziehungen für Programme, die mittels der „Percentage-of-Completion“ Methode fakturiert werden, oder entsprechend der Erreichung bestimmter Meilensteine, aus. Diese Anzahlungen werden ausgebucht, sobald die Umsätze erfasst werden.

Die Mehrzahl der Anzahlungen, die in der Bilanz zum 31. Dezember 1999 enthalten sind, beziehen sich auf die Flugzeugprogramme der europäischen Konsortien.

(5) IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die Veränderungen im Jahre 1999 der Positionen der immateriellen Vermögenswerte und der entsprechenden kumulierten Abschreibungen waren folgende:

	<u>31.12.98</u>	<u>Zugänge</u>	<u>Abgänge</u> Mio. ESP	<u>Übertra-</u> <u>gungen</u>	<u>31.12.99</u>
Historische Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung.....	19.434	182	2.732		16.884
EDV-Anwendungen	<u>5.520</u>	—	—	—	<u>5.520</u>
Summe	<u>24.954</u>	<u>182</u>	<u>2.732</u>	—	<u>22.404</u>
Kumulierte Abschreibungen					
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung.....	17.056	182	946		16.292
EDV-Anwendungen	<u>5.520</u>	—	—	—	<u>5.520</u>
Summe	<u>22.576</u>	<u>182</u>	<u>946</u>	—	<u>21.812</u>
Immaterielle Vermögenswerte netto	<u>2.378</u>	—	<u>1.786</u>	—	<u>592</u>

Der Saldo der „Immateriellen Vermögenswerte“ bezieht sich im Wesentlichen auf Projekte, die als kommerzielle Risikounternehmen finanziert werden (siehe Anhangsangabe 13); die Abgänge beziehen sich auf den Abbruch von Forschungs- und Entwicklungsprojekten (siehe Anhangsangabe 21).

CASA

(6) SACHANLAGEN

Die Sachanlagen und die entsprechenden kumulierten Abschreibungen entwickelten sich im Geschäftsjahr 1999 wie folgt:

	<u>31.12.98</u>	<u>Zugänge</u>	<u>Abgänge</u>	<u>Übertra-</u> <u>gungen</u>	<u>31.12.99</u>
			Mio. ESP		
Historische Anschaffungs- und Herstellungskosten					
1. Grundstücke und Bauten	18.843	44	664	1.104	19.237
Grundstücke	1.251	3	0	0	1.254
Gebäude	17.564	41	663	1.014	17.956
Wohnungseinheiten	28	0	1	0	27
2. Technische Bauten und Maschinen	9.511	96	639	818	9.786
Maschinen	8.559	66	603	796	8.818
Transportausrüstung für den Internen Transport	953	30	36	22	968
3. Sonstige Anlagen, Werkzeuge und Betriebs- und Geschäftsausstattung	37.052	234	861	543	36.968
Industrieanlagen	3.884	9	220	0	3.673
Einbauten	7.132	44	409	117	6.884
Instrumente	2.775	75	43	56	2.863
Ausrüstungen	3.125	44	53	107	3.223
Handwerkzeuge und Maschinenwerkzeuge	17.295	0	56	236	17.475
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.841	62	80	27	2.850
4. Vorauszahlungen und im Bau befindliche Anlagen	7.338	10.156	0	(2.761)	14.733
Im Bau befindliche Anlagen	5.846	7.493	0	(1.439)	11.900
Sachanlagen vor Fertigstellung	976	1.690	0	(1.134)	1.532
Geleistete Anzahlungen	516	973	0	(188)	1.301
5. Sonstige Sachanlagen	12.080	444	509	386	12.401
Transportausrüstung für den Externen Transport	219	29	25	6	229
Demonstrationsflugzeug	2.045	0	0	0	2.045
Computer Hardware	9.816	415	484	380	10.127
Summe	<u>84.824</u>	<u>10.974</u>	<u>2.673</u>	<u>0</u>	<u>93.125</u>
Kumulierte Abschreibung					
Bauten	7.840	1.572	554	0	8.858
Technische Anlagen und Maschinen	6.989	2.378	631	0	8.736
Sonstige Einbauten, Werkzeuge und Betriebs- und Geschäftsausstattung	30.464	1.836	759	0	31.541
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	9.825	1.248	504	0	10.569
Summe	<u>55.118</u>	<u>7.034</u>	<u>2.448</u>	<u>0</u>	<u>59.704</u>
Summe Wertberichtigungen	<u>1.650</u>	<u>309</u>	<u>327</u>	<u>0</u>	<u>1.632</u>
Sachanlagen netto	<u>28.056</u>	<u>3.631</u>	<u>(102)</u>	<u>0</u>	<u>31.789</u>

Aufgrund der Anwendung der „Percentage of Completion“ – Methode wurden auf Gegenstände des Sachanlagevermögens Abschreibungen in Höhe von ESP 3.274 Mio. vorgenommen.

Die Gesellschaft bildet Wertberichtigungen auf den Buchwert von Sachanlagen, die sie in den kommenden Jahren, im Rahmen eines Plans zur Modernisierung und technischen Entwicklung ihrer Fertigungsanlagen, zu ersetzen beabsichtigt.

Zum 31. Dezember 1999 waren ESP 42.469 Mio. Sachanlagen vollständig abgeschrieben. Diese Sachanlagen werden im Produktionsprozess eingesetzt.

Einige der Sachanlagen im Produktionswerk Getafe (Madrid) befinden sich auf einem Grundstück, das im Eigentum von spanischen Behörden steht, es besteht keine formale Übereinkunft über die Übereignung dieses Grundstücks an die Gesellschaft. Laut einer von der Gesellschaft durchgeführten Studie betragen die Buchwerte der Gebäude und Anlagen des Produktionswerks auf diesem Grundstück zum 31. Dezember 1999 ESP 3.521 Mio.

CASA

Weiterhin stehen alle Gebäude des Produktionswerks San Pablo (Sevilla) auf einem Grundstück, das nicht im Eigentum der Gesellschaft ist, sondern von ihr im Rahmen von behördlichen Konzessionen genutzt wird, die jedes Jahr stillschweigend erneuert werden und zwischen 2000 und 2008 ablaufen. Die Gesellschaft zahlt den Mietzins an die betreffenden Stellen. Die meisten der Strukturen sind nicht im Grundbuch eingetragen. Die Buchwerte der Gebäude und Anlagen dieses Produktionswerks, das gemäß behördlichen Konzessionen auf diesem Grundstück steht, betragen zum 31. Dezember 1999 ESP 1.213 Mio.

Nach Aussage des Vorstands wird aus den beiden vorstehend beschriebenen Situationen kein Verlust entstehen.

Die Gesellschaft hat Versicherungen abgeschlossen, um die wesentlichen Risiken abzudecken, denen ihre Sachanlagen und Vorräte ausgesetzt sind.

(7) LANGFRISTIGE FINANZANLAGEN

Die Abweichungen im Jahre 1999 bei den Positionen der langfristigen Finanzanlagen gestalteten sich wie folgt:

	<u>Saldo am 31.12.98</u>	<u>Zugänge</u>	<u>Abgänge</u> ESP Mio.	<u>Übertra- gung auf kurzfristige Finanzanlagen</u>	<u>Saldo am 31.12.99</u>
Beteiligungen:					
Verbundene Unternehmen.....	5.564				5.564
Rückstellungen für verbundene Unternehmen	(3.745)		(62)		(3.683)
Assoziierte Unternehmen	390	150			540
Rückstellungen für assoziierte Unternehmen.....	(310)		(55)		(255)
Sonstige Beteiligungen	1.672	407	29		2.050
Rückstellungen für sonstige Beteiligungen.....	(65)		(30)		(35)
Zu leistende Kapitalsummen.....	<u>(34)</u>	<u>(411)</u>	<u>(135)</u>	—	<u>(310)</u>
Zwischensumme	<u>3.472</u>	<u>146</u>	<u>(253)</u>	—	<u>3.871</u>
Darlehen:					
Verbundene Unternehmen.....	543			(6)	537
Assoziierte Unternehmen	150	100	150		100
Sonstige Darlehen.....	30		29		1
Rückstellungen für sonstige Darlehen	(8)		(8)		0
Einlagen und Bürgschaften	<u>35</u>	—	<u>3</u>	—	<u>32</u>
Zwischensumme	<u>750</u>	<u>100</u>	<u>174</u>	<u>(6)</u>	<u>670</u>
Summe	<u>4.222</u>	<u>246</u>	<u>(79)</u>	<u>(6)</u>	<u>4.541</u>

Gemäß der in Anhangsangabe 4-c beschriebenen Methode belief sich die Veränderung in der Wertberichtigung der Beteiligungen an verbundenen und assoziierten Unternehmen auf ESP 117 Mio. im Jahre 1999 (siehe Anhangsangabe 21).

CASA

Die Einzelheiten der Holdinggesellschaften an den verbundenen und assoziierten Unternehmen und der langfristigen Wertpapiere des Anlagevermögens zum 31. Dezember 1999 stellen sich wie folgt dar:

	<u>Anschaf-</u> <u>fungs-</u> <u>kosten</u>	<u>Wert-</u> <u>berichtigung</u>	<u>zu leistende</u> <u>Kapital-</u> <u>zahlungen</u>	<u>Langfristige</u> <u>Finanzanlagen</u>
	Mio. Peseten			
Verbundene Unternehmen:				
CASA-AIRCRAFT USA, INC.....	3.813	(3.223)		591
CESA, S.A.....	869	(61)		808
AISA.....	<u>882</u>	<u>(400)</u>		<u>482</u>
Summe Verbundene Unternehmen.....	<u>5.564</u>	<u>(3.683)</u>	<u>0</u>	<u>1.881</u>
Assoziierte Unternehmen:				
HELICÓPTEROS EUROCOPTER.....	4			4
AIRTEC.....	5			5
SACESA.....	285	(10)		275
GIRALDA EMIRATES LLC.....	245	(245)		(0)
CEDIEF A.I.E.....	<u>1</u>			<u>1</u>
Summe assoziierte Unternehmen.....	<u>540</u>	<u>(255)</u>	<u>0</u>	<u>285</u>
Wertpapiere des Anlagevermögens:				
AIRBUS FINANCE COMPANY ⁽¹⁾	1.064			1.064
DEFEX.....	278			278
ICSA.....	541		(225)	316
ARIANESPACE.....	42		(31)	11
EUROFIGHTER GMBH.....	69		(52)	17
SONSTIGE.....	<u>56</u>	<u>(35)</u>	<u>(2)</u>	<u>19</u>
Summe Wertpapiere des Anlagevermögens.....	<u>2.050</u>	<u>(35)</u>	<u>(310)</u>	<u>1.705</u>
Summe.....	<u>8.154</u>	<u>(3.973)</u>	<u>(310)</u>	<u>3.871</u>

(1) Beteiligungsanteil 4,2 %.

Die Informationen zum Konzernverbund, den assoziierten und verbundenen Unternehmen lauten wie folgt:

	<u>Anteil (%)</u>	<u>Eigen-</u> <u>kapital</u>	<u>Rück-</u> <u>lagen</u>	<u>Gewinn</u> <u>(Verlust)</u> <u>Vorjahr</u>	<u>Währung</u>
		Mio.	Mio.	Mio.	
CASA-AIRCRAFT.....	100	32	(28)	(1)	US\$
CESA, S.A.	60	1.448	(211)	18	ESP
AISA.....	100	30	436	87	ESP
SACESA.....	45	409	111	166	ESP
GIRALDA EMIRATES LLC.....	49	15	—	(1)	Dirham
CEDIEF, A.I.E.....	50	2	—	(1)	ESP

Verbundene Unternehmen:

CASA-AIRCRAFT USA, INC.

Geschäftssitz: 3810 Concorde Parkway, Suite 1000
Chantilly - Virginia
22021 USA

Vertrieb von von CASA hergestellten Flugzeugen und Flugzeugteilen und Komponenten und technische Unterstützung für Abnehmer in den USA.

CESA, S.A.

Geschäftssitz: Avenida John Lennon, s/n
Getafe
28906 - MADRID

CASA

Design, Entwicklung, Herstellung, Bau und Vertrieb sowie Kundendienst für die Ausrüstungen und Zusatzteile für die Raumfahrt- und Rüstungsindustrie.

AISA

Geschäftssitz: Carretera del Aeroclub, s/n
Cuatro Vientos
28044 - MADRID

Diese Gesellschaft widmet sich dem Design, der Konstruktion und der Herstellung, Reparatur, Modernisierung, dem Marketing, dem Vertrieb und der Wartung von Flugzeugen jeder Art und damit verbundene Tätigkeiten sowohl in Spanien als auch im Ausland.

Assoziierte Unternehmen:

GIRALDA EMIRATES LLC

Geschäftssitz: P.O. Box 25894
ABU DHABI UAE

Herstellung, Vertrieb und Marketing von Konstruktionsmaterial.

SACESA

Geschäftssitz: c/ Torneo, 26 Seville

Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Metallen, die im Bereich der Raumfahrt verwendet werden, Verbundstoffen und besonderen Teilen aus Fasern, Komponenten und Systemen und damit verbundener Technologien und Prozessen.

CEDIEF A.I.E.

Geschäftssitz: Avenida de Aragón, 404
28022 — Madrid

Finanzierung der Industrie-Raumfahrt-Programme von Regierungsbehörden für die entsprechenden Auftragnehmer.

Die Auswirkungen einer Konsolidierung wären nicht wesentlich für den Jahresabschluss der CASA zum 31. Dezember 1999.

(8) FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Einzelheiten der Position „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ stellten sich zum 31. Dezember 1999 bzw. 1998 wie folgt dar:

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	Mio. ESP	
Verteidigungsministerium.....	5.565	5.068
Eigene Flugzeuge.....	13.658	7.266
Kooperationsprojekte ^(a)	15.897	7.344
Auftragsvergabe und sonstiges.....	9.237	8.091
Summe	<u>44.357</u>	<u>27.769</u>

(a) Diese betreffen überwiegend europäische Verteidigungskonsortien.

CASA

(9) STEUERFORDERUNGEN UND ABGEGRENZTE STEUERVERBINDLICHKEITEN

Die Einzelheiten der Position „Steuerforderungen und abgegrenzte Steuerverbindlichkeiten“ stellten sich zum 31. Dezember 1999 wie folgt dar:

	Forderung	Verbindlichkeit
	Mio. ESP	
Umsatzsteuer	919	
Einbehaltene Einkommensteuer		1.016
Latente Steuerforderungen ^(a)	6.583	
Sozialabgaben	4	1.903
Latente Steuerverbindlichkeiten		798
Sonstiges	106	142
Summe	7.612	3.859

(a) Dieser Betrag wird im Wege von Steuerrückzahlungen in der Zukunft wiedererlangt, sobald die diesen Betrag ergebenden Positionen als steuerlich abzugsfähige Positionen in den steuerbaren Gewinn künftiger Jahre aufgenommen werden. 1999 wurden latente Steuerforderungen in Höhe von ESP 1.483 Mio. erstattet und ESP 83 Mio. angepasst, und ESP 2.558 Mio. latenter Steuerforderungen wurden erwirtschaftet (s. Anhangsangabe 16).

(10) EIGENKAPITAL

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft besteht aus gezeichneten und vollständig eingezahlten Namensaktien mit den folgenden Nennwerten:

	Anzahl der Aktien	Nennwert je Aktie	Summe des Nennwerts
		ESP	Mio. ESP
Serie 1	18.041.180	1,14	21
Serie 2	4.195.882	11,38	48
Serie 3	102.000.000	28,46	2.903
Serie 4	11.000.000	569,22	6.261
Serie 5	4.581.825	793,32	3.635
Serie 6	4.230.000	7.933,19	33.557
Summe			46.425

Zum 31. Dezember 1999 war die SEPI Hauptaktionär der Gesellschaft, die 99,2853 % der Aktien der Construcciones Aeronáuticas S.A. hält.

Die Veränderungen auf den Eigenkapitalkonten gestalteten sich 1999 wie folgt:

	Saldo am 31.12.98	Gewinnverteilung 1998		Jahresüberschuss 1999	Saldo am 31.12.99
		Rücklagen	Ausgeschüttete Dividenden		
		Mio. ESP			
Gezeichnetes Kapital	46.425	0	0	0	46.425
Gesetzliche Rücklage	5.739	780	0	0	6.519
Freie Rücklagen	5.559	4.232	0	0	9.791
Neubewertungsrücklage	3.756	0	0	0	3.756
Jahresüberschuss des laufenden Geschäftsjahres	7.798	(5.012)	(2.786)	13.454	13.454
Summe	69.277	0	(2.786)	13.454	79.945

Neubewertungsrücklage

Die Neubewertungsrücklage gemäß „Decreto Real 7/1996“ kann dazu verwendet werden, ausgewiesene Verluste zu verrechnen und/oder das gezeichnete Kapital zu erhöhen. Nach zehn Jahren ab dem Datum der Neubewertung kann dieser Beitrag in die freien Rücklagen eingestellt werden.

Falls diese Rücklage für andere Zwecke verwendet wird, als im „Decreto Real 7/1996“ vorgesehen, würde dies der Besteuerung unterliegen.

CASA

Gesetzliche Rücklage

Gemäß aktuellem Recht sind 10 % der Gewinne eines jeden Jahres in die gesetzliche Rücklage einzustellen, bis der Saldo dieser Rücklage mindestens 20 % des gezeichneten Kapitals erreicht hat.

Die gesetzliche Rücklage kann verwendet werden, um das gezeichnete Kapital zu erhöhen, jedoch unter der Voraussetzung, dass der verbleibende Rücklagensaldo nicht unter 10 % der Summe des erhöhten gezeichneten Kapitals sinkt. Anderenfalls kann die gesetzliche Rücklage, bis sie 20 % des gezeichneten Kapitals übersteigt, nur verwendet werden, um Verluste auszugleichen; dies gilt unter der Voraussetzung, dass für diesen Zweck sonstige Rücklagen nicht im ausreichenden Maße vorhanden sind.

(11) ZUSCHÜSSE

Die Veränderung in dieser Position gestaltete sich in 1999 wie folgt:

	Saldo am 31.12.98	Zufluss	Verwendeter Betrag	Saldo am 31.12.99
	Mio. ESP			
Zuschüsse.....	3.014	2.323	2.630	2.707

Die Zuschüsse wurden durch verschiedene staatliche Stellen gewährt, um einen Teil der Forschungs- und Entwicklungsprojekte zu finanzieren, die sowohl Sachanlagen als auch immaterielle Vermögenswerte betreffen. Die damit einhergehenden Erträge werden nach der in Anhangsangabe 4-e beschriebenen Methode ausgewiesen (siehe hierzu Anhangsangabe 21).

Die Gesellschaft erfüllt in allen Fällen die für die Gewährung dieser Zuschüsse bestehenden Bedingungen.

(12) RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen entwickelten sich im Geschäftsjahr 1999 wie folgt:

	Stand 31.12.98	Zuführung der Periode	Inanspruchnahme/ Auflösung	Stand 31.12.99
	in Mio. ESP			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche				
Verpflichtungen	1.037	38	14	1.061
Rückstellungen für Gewährleistungsansprüche.....	430	73	200	303
Rückstellungen für sonstige				
Eventualverpflichtungen:	10.330	2.111	3.330	9.111
— Eurofighter — Haftungsbeschränkung ^(a)	3.531	652	—	4.183
— Personalabbau (s. Anhangsangabe 21) ^(b)	2.774	—	2.774	—
— Sonstige ^(c)	4.025	1.459	556	4.928
Summe	11.797	2.222	3.544	10.475

(a) Rückstellung für eventuelle zukünftige Kosten in Verbindung mit diesem Programm entsprechend den betreffenden Verträgen.

(b) Die Veränderung der Rückstellung für Personalabbau bezieht sich auf den Betrag, der den Verbindlichkeiten aus Abfindungszahlungen aufgrund der Reduzierung der Belegschaft, die in den ersten Monaten des Jahres 2000 formell bekräftigt wurde, zugewiesen wurde.

(c) Dieser Betrag bezieht sich in erster Linie auf Rückstellungen für mit Risiken behaftete Verträge, die eine künftige Haftung begründen könnten. ESP 800 Mio. aus diesem Betrag wurden 1999 als außerordentliche Aufwendungen für die vertragliche Verpflichtung erfasst, um die Herstellung von Ersatzteilen und die technische Unterstützung für Kooperationsprogramme beizubehalten, die 1999 ausgesetzt wurden.

CASA

(13) VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER VERBUNDENEN UND ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen zum 31. Dezember 1999 gliedern sich wie folgt auf:

	kurz- fristig	lang- fristig	fällig im Jahre				nachfolgende Jahre
			2001	2002	2003	2004	
					Mio. ESP		
Forschungsprojekte ^(a)	175	2.961	83	—	—	—	2.878
Zinsverbindlichkeiten	215	—	—	—	—	—	—
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (s. Anhangsangabe 11)	<u>1.327</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
Summe	<u><u>1.717</u></u>	<u><u>2.961</u></u>	<u><u>83</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>2.878</u></u>

(a) Beziehen sich im Wesentlichen auf Anleihen bei SEPI zum Marktzins, deren Rückzahlung an den technischen oder kommerziellen Erfolg der betreffenden Projekte gebunden ist (siehe Anhangsangabe 11).

(14) VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER KREDITINSTITUTEN

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zum 31. Dezember 1999 gliedern sich wie folgt auf:

	kurzfristige Verbindlichkeit Mio. ESP
In ESP	1.590
In Fremdwährungen	314
Zinsverbindlichkeiten	<u>16</u>
Summe	<u><u>1.920</u></u>

Die kurzfristigen Anleihen und Darlehen wurden zu variablen Zinssätzen aufgenommen, die für Kredite in Spanischen Peseten an den MIBOR und für Kredite in Fremdwährung an den LIBOR gekoppelt sind.

Zum Jahresende 1999 hatte die Gesellschaft Devisenverkaufsgeschäfte (in U.S. Dollar) in Höhe von USD 484 Mio. abgeschlossen, um zukünftige geschäftliche Transaktionen abzusichern. Die Gesellschaft weist die Auswirkung von Kontrakten mit Fälligkeiten ähnlich den Forderungen zum 31. Dezember 1999 bis zur Höhe des Saldos dieser Konten als realisierte Umrechnungsdifferenzen aus.

Am 31. Dezember 1999 verfügte die Gesellschaft über nicht in Anspruch genommene Kreditlinien von ESP 10.385 Mio. und USD 43 Mio.

(15) SONSTIGE LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

Der größte Teil des Saldos dieses Kontos (ESP 6.539 Mio.) betrifft erhaltene Anzahlungen für Arbeiten im Rahmen von Programmen, die noch nicht abgeschlossen sind und die in den nächsten drei Jahren ausgeführt werden.

Entsprechend der Methode der Realisierung von Umsätzen aus Entwicklungsprogrammen (siehe Anhangsangabe 4-n) bestanden zum 31. Dezember 1999 erhaltene Anzahlungen in Höhe von ESP 19.464 Mio.; darin eingeschlossen sind die Finanzierungskredite für Forschungs- und Entwicklungsprogramme.

Darüber hinaus beliefen sich die an den spanischen Staat zu zahlenden Beträge für rückzahlbare Anzahlungen zur Finanzierung von Entwicklungsaufwendungen in Verbindung mit Programmen für Airbus Industrie zum 31. Dezember 1999 auf ESP 27.213 Mio. und wurden wie in Anhangsangabe 4-n dargelegt ausgewiesen. Diese werden auf der Basis von Zahlungseingängen aus Verkäufen von Flugzeugen durch Airbus Industrie zurückgezahlt.

Die oben genannten, noch nicht zurückgezahlten erhaltenen Anzahlungen wurden in die Rechnungslegungsunterlagen aufgenommen und werden gemeinsam mit der damit verbundenen ausgeführten Entwicklungsarbeit für Zwecke der Darstellung in diesem Jahresabschluss verrechnet.

CASA

(16) STEUERLICHE VERHÄLTNISSE

Für Körperschaftsteuerzwecke ist CASA Teil der steuerlichen Organschaft „9/86“, die derzeit aus der Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) und den in Spanien ansässigen Unternehmen besteht, die gemäß Artikel 42 ff. des spanischen Handelsgesetzbuches in Übereinstimmung mit dem Gesetz Nr. 5/1996 Bestandteil dieser steuerlichen Organschaft sind.

Die Anwendung der Organschaft beinhaltet den Einzug der einzelnen Körperschaftsteuerforderungen und -verbindlichkeiten durch den Organträger (SEPI). Aus diesem Grund muss die Gesellschaft ESP 4.757 Mio. für die Körperschaftsteuer 1999 an die SEPI zahlen, die unter den „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen sind. Der sich hieraus ergebende Gewinn nach Steuern beträgt ESP 13.454 Mio.

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Körperschaftsteuer beträgt für 1999 ESP 3.736 Mio.

Der steuerbare Gewinn für 1999 wurde für Körperschaftsteuerzwecke in Einklang mit den aktuellen gesetzlichen Vorschriften (Gesetz Nr. 43/1995) errechnet, indem unter Anwendung der Bestimmungen dieses Gesetzes der Jahresüberschuss, der in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und anderer relevanter Durchführungsvorschriften und -bestimmungen ermittelt wurde, berichtigt wurde.

Die nachfolgenden Berichtigungen des Jahresüberschusses wurden für dieses Jahr vorgenommen, um den steuerbaren Gewinn zu ermitteln, und um die Bewertungsgrundsätze und -kriterien, die die Gesellschaft für Rechnungslegungszwecke angenommen hat, an diejenigen anzupassen, die unter dem aktuellen Körperschaftsteuergesetz gelten, sowohl im Hinblick auf die Bewertungsmethoden für als auch die Klassifizierung und den Zeitpunkt der Zuordnung der Erträge und Aufwendungen:

	Steuerbarer Gewinn	Steuer
	Mio. ESP	
GEWINN VOR STEUERN	17.190	
Permanente Differenzen		
Erhöhung.....	1.068	
Verminderung.....	(104)	
BERICHTIGTER GEWINN VOR STEUERN	18.154	
Temporäre Differenzen:		
Erhöhungen-	7.389	
— Laufendes Jahr	7.310	
Passive latente Steuerschuld (35 %)		2.558
— Vorjahre.....	79	
Erstattung latenter Steuern (35 %).....		28
Verminderungen-	(4.635)	
— Laufendes Jahr	(162)	
Passive latente Steuerschuld (35 %)		(56)
— Vorjahre.....	(4.473)	
Erstattung latenter Steuerforderungen (28 %).....		(328)
Erstattung latenter Steuerforderungen (35 %).....		(1.155)
STEUERBARER GEWINN	20.908	
SUMME STEUERVERBINDLICHKEIT (BRUTTO)	(7.318)	
STEUERGUTSCHRIFTEN	2.561	
TATSÄCHLICH ZAHLBARE STEUERN	(4.757)	
VORAUSZAHLUNG	297	
ZAHLBARE STEUERN	(4.460)	
LATENTE AKTIVE UND PASSIVE STEUERN		1.047
Negativberichtigung der Steuer.....		(25)
TATSÄCHLICH ZAHLBARE STEUERN	0	(4.757)
AUFWAND FÜR KÖRPERSCHAFTSTEUER	(3.736)	(3.736)
JAHRESÜBERSCHUSS	13.454	

CASA

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten basieren auf einem Steuersatz von 35 %. Die im Jahr 1999 erhaltenen Erstattungen wurden je nach Jahr der Entstehung zu 28 % bzw. 35 % berechnet.

Die Einzelheiten der temporären Differenzen gestalten sich wie folgt:

	<u>Zunahme</u>	<u>Abnahme</u>
	Mio. ESP	
Personalabbau	2.960	2.869
Abweichung zwischen der Abschreibung in Steuer- und Handelsbilanz	3.114	1.246
Rückstellungen für Eventualverpflichtungen und sonstige Verpflichtungen.....	1.315	520
Summe	7.389	4.635

1999 übertrug die Gesellschaft ESP 2.561 Mio. an Steuergutschriften, die in den Vorjahren erzielt wurden.

Gemäß der aktuellen Körperschaftsteuergesetzgebung stellen sich die nicht in Anspruch genommenen Steuergutschriften für Investitionen wie folgt dar:

<u>Jahr des Erhalts</u>	<u>Steuergutschrift</u> Mio. ESP	<u>Letztmögliche Inanspruchnahme im Jahr</u>
1996.....	9	2001
1998.....	1.327	2003
1999.....	2.678	2004

Die Jahre 1996 bis 1999 stehen der Prüfung durch das Finanzamt im Hinblick auf Einbehaltungen auf die Einkommensteuer noch offen, die Jahre 1991 bis 1999 stehen der Prüfung betreffend Umsatzsteuer und Körperschaftsteuer noch aus. Die Jahre 1991 bis 1997 befinden sich in Prüfung.

Der Vorstand der Gesellschaft schätzt, dass die Auswirkung etwaiger Verbindlichkeiten, die als Ergebnis der Prüfung der noch offenen Jahre entstehen könnten, auf das Eigenkapital unwesentlich ist.

(17) TRANSAKTIONEN MIT VERBUNDENEN UNTERNEHMEN UND BETEILIGUNGS-UNTERNEHMEN

Die größten Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen (SEPI Konzern) und Beteiligungsunternehmen gestalteten sich 1999 wie folgt:

	Beteiligungsunternehmen				Summe Beteiligungsunternehmen	SEPI Konzern; verbundene Unternehmen
	<u>CASA-USA</u>	<u>AISA</u>	<u>CESA, S.A.</u>	<u>SACESA</u>		
	Mio. ESP					
Lieferungen.....	—	—	1.062	2.394	3.456	362
Bezogene Leistungen	22	1.053	—	—	1.075	357
Zinsaufwendungen	—	—	—	—	—	65
Umsatzerlöse	159	155	56	41	411	417
Zinserträge.....	—	20	—	2	22	207
Außerordentliches Ergebnis	—	3	—	—	—	1.387

CASA

Die Einzelheiten der Posten mit Beteiligungsunternehmen und verbundenen Unternehmen zum 31. Dezember 1999 stellen sich wie folgt dar:

	Beteiligungsunternehmen				Beteiligungs- unternehmen	SEPI Konzern; verbundene Unternehmen
	CASA-USA	AISA	CESA, S.A.	SACESA		
	Mio. ESP					
AKTIVA:						
Langfristige Ausleihungen (Anhangsangabe 7).....	—	—	537	100	637	—
Kurzfristige Forderungen	28	102	54	2	186	70
Kurzfristige Ausleihungen....	—	662	5	50	717	3.831
PASSIVA:						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen.....	31	411	91	747	1.280	47
Erhaltene Anzahlungen von Kunden	—	—	—	—	—	14
Verbindlichkeiten aus F&E (Anhangsangabe 13).....	—	—	—	—	—	3.351
Sonstige Verbindlichkeiten (Anhangsangabe 16).....	—	—	—	—	—	4.460
Saldo der Forderungen (Verbindlichkeiten), netto	<u>(3)</u>	<u>353</u>	<u>505</u>	<u>(595)</u>	<u>260</u>	<u>(3.971)</u>

Die meisten kurzfristigen Ausleihungen wurden an SEPI getätigt. Diese werden zu Marktzinssätzen verzinst und in der Position „Sonstige Darlehen“ erfasst.

(18) UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse der Gesellschaft für 1999 gliedern sich wie folgt auf:

	1999	1998
	Mio. ESP	
Gemeinschaftsunternehmen ^{(a)(b)}	45.505	35.941
Spanischer Markt	17.048	18.159
Exportmärkte ^(b)	<u>139.496</u>	<u>113.647</u>
Summe	<u>202.049</u>	<u>167.747</u>

(a) Bezieht sich auf das Gemeinschaftsunternehmen mit anderen Gesellschaften und Konsortien, dessen Produkte in erster Linie für den Export bestimmt sind.

(b) Ein erheblicher Teil dieser Umsatzerlöse lautete auf U.S. Dollar.

Ca. 30 % der Umsatzerlöse der Gesellschaft wurden auf dem Markt für militärische Produkte erzielt, ca. 70 % auf dem zivilen Markt.

Die Gesellschaft legt die Aufgliederung ihrer Umsatzerlöse nach Sparten nicht offen, da nach ihrer Auffassung diese Informationen von strategischer Bedeutung sind.

CASA

(19) PERSONALBESTAND

Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl betrug im Jahr 1999:

<u>Stufe</u>	<u>Zahl der Mitarbeiter</u>
Führungskräfte	11
Hochschulabsolventen	1.190
Absolventen von weiterbildenden Schulen.....	592
Personen mit Aufsichtsfunktion.....	1.221
Techniker mit Berufsabschluss	640
Angestellte.....	847
Arbeiter.....	2.853
Büroboten etc.	73
Summe	<u>7.427</u>

(20) VERGÜTUNG DES VORSTANDS

Die gesamte an den Vorstand gezahlte Vergütung betrug für das Geschäftsjahr 1999:

	<u>Mio. ESP</u>
Bezüge	65
Auslagen.....	<u>12</u>
Summe	<u>77</u>

Zum 31. Dezember 1999 standen ESP 5,5 Mio. an Vorschüssen an Vorstandsmitglieder noch zur Rückzahlung aus. Es wurde eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme über ESP 1 Mrd. für die Vorstandsmitglieder abgeschlossen, deren Kosten die Gesellschaft übernimmt.

CASA

(21) AUSSERORDENTLICHE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

Die außerordentlichen Positionen gliederten sich 1999 wie folgt:

	<u>Erträge</u> <u>(Aufwendungen)</u> Mio. ESP
AUSSERORDENTLICHE ERTRÄGE	
Erträge aus Entwicklungsprogrammen ^(a)	5.735
Sonstige außerordentliche Erträge	<u>318</u>
Zwischensumme	<u>6.053</u>
AUF DEN JAHRESÜBERSCHUSS ÜBERTRAGENE ZUSCHÜSSE	
Einstellung von Projekten ^(b)	1.387
Auf den periodischen Gewinn übertragene Zuschüsse	<u>1.243</u>
Zwischensumme (Anhangsangabe 11)	<u>2.630</u>
AUSSERORDENTLICHE AUFWENDUNGEN	
Personalabbau (Anhangsangabe 12)	(720)
Tarifvertrag ^(c)	(2.893)
Abgänge von Sachanlagen	(96)
Einstellung von Projekten ^(b) (Anhangsangabe 5)	(1.786)
Sonstige außerordentliche Aufwendungen	<u>(1.234)</u>
Zwischensumme	<u>(6.729)</u>
VERÄNDERUNG DER WERTBERICHTIGUNGEN	
Beteiligungen (Anhangsangabe 7)	117
Eventualverpflichtungen und Aufwendungen	(594)
Sachanlagevermögen (Anhangsangabe 6)	<u>18</u>
Zwischensumme	<u>(459)</u>
AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS	<u>1.495</u>

(a) Aufgrund der Einstellung des SAAB-2000 1999 und der besonderen Situation des MD-11 Programms, das ausgesetzt wurde, erfasste die Gesellschaft Wertberichtigungen auf die Verbindlichkeiten, die sich aus der Finanzierung dieser Programme als kommerzielle Risikounternehmen ergeben, um deren Wert auf die Höhe der geplanten Erträge zu bringen.

(b) Am 14. Juli 1999 beurteilte SEPI den Markt für die Produkte, die in den durch den Konzern finanzierten Forschungs- und Entwicklungsprojekten hergestellt werden, und entschied, die Rückzahlungsbeträge auf der Basis des technischen und kommerziellen Risikos abzuändern. Auf die diese Projekte betreffenden immateriellen Vermögensgegenstände wurde eine entsprechende Abschreibung vorgenommen.

(c) Im Rahmen der Tarifverhandlungen wurde 1999 mit den Angestellten eine Einigung erzielt, den Artikel 34 des Tarifvertrages im Wege der Zahlung eines Einmalbetrags zu streichen, die im Januar 2000 erfolgte.

(22) BÜRGSCHAFTEN

Die wichtigsten von der Gesellschaft gewährten Bürgschaften sind wie folgt:

<u>Beschreibung</u>	<u>An</u>	<u>Betrag</u>
Konsortialkredit von Banca Morgan an Airbus Finance Company (Anhangsangabe 7)	AFC	USD 17 Mio.

Nach Auffassung des Vorstandes wird aus der Gewährung der oben beschriebenen Bürgschaft kein wesentlicher Verlust entstehen.

(23) SONSTIGE WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN

Pläne für die Einführung des Euro und das Jahr 2000

Wie in den Vorjahren hat die Gesellschaft die Auswirkung der Einführung des Euros und des „Jahr 2000-Problems“ auf ihre EDV-Systeme, Anlagen und Maschinen aufgenommen und nimmt an, dass keine wesentlichen Investitionen erforderlich werden.

CASA

Die Aufwendungen und Verluste, die bei der Anpassung der EDV-Software, sonstiger Anlagen und Maschinen aufgelaufen sind, waren unwesentlich.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Jahresabschlusses hatten sich keine wesentlichen Auswirkungen des „Jahr 2000“ ereignet.

EADS

Der spanische Staat, handelnd durch SEPI, vereinbarte, dass die Gesellschaft mit Aerospatiale Matra und Daimler-Chrysler Aerospace einen Zusammenschluss zur European Aeronautic Defense and Space Company (EADS) vollzieht.

Als Ergebnis dieses Zusammenschlusses beabsichtigt die Gesellschaft, ihr Stammkapital im Wege einer Kapitalherabsetzung umzustrukturieren.

(24) KAPITALFLUSSRECHNUNGEN

Die Kapitalflussrechnungen für 1999 und 1998 sind in den Anlagen I, II und III beigefügt.

(25) ERLÄUTERUNG FÜR ÜBERSETZUNGEN IN ANDERE SPRACHEN

Dieser Jahresabschluss wird auf der Grundlage der in Spanien geltenden Rechnungslegungsgrundsätze erstellt. Bestimmte Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die die Gesellschaft in Einklang mit den in Spanien geltenden Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung angewandt hat, stehen möglicherweise nicht in Einklang mit den in anderen Ländern geltenden Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung.

CASA

ANLAGE I

KAPITALFLUSSRECHNUNGEN FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE 1999 UND 1998

MITTELVERWENDUNG

	1999	1998
	Mio. ESP	
Zugänge zum Anlagevermögen:.....	11.537	9.014
— Immaterielle Vermögenswerte (Anhangsangabe 5)	182	379
— Sachanlagevermögen (Anhangsangabe 6)	10.974	8.431
— Langfristige Finanzanlagen (Anhangsangabe 7)	381	204
Dividendenzahlungen	2.786	
Rückzahlung langfristiger Verbindlichkeiten.....	7.059	2.781
Umwandlung in kurzfristige Verbindlichkeiten.....	1.059	6.726
Inanspruchnahme von Rückstellungen.....	584	
Umwandlung von Rückstellungen in kurzfristige Verbindlichkeiten...	<u>2.960</u>	<u>2.781</u>
SUMME MITTELABFLUSS	<u>25.985</u>	<u>21.302</u>
ÜBERSCHUSS DER EINNAHMEN ÜBER DIE AUSGABEN(ZUNAHME DES WORKING CAPITAL) (s. Anlage II)	<u>3.407</u>	<u>7.857</u>
SUMME	<u><u>29.392</u></u>	<u><u>29.159</u></u>

MITTELHERKUNFT

	1999	1998
	Mio. ESP	
Aus der Geschäftstätigkeit (s. Anlage III).....	16.290	22.124
Langfristige Verbindlichkeiten:	11.897	5.235
— Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.....	690	
— Sonstige Verbindlichkeiten	11.207	
Abgänge von Anlagevermögen:	302	78
— Sachanlagevermögen, netto	129	76
— Langfristige Finanzanlagen	173	2
Umwandlung von langfristigen in kurzfristige Finanzanlagen.....	6	4
Fälligkeit langfristiger Forderungen.....	0	865
Erhaltene Zuschüsse	<u>897</u>	<u>853</u>
SUMME MITTELZUFLUSS	<u>29.392</u>	<u>29.159</u>
ÜBERSCHUSS DER AUSGABEN ÜBER DIE EINNAHMEN (ABNAHME DES WORKING CAPITAL)		
SUMME	<u><u>29.392</u></u>	<u><u>29.159</u></u>

CASA

ANLAGE II

KAPITALFLUSSRECHNUNGEN FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE 1999 UND 1998

VERÄNDERUNG DES WORKING CAPITAL

	1999		1998	
	Zunahme	Abnahme	Zunahme	Abnahme
	Mio. ESP		Mio. ESP	
Vorräte	216			2.667
Forderungen.....	19.775			896
Kurzfristige Finanzanlagen.....	30.955		32.039	
Liquide Mittel.....	84		57	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.....		508		521
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.....		225	114	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....		33.695		19.132
Sonstige Verbindlichkeiten		13.172		1.011
Abgrenzungsposten		23		126
SUMME	<u>51.030</u>	<u>47.623</u>	<u>32.210</u>	<u>24.353</u>
VERÄNDERUNG DES WORKING CAPITAL		3.407		7.857
SUMME	<u>51.030</u>	<u>51.030</u>	<u>32.210</u>	<u>32.210</u>

CASA

ANLAGE III

KAPITALFLUSSRECHNUNGEN FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE 1999 UND 1998

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	Mio. ESP	
Jahresüberschuss	13.454	7.798
zuzüglich:		
Periodische Abschreibungen und Wertberichtigungen auf das Anlagevermögen:		
— Immaterielle Vermögenswerte (Anhangsangabe 5).....	182	250
— Sachanlagevermögen (Anhangsangabe 6).....	7.016	7.242
— Langfristige Finanzanlagen (Anhangsangaben 7 und 21).....	(117)	475
Veränderung der Rückstellungen	2.222	6.366
Abschreibung der abgegrenzten Aufwendungen und der Gründungskosten.....	16	17
Nettowert der Abgänge und Verkäufe		
— Immaterielle Vermögenswerte	1.786	18
— Sachanlagevermögen	96	54
Ausweis des Anteils am Verlust der Airbus Industrie.....		833
abzüglich:		
Verwendete Zuschüsse (Anhangsangabe 21).....	(2.630)	(927)
Tilgung langfristiger Darlehen	(5.735)	
Einnahmen aus Zuwendungen		(2)
MITTELZUFLUSS AUS DER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	<u>16.290</u>	<u>22.124</u>

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass dieses Dokument den Jahresabschluss 1999 (Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang) enthält, dessen Erstellung der Vorstand auf seiner Sitzung vom 14. März 2000 in Übereinstimmung mit den Vorschriften aus Artikel 171 des spanischen Aktiengesetzes beschlossen hat, unter dessen Beachtung alle Vorstandsmitglieder dieses Dokument und diese Bescheinigung unterzeichnen.

Madrid, den 14. März 2000.

Schriftführer
Luis Argüello Álvarez

Vorstandsvorsitzender
Alberto Fernández Fernández

Mitglieder des Vorstandes:

Joaquín Abril Martorell
Vicente Gómez Domínguez
Arantxa López Arrate
José Antonio Mingot García
Francisco Pérez Muínelo
Elisa Robles Fraga
Juan Manuel Tejada Cárdenas

Ignacio del Cuvillo Contreras
Carlos Gómez Carcía
Adolfo Menéndez Menéndez
Pedro Pablo Núñez Domingo
Esther Rituerto Martínez
Carlos Romero González
Manuel Valencia Alonso

BESTÄTIGUNGSBERICHT DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

An die Aktionäre der
Construcciones Aeronáuticas, S.A.:

1. Wir haben den Jahresabschluss der CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A., bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 1999 und der damit einhergehenden Gewinn- und Verlustrechnung und dem Anhang, für das zu diesem Zeitpunkt endende Geschäftsjahr geprüft. Die Erstellung des Jahresabschlusses liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe besteht darin, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Urteil über diesen Jahresabschluss abzugeben. Unsere Prüfung wurde unter Beachtung der allgemein anerkannten Grundsätze ordnungsmäßiger Durchführung von Abschlussprüfungen vorgenommen. Die Abschlussprüfung schließt eine stichprobengestützte Prüfung der Nachweise für die Bilanzierung und für die Angaben im Jahresabschluss sowie die Prüfung der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsleitung ein.
2. Gemäß dem Erfordernis des spanischen Gesellschaftsrechts legt der Vorstand zusätzlich zu den Zahlen für 1999 für Vergleichszwecke für jede Position in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung und der Kapitalflussrechnung die Zahlen für 1998 vor. Unser Bestätigungsvermerk bezieht sich nur auf den Jahresabschluss für 1999. Unser Bestätigungsvermerk vom 18. März 1999 bezüglich des Jahresabschlusses 1998 enthält einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.
3. Nach unserer Überzeugung stellt der oben erwähnte Jahresabschluss im Wesentlichen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Construcciones Aeronáuticas, S.A. zum 31. Dezember 1999 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme für das zu diesem Zeitpunkt beendete Geschäftsjahr dar und enthält alle geforderten Informationen, die für deren Interpretation und Verständnis ausreichend sind, in Einklang mit den stetig angewandten Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Durchführung von Abschlussprüfungen.
4. Der beigefügte Lagebericht für das Geschäftsjahr 1999 enthält die Erläuterungen, die der Vorstand betreffend die Lage der Gesellschaft, die Entwicklung des Geschäfts und sonstige Angelegenheiten für angemessen hält, stellt jedoch keinen integralen Bestandteil des Jahresabschlusses dar. Wir haben geprüft, dass die im Lagebericht enthaltenen Rechnungslegungsinformationen mit den im Jahresabschluss 1999 enthaltenen Informationen übereinstimmen. Unsere Aufgabe als Wirtschaftsprüfer beschränkte sich darauf, den Lagebericht in dem vorstehend spezifizierten Umfang zu prüfen, und schloss keine Prüfung von Informationen ein, die nicht aus den Rechnungslegungsunterlagen der Gesellschaft hervorgehen.

ARTHUR ANDERSEN

gez. Manuel del Olmo

15. März 2000

Übersetzung eines Geschäftsberichts und Jahresabschlusses, der ursprünglich in spanischer Sprache und in Einklang mit den in Spanien geltenden Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung veröffentlicht wurde (siehe Anhangsangabe 25).

Im Falle von Widersprüchen zwischen der deutschen und der spanischen Fassung ist die spanische Fassung maßgebend.

JÜNGSTER GESCHÄFTSGANG UND AUSBLICK

Jüngste Entwicklungen

Airbus Integrated Company

Am 23. Juni 2000 haben EADS und BAE SYSTEMS die Bündelung ihrer jeweiligen Airbus-Tätigkeiten in Airbus Integrated Company (AIC), einer in Frankreich eingetragenen *société par actions simplifiée* (S.A.S.), bekanntgegeben. Entsprechend dem Vertrag zur Entstehung von AIC werden die Parteien ihre Airbus-Aktivitäten in den Bereichen Entwicklung, Konstruktion und Fertigung in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien in die AIC einbringen. Diese Einbringungen werden voraussichtlich am 1. Januar 2001 abgeschlossen sein. Das Management erwartet, dass die AIC rund 40.000 Mitarbeiter in diesen Ländern beschäftigen wird.

EADS wird aufgrund ihres Anteils von 80 % an AIC die effektive Kontrolle über die Geschäftsaktivitäten ausüben, während BAE SYSTEMS über bestimmte Minderheitsrechte verfügen wird. Gewisse strategische Entscheidungen, wie z.B. Übernahmen oder Abspaltungen im Wert von mehr als Euro 500 Mio., die Verabschiedung des auf drei Jahre angelegten Geschäftsplanes (nicht jedoch die Jahresbudgets oder die Einführung neuer Programme) sowie Handlungen, die zu einer Minderung der Anteile von BAE SYSTEMS an AIC führen würden, können nur einstimmig gefasst werden.

BAE SYSTEMS wurde eine Option gewährt, seine AIC-Aktien zum Marktwert entweder gegen Zahlung in bar oder gegen EADS-Aktien an EADS zu verkaufen. EADS steht ein Wahlrecht hinsichtlich dieser Zahlungsformen zu, es sei denn, die Ausgabe von EADS-Aktien würde zuvor aufwendige Genehmigungsverfahren erfordern, welche die Platzierung von EADS-Aktien nachhaltig beeinflussen würden; in diesem Fall kann BAE SYSTEMS Zahlung in bar verlangen. Diese Verkaufsoption kann während des ersten Dreijahreszeitraums nur dann ausgeübt werden, wenn BAE SYSTEMS mit gewissen strategischen Entscheidungen nicht übereinstimmt. Danach ist die Verkaufsoption uneingeschränkt ausübbar. EADS steht eine Kaufoption hinsichtlich dieser Aktien zum Marktwert zu, sollte ein Wechsel der Eigentumsverhältnisse von BAE SYSTEMS eintreten. Umgekehrt kann BAE SYSTEMS von EADS verlangen, ihre AIC-Aktien zum Marktwert zu erwerben, sollte ein Wechsel der Eigentumsverhältnisse bei BAE SYSTEMS oder EADS eintreten.

Ab 1. Januar 2003 wird BAE SYSTEMS einen Anspruch auf eine zusätzliche Dividende für seinen Anteil erhalten, wenn in einem Zeitraum von zehn Jahren eine vereinbarte Mindestauslieferungsmenge von Flugzeugen des Typs A340-500/600 überschritten wird. Die zusätzliche Dividende, die am zukünftigen Wachstum von AIC gemessen werden wird, könnte auf der Grundlage gegenwärtiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen zu Zahlungen in Höhe von absolut Euro 0 bis zu 237,5 Mio. über einen Zehnjahreszeitraum (ab 1. Januar 2003) führen.

Ein Gremium der Anteilseigner (Shareholder Committee), bestehend aus fünf von EADS und zwei von BAE SYSTEMS benannten Mitgliedern, wird über die Belange der Anteilseigner und über alle strategischen Angelegenheiten entscheiden. Der erste Chairman des Shareholder Committees wird Rainer Hertrich, CEO von EADS, sein. Für das operative Geschäft von AIC wird Noël Forgeard als erster Chief Executive Officer von AIC zusammen mit einem Executive Committee, bestehend aus bis zu zehn Mitgliedern, von denen zwei von BAE SYSTEMS vorgeschlagen werden und die alle mit dem CEO von AIC abgestimmt und vom Shareholder Committee benannt sind, verantwortlich sein.

AIC wird eine integrierte Organisation sein, deren laufende Geschäfte von einem Management-Team geführt und deren Ziele Kundenzufriedenheit, Verbesserung der Geschäftsleistungen und eine Steigerung des Aktienwerts (Shareholder-Value) sein werden.

Das Management rechnet damit, dass die AIC-Anteilseigner von der Effizienz und den Synergieeffekten, die sich aus der Reduzierung von doppelten Ressourcen und Investitionen und der Senkung von Verwaltungskosten, aus der Konzentration von Forschung und Entwicklung und aus den Vorteilen der Steigerung der Einkaufsmacht ergeben, profitieren werden. Das Management hat sich für AIC zum Ziel gesetzt, ab dem Jahr 2004 wiederkehrende jährliche Einsparungen aus Synergien von rund Euro 350 Mio. zu erzielen. Das Management ist der Überzeugung, dass die AIC die Wettbewerbsposition von Airbus durch ein vollständig integriertes Kundenunterstützungssystem sowie durch Bereitstellung des entscheidenden Potentials für die Eigenfinanzierung neuer Programme weiter verbessern wird.

Auf der Grundlage von ungeprüften Proforma Finanzdaten, welche die voraussichtlichen Tätigkeiten von AIC zugrunde legen und die Bilanzierungsauswirkungen des Zusammenschlusses zu EADS nicht berücksichtigen, hätte AIC im Jahr 1999 ein operatives Ergebnis von Euro 1 Mrd. aus Einkünften in Höhe von Euro 15,7 Mrd. erzielt und wäre im Jahr 1999 der zweitgrößte Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit den meisten Bestellungen weltweit gewesen.

AIC wird sich im Interesse der Anteilseigner, Kunden und Mitarbeiter zum primären strategischen Ziel setzen, die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und bessere Leistungen als ihre Wettbewerber zu erbringen und dabei die Marktführerschaft bei Produkten und Technologien auszubauen.

Memorandum of Understanding zwischen EADS und Finmeccanica

Am 14. April 2000 unterzeichneten EADS und Finmeccanica eine Absichtserklärung, die den Rahmen für ihre laufenden Verhandlungen im Hinblick auf die Gründung eines Joint Ventures hinsichtlich der Aktivitäten im Bereich militärischer und bestimmter ziviler Flugzeuge festlegt. Diese Vereinbarung sieht vor, dass EADS und Finmeccanica bis zum 31. Dezember 2000 auf exklusiver Basis verhandeln werden, mit dem Ziel, die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens bis zu diesem Datum abzuschließen.

Die Anteile dieses Joint Ventures sollen nach den derzeitigen Vorstellungen jeweils zu 50 % von EADS und Finmeccanica gehalten werden, die Vermögensgegenstände und Aktivitäten in das Gemeinschaftsunternehmen einbringen werden. Finmeccanica soll danach die gesamten Aktivitäten ihrer Tochtergesellschaft Alenia Aeronautica im Bereich militärische und zivile Flugzeuge einschließlich (1) Kampfflugzeuge, (2) schwere unbemannte Flugzeuge (*Unmanned Aerial Vehicles*, „UAVs“), (3) militärische Transportflugzeuge, (4) Flugzeuge für Sondermissionen, (5) Wartung und Umrüstung von Militärflugzeugen und (6) Flugzeugstrukturen vollständig einbringen. Die Kombination dieser Aktivitäten von Alenia mit denen von Dasa und CASA im Bereich Kampf- und Trainerflugzeuge sowie mit den von Dasa geleiteten Aktivitäten im Bereich Missionsflugzeuge und bestimmter Aktivitäten im Bereich Flugzeugstrukturen würden eine höhere operative Effizienz ermöglichen. Dabei wäre insbesondere die Tatsache von Bedeutung, dass das Joint Venture Unternehmen Mehrheitsaktionär (67 %) des Eurofighter-Programms würde.

Es wird erwartet, dass die Verantwortung für die Führung des Gemeinschaftsunternehmens zwischen EADS und Finmeccanica gleichmässig geteilt wird. Das Joint Venture Unternehmen hätte laut Proforma-Abschluss für das Jahr 1999 kombinierte Umsatzerlöse in Höhe von rund 2,5 Mrd. Euro erzielt und rund 17.000 Angestellte beschäftigt.

Darüber hinaus soll Finmeccanica die Möglichkeit erhalten, einen Kapitalanteil von bis zu 5 % an der Airbus Integrated Company zu erhalten. Durch diese Beteiligung soll Finmeccanica einen Anteil an der Airbus-Herstellung erhalten, der proportional zu ihrem Kapitalanteil wäre. Finmeccanica soll ferner die Möglichkeit erhalten, sich als Risikokapital-Partner mit 10 % an der Entwicklung und Herstellung des neuen Airbus-Modells A3XX zu beteiligen.

Entscheidungen der britischen Regierung in Zusammenhang mit dem A400M Militärtransportflugzeug und der Meteor Luft-Luft-Abwehrlenkflugkörper

Am 16. Mai 2000 verkündete die britische Regierung ihre Absicht, die europäische Industrie mit folgendem Beschaffungsprogramm zu beauftragen:

- *A400M*. Die britische Regierung hat beschlossen, 25 Militärtransportflugzeuge vom Typ A400M zu erwerben. Dieses Projekt ist entsprechend den von sieben europäischen Staaten festgesetzten Erfordernissen des Future Large Aircraft („FLA“) konzipiert, um deren Schwerlasttransporterfordernissen zu entsprechen. Es soll die älteren C-130 Hercules und C-160 Flugzeuge ablösen. Zwischenzeitlich gaben Deutschland und Frankreich ihre Absicht bekannt, Flugzeuge des Typs A400M zu kaufen. Insgesamt haben nun sieben europäische Partnerländer ihre Kaufabsichten zum Ausdruck gebracht. Diese Entwicklung hat dazu geführt, dass das A400M-Programm eine wichtige Schwelle überschritten hat und der Launch sehr wahrscheinlich geworden ist.
- *Meteor*. Im Anschluss an eine internationale Ausschreibung beschloss die britische Regierung, das Eurofighter Kampfflugzeug mit dem Meteor Luft-Luft-Abwehrlenkflugkörper auszurüsten. Diese Entscheidung ist von großer Bedeutung, da es die Platzierung von Meteor auf der Eurofighter-Plattform ermöglicht und so Synergien im Marketing für den Verkauf dieses Kampfflugzeuges und seiner Raketensysteme schafft und die Chancen für einen Export des Eurofighters optimiert.

Die Anpassung von Meteor an den Eurofighter eröffnet für Matra BAE Dynamics („MBD“), ein zu gleichen Teilen von EADS und BAE SYSTEMS gehaltenes Joint Venture, einen Markt, der über die nächsten 20 Jahre in Europa und für den Export, mit Ausnahme in die Vereinigten Staaten, auf rund Euro 8 Mrd. geschätzt wird. Sofern es gelingt, im Wege einer Kooperation auch Boeing Plattformen, wie z.B. die F/A-18 mit dem Meteor auszurüsten, könnte dies den US-Markt zusätzlich erschließen, so dass sich der erwartete Gesamtmarkt über die nächsten 20 Jahre auf rund Euro 15 Mrd. belaufen würde. Meteor ist darüber hinaus darauf ausgelegt, auch Kampfflugzeuge der Typen Rafale und Gripen auszurüsten.

Das Management ist der Überzeugung, dass die Entscheidung der britischen Regierung für den A400M und den Meteor den Zusammenschluss zu EADS und die Konsolidierung wesentlicher Teile der europäischen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsindustrie nachhaltig stärkt.

Voraussagen für die Markteinführung des Airbus A3XX

Jüngste Absichtserklärungen von mehreren potentiellen Kunden erhärten die Erwartungen und derzeitigen Marktanalysen der EADS für die Existenz eines Marktes für die A3XX-Familie von Grossraumflugzeugen. Emirates, die Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate, erklärte ihre Bereitschaft, bis zu 10 Flugzeuge vom Typ A3XX zu kaufen, davon sind fünf feste Bestellungen. Singapore Airlines erwägt derzeit den Erstkauf von 16 Flugzeugen vom Typ A3XX, davon 10 feste Bestellungen und 6 Optionen. Erst kürzlich haben Air France, die ILFC („International Lease Finance Corporation“) aus den USA und Virgin Atlantic aus Großbritannien ihr Interesse an dem Programm bekundet. Darüber hinaus gab die australische Fluggesellschaft QANTAS ihr Interesse am Erwerb von bis zu 10 Flugzeugen vom Typ A3XX bekannt, die zwischen den Jahren 2006 und 2010 geliefert werden könnten.

In Anbetracht dieser Absichtserklärungen und der Qualität des potentiellen Kundenstamms gab das Management am 23. Juni 2000 bekannt, dass Airbus Industrie die Erlaubnis zur Abgabe von Angeboten (*Authorisation to Offer*, „ATO“) hinsichtlich der A3XX gewährt wurde und hat somit deren kommerziellen Launch erklärt. Nach der ATO kann Airbus Industrie verbindliche Absichtserklärungen mit Käufern der A3XX eingehen. Das Management erwartet, dass die ATO den Anstoß zum Übergang von den bisherigen Absichtserklärungen und Interessensbekundungen zu bindenden Angeboten zum Kauf der A3XX geben wird. Darüber hinaus erwartet das Management, dass der industrielle Launch noch vor Ende des Jahres 2000 erfolgen wird, so dass die ersten Auslieferungen der A3XX im Jahr 2005 stattfinden könnten.

Die Kosten zur Entwicklung des Programms, die vom Management auf rund USD 10,7 Mrd. geschätzt werden, umfassen sowohl die Ausgaben für Forschung und Entwicklung, als auch die Fertigungsmittelbereitstellung für die vier Versionen der A3XX-Familie. Diese Schätzung beinhaltet nicht bestimmte Infrastrukturinvestitionen oder allgemeine und Verwaltungskosten.

Das Management beabsichtigt gegenwärtig, das Programm wie folgt zu finanzieren:

- durch Maximierung der Beiträge von Partnern mit Risikobeteiligungen und Lieferanten, von denen erwartet wird, dass sie – abhängig von den hierüber noch zu führenden Verhandlungen – USD 3 Mrd. übersteigen, und
- durch den Erhalt rückzahlbarer staatlicher Zuschüsse innerhalb der Grenzen der massgeblichen internationalen Vereinbarungen; diese Zuschüsse werden vom Management gegenwärtig auf ca. USD 2,5 Mrd. geschätzt.

Das Management erwartet, dass BAE SYSTEMS entsprechend ihrer Beteiligung rund USD 1 Mrd. zur Finanzierung des Programms beisteuert. Im Ergebnis würde der von EADS selbst finanzierte Teil des A3XX-Programms damit rund USD 4,2 Mrd. betragen.

Das Management hat sich hinsichtlich des Launch des Programms neben einer Gewinnschwelle von rund 250 Flugzeugen eine interne Verzinsung vor Steuern von 20% zum Ziel gesetzt. Der Gesamtmarkt für diese Kategorie von Flugzeugen liegt nach Schätzungen bei rund 1.200 Einheiten bis zum Jahre 2021.

Der Launch des A3XX soll die Antwort auf den Anstieg des Verkehrs in bestimmten Regionen sein. Der A3XX wird auf Lang- und Superlangstrecken eingesetzt werden (insbesondere von Drehkreuz zu Drehkreuz) und dadurch kleinere Flugzeugmodelle ergänzen, die hauptsächlich für Zubringerflüge auf Kurz- und Mittelstrecken zu den Drehkreuzen eingesetzt werden.

Die Montage der A3XX wird in Toulouse erfolgen, während die komplette Innenausstattung und Lackierung in Hamburg vorgenommen werden wird. Die Rumpfteile werden an denselben Standorten in Frankreich und Deutschland wie bei den derzeitigen Airbus-Programmen gefertigt werden. Die Flügel werden in Großbritannien hergestellt, während die Höhenleitwerke sowie andere Teile in Spanien gefertigt werden sollen. Etwa zehn weitere Hersteller haben bereits ihre Teilnahme an der Entwicklung und Fertigung der A3XX als Partner mit Risikobeteiligung bestätigt.

Entwicklung des NH90 Hubschraubers

Während der diesjährigen Internationalen Luftfahrtausstellung (ILA) in Berlin wurde zwischen den vier Partnerländern des NH90 Programms (Frankreich, Deutschland, Italien und den Niederlanden) ein *Memorandum*

of Understanding zu dem Zweck unterzeichnet, die Entscheidungen zur Vorbereitung und Durchführung der Serienfertigung des NH90 zu bestätigen.

Am 30. Juni 2000 wurde ein Vertrag über die Entwicklung zur Serienreife und Produktion eines ersten Festauftrages von 243 Hubschraubern sowie Optionen für 55 weitere Hubschrauber zwischen NAHEMA (NATO Helicopter Management Agency, der Gesellschaft zur Realisierung des Programms, die von den vier Partnerländern gegründet wurde) und NHI (NATO Helicopter Industries, einer Gesellschaft, die von den vier an diesem Programm beteiligten Herstellern Eurocopter S.A., Eurocopter Deutschland GmbH, Agusta S.p.A. und Stork Fokker Aerostructure B.V. gehalten wird) unterzeichnet.

Wechselkursentwicklung

Aufgrund der buchführungsmäßigen Erfassung der Finanzinstrumente im Rahmen der Hedging-Strategie durch EADS (siehe „Erläuterung und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — Währungsmanagement“ und „— Realisierung von Umsatzerlösen und -kosten“) wird sich die Schwäche des Euro gegenüber dem US Dollar seit dem 31. Dezember 1999 weiterhin negativ auf die gemäß IAS erstellten Finanzergebnisse von EADS auswirken. Diese buchführungsmäßige Erfassung wird jedoch nicht die Liquiditätslage und den Cash Flow der Gesellschaft beeinflussen. Siehe „Anlageerwägungen — Fremdwährungsrisiko“.

Ausblick

Das Management geht davon aus, dass die Integration von EADS zunächst Ressourcen binden und die erhöhte Aufmerksamkeit der Geschäftsführung erfordern wird. Mittelfristig dürfte die Integration von EADS zu einer Rentabilitätssteigerung und größeren Wachstumschancen führen, wodurch EADS in der Lage sein wird, die Ziele des Zusammenschlusses zu erreichen und das Betriebsergebnis entsprechend zu steigern. Siehe hierzu das Kapitel „Geschäftstätigkeit — Strategie“.

Auf der Grundlage des derzeitigen Auftragsbestandes von Airbus erwartet das Management, dass der Geschäftsbereich Airbus kurz- und mittelfristig ein stetiges Umsatzwachstum verzeichnen wird. Im Jahr 1999 konnte Airbus 55 % der neuen Aufträge für Verkehrsflugzeuge an sich ziehen. Das Management ist der Ansicht, dass sich diese positive Tendenz fortsetzen und Airbus ihren Marktanteil im Segment Verkehrsflugzeuge in der Zukunft steigern wird.

Darüber hinaus ist das Management der Auffassung, dass die ersten Lieferungen, die im Rahmen verschiedener wichtiger Militärprogramme entweder aufgrund bereits verbuchter oder in Kürze erwarteter Aufträge erfolgen werden, sich kurz- und mittelfristig positiv auf das Betriebsergebnis von EADS auswirken, wie die Militärhubschrauber Tiger und NH90, der Eurofighter und die PAAMS- und Storm Shadow-Lenkflugkörper. Das Management ist ferner der Meinung, dass der Beginn der Auslieferungen des Kampfflugzeugs Rafale einen positiven Effekt auf den Wert der EADS-Beteiligung an Dassault Aviation haben werden.

Ende 1999 belief sich der Proforma-Auftragsbestand von EADS auf Euro 102 Mrd., was einem Geschäftsvolumen von mehr als vier Jahren entspricht. Dieser hohe Auftragsbestand bestärkt das Management in seiner Überzeugung, dass es sein mittelfristiges Ziel, den Wert des Unternehmens durch Rentabilitätssteigerungen zu erhöhen, erreichen wird.

Amsterdam, den 7 Juli 2000

European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.

Aufgrund des vorstehenden Prospekts sind die

715.053.828 auf den Namen lautenden Stammaktien
(Grundkapital nach Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS)

sowie die

80.334.580 auf den Namen lautenden Stammaktien
aus der voraussichtlich am 8. Juli 2000 zu beschließenden Kapitalerhöhung

jeweils mit einem Nennbetrag von Euro 1,- und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem
Geschäftsjahr 2000, d.h. ab dem 1. Januar 2000

- Wertpapier-Kenn-Nummer 938 914 -
- ISIN Code NL 000 023 519 0 -

der

**European Aeronautic Defence and Space Company
EADS N.V.**

Amsterdam, Niederlande

zum Börsenhandel mit amtlicher Notierung an der Frankfurter Wertpapierbörse
zugelassen worden.

Frankfurt am Main, den 7. Juli 2000

Deutsche Bank
Aktiengesellschaft

ABN AMRO Bank (Deutschland) AG

BNP PARIBAS

Goldman, Sachs & Co. oHG

Santander Central Hispano Investment

COMMERZBANK
Aktiengesellschaft

DG BANK
Deutsche Genossenschaftsbank AG

Landesbank Baden-Württemberg

Westdeutsche Landesbank
Girozentrale

Baden-Württembergische Bank
Aktiengesellschaft

Bankgesellschaft Berlin
Aktiengesellschaft

Bayerische Hypo- und Vereinsbank
Aktiengesellschaft

Bayerische Landesbank
Girozentrale

Dresdner Bank Aktiengesellschaft

HSBC Trinkaus & Burkhardt
Kommanditgesellschaft auf Aktien

Consors Discount Broker
Aktiengesellschaft

Entrium Direct Bankers AG

[Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.]

