
Risikofaktoren

1. Finanzmarktrisiken

Die EADS und ihre Tochtergesellschaften (die „Gruppe“) unterliegen verschiedenen Risiken und Unsicherheiten, die ihre finanzielle Leistungsfähigkeit beeinträchtigen können. Die Geschäftsentwicklung, die Vermögens- oder Ertragslage von EADS könnten durch die nachstehend beschriebenen Risiken in wesentlichem Maße nachteilig beeinflusst werden. Dabei ist EADS nicht nur diesen Risiken ausgesetzt. Weitere Risiken, die EADS derzeit nicht bekannt sind oder die derzeit von EADS als nicht wesentlich betrachtet werden, könnten ebenfalls negativen Einfluss auf den Geschäftsbetrieb von EADS haben.

1. Finanzmarktrisiken

Wechselkursrisiko

Die Umsatzerlöse von EADS werden in erster Linie in US-Dollar erzielt, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro und britischen Pfund anfällt. Folglich wären die Gewinne von EADS in dem Ausmaß, in dem EADS es unterlässt, sich gegen dieses Ungleichgewicht zwischen Fremdwährungen durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Schwankungen des Wechselkurses zwischen Euro und US-Dollar sowie zwischen Euro und britischem Pfund abhängig. Die EADS verfolgt daher zur Handhabung und Minimierung dieses Risikos eine Strategie zur Absicherung von Wechselkursrisiken. Um den Wechselkurs, zu dem US-Dollar-Erlöse (hauptsächlich bei Airbus und im kommerziellen Satellitengeschäft generiert) in Euro oder britische Pfund umgerechnet werden, zu sichern, verwaltet EADS ein langfristiges Kurssicherungs-Portfolio. Die Feststellung, ob und wann sich das Wechselkursrisiko von EADS tatsächlich verwirklicht, ist äußerst komplex, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit unvorhersehbarer Ertragsänderungen aufgrund von Auftragsstornierungen oder -verschiebungen. Darüber hinaus trägt EADS das Risiko der Nichterfüllung durch ihre etwa 40 Kurssicherungsgeschäftspartner, da ein wesentlicher Teil des Fremdwährungsrisikos von EADS über vertragliche Vereinbarungen mit Dritten abgesichert ist. Es kann nicht zugesichert werden, dass die Wechselkurssicherungsstrategie von EADS die Gesellschaft völlig vor wesentlichen Wechselkursänderungen zwischen dem US-Dollar und dem Euro bzw. dem britischen Pfund schützt und dass solche Änderungen keinen Einfluss auf die Ertragslage und die Vermögenslage haben.

Die konsolidierten Erlöse, Kosten, Aktiva und Passiva, die auf andere Währungen als den Euro lauten, werden zum

Zweck der Erstellung des Jahresabschlusses in Euro konvertiert. Da die Strategie zur Absicherung von Wechselkursrisiken von EADS darauf abzielt, den Geldumlauf und zu einem großen Teil das EBIT* abzudecken, haben Änderungen der Kurse dieser Währungen gegenüber dem Euro Einfluss auf den Euro-Wert der im Jahresabschluss enthaltenen Erlöse, Kosten, Aktiva und Passiva und in einem geringeren Ausmaß auf das EBIT* von EADS.

Wechselkursschwankungen bei den Währungen, ausgenommen dem US-Dollar, in welchen der Großteil der betrieblichen Aufwendungen von EADS anfällt (hauptsächlich der Euro), können den Wettbewerb zwischen EADS und ihren Konkurrenten, deren Kosten in anderen Währungen entstehen, verzerren. Dies trifft insbesondere auf Wechselkursschwankungen gegenüber dem US-Dollar zu, da die Preise vieler Produkte von EADS und ihren Konkurrenten (z.B. im Rüstungsexportmarkt) in US-Dollar ausgewiesen werden. Die Konkurrenzfähigkeit von EADS könnte in jenem Umfang beeinträchtigt werden, in dem die Hauptwährungen von EADS gegenüber den Hauptwährungen ihrer Konkurrenten an Wert gewinnen.

Eine Darstellung der Wechselkurssicherungspolitik von EADS finden Sie in „Teil 1/1.1.4.3 EBIT* Leistung nach Geschäftsbereich – Kurssicherungsauswirkungen auf EBIT*“. Eine Zusammenfassung darüber, wie Wechselkurssicherungstransaktionen von EADS buchhalterisch erfasst werden, findet sich in „1.1.3.5 Bilanzierung gesicherter Transaktionen im Jahresabschluss“.

Verkaufsfinanzierungsrisiko

Zur Unterstützung der Verkäufe (im Hinblick auf Verkehrsflugzeuge in erster Linie durch den Airbus und ATR) könnte

sich EADS entschließen, mit ihren Kunden eine Finanzierung durchzuführen. Als Folge davon hält EADS ein bedeutendes Portfolio von Leasing- und anderen Finanzierungsvereinbarungen mit Fluglinien. Das Risiko aus den Verkaufsfinanzierungsaktivitäten von EADS kann in zwei Kategorien eingeteilt werden: (i) Kreditrisiken, die die Fähigkeit eines Kunden, seinen Verpflichtungen aus einer Finanzierungsvereinbarung nachzukommen, betreffen, und (ii) das Risiko betreffend den Wert eines Flugzeugs, das sich primär auf einen unerwarteten Verfall des künftigen Wertes des Flugzeugs bezieht. Zu den Maßnahmen, die EADS zur Reduzierung dieses Risikos ergriffen hat, zählen optimierte Finanzierungs- und Vertragsstrukturen, eine breite Streuung über eine Vielzahl an Flugzeugen und Kunden, Bonitätsanalysen der finanzierenden Geschäftspartner, Rückstellungen für das Kredit- und das Vermögenswertisiko und der Transfer von Risiken auf Dritte. Es kann nicht zugesichert werden, dass diese Maßnahmen EADS völlig vor Zahlungsausfällen ihrer Kunden oder vor wesentlichen Minderungen des Wiederverkaufswertes der finanzierten Flugzeuge schützen.

Die Verkaufsfinanzierungsvereinbarungen setzen EADS dem Flugzeugwertisiko aus, da EADS Sicherungsrechte an den Flugzeugen zu dem Zweck behält, die Erfüllung der finanziellen Verpflichtungen von Kunden gegenüber EADS zu sichern, und da EADS einen Teil des Marktwertes bestimmter Flugzeuge während einer bestimmten Zeitdauer nach der Lieferung an den Kunden garantiert. Unter schlechten Marktbedingungen könnte der Markt für gebrauchte Flugzeuge illiquide werden und der Marktwert von gebrauchten Flugzeugen wesentlich unter die prognostizierten Werte sinken. Im Falle des Zahlungsausfalls eines Kunden zu einer Zeit, in der der Marktwert für gebrauchte Flugzeuge unerwartet gefallen ist, wäre EADS dem Risiko in Höhe der Differenz zwischen dem ausstehenden Kredit und dem gefallenem Marktwert des Flugzeugs ausgesetzt. Ähnlich verhält es sich, wenn ein unerwarteter Verfall des Marktwertes für ein Flugzeug mit dem Ausübungsfenster einer Sachwertgarantie („AVG“) hinsichtlich dieses Flugzeugs zusammenfiel. In diesem Fall wäre EADS dem Risiko ausgesetzt, die Differenz zwischen dem Marktwert eines solchen Flugzeugs und dem AVG-Betrag zu verlieren. Es kann keine Zusicherung darüber abgegeben werden, dass die von EADS vorgenommenen Rückstellungen für die Deckung dieser potenziellen Verluste ausreichend sind.

Über den Bereich Airbus Asset Management oder als Ergebnis früherer Finanzierungstransaktionen ist EADS Eigentümer gebrauchter Flugzeuge, wodurch sie unmittelbar dem Risiko der Schwankung des Marktwerts dieser gebrauchten Flugzeuge ausgesetzt ist.

Kreditrisiko von Geschäftspartnern

Die EADS ist einem Kreditrisiko hinsichtlich der Nichterfüllung durch Vertragspartner im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten ausgesetzt. Der Konzern verfügt jedoch über Richtlinien zur Vermeidung einer Konzentration und zur Begrenzung von Kreditrisiken.

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

Da Kreditrisiken von Geschäftspartnern auch im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung entstehen können, sieht die allgemeine Geschäftspolitik von EADS vor, Finanzierungen für Kunden durch Strukturen zu ermöglichen, die bestimmte Anforderungen an die Kreditwürdigkeit erfüllen. Siehe „1.1.7.4 Absatzfinanzierung“.

Risiko des Kapitalbeteiligungs-Portfolio

Die EADS hält zu Industriezwecken mehrere Beteiligungen. Keine der Kapitalbeteiligungen wird für spekulative oder Handelszwecke gehalten. Die Kapitalbeteiligungen werden entweder nach der Equity-Methode (assoziierte Unternehmen), wenn EADS über erheblichen Einfluss verfügt, oder zum Zeitwert bilanziert. Wenn der Zeitwert nicht verfügbar ist, wird die Beteiligung zu Anschaffungskosten bilanziert.

Änderungen des Wertes der Kapitalbeteiligungen hängen vorwiegend von ihrer Performance ab. Die Hauptinvestition von EADS in verbundene Unternehmen erfolgt bei Dassault Aviation. Der Nettovermögenswert dieser Beteiligung belief sich zum 31. Dezember 2005 auf € 1,9 Mrd. Die EADS schätzt das Risiko unerwarteter Änderungen im Wert von

Risikofaktoren

1. Finanzmarktrisiken

Dassault sowie aller übrigen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen als gering ein.

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

Die von EADS gehaltenen eigenen Anteile werden nicht als Kapitalbeteiligungen angesehen. Ferner wird davon ausge-

gangen, dass die eigenen Anteile keinem Risiko ausgesetzt sind, da jegliche Änderung des Werts der eigenen Anteile nur dann direkt im Eigenkapital verbucht wird, wenn sie am Markt veräußert werden. Das Konzernergebnis wird dabei nie beeinflusst. Eigene Aktien werden gehalten, um das Risiko einer Verwässerung auszugleichen, dass durch Pläne für Mitarbeiterbeteiligung und die Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter verursacht wird.

2. Geschäftliche Risiken

Konjunkturabhängigkeit des Flugzeugmarktes

Im Jahr 2005 entfielen etwa zwei Drittel der Konzernumsatzerlöse von EADS auf die kombinierten Umsatzerlöse von Airbus und ATR. In der Vergangenheit war der Markt für Verkehrsflugzeuge stets zyklischen Schwankungen unterworfen, die zum Teil auf die Sensitivität der Passagiernachfrage im Flugreisenmarkt gegenüber dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) zurückzuführen sind. Infolgedessen war das Wachstum des Verkehrsflugzeugsektors von EADS mit dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts verbunden. Allerdings spielen andere Faktoren ebenfalls eine wesentliche Rolle, wie zum Beispiel (i) das Durchschnittsalter und die technische Veralterung der Flugzeugflotten im Verhältnis zu neuen Flugzeugmodellen, (ii) die Anzahl und Charakteristika von Flugzeugen, die aus dem Verkehr gezogen wurden, um eventuell später wieder eingesetzt zu werden, (iii) Passagierlastfaktoren, (iv) die Preispolitik der Fluggesellschaften, (v) das finanzielle Wohl der Fluggesellschaften und (iv) Deregulierungen.

Die EADS und der Geschäftsbereich Airbus haben eine flexible Fertigungsorganisation eingerichtet, die sich an die Nachfrageänderungen bei solchen zyklischen Schwankungen im Markt anpassen kann. Siehe „Teil 2/1.1.2 Airbus – Markt“. Nichtsdestotrotz geht EADS davon aus, dass der Markt für Verkehrsflugzeuge auch in Zukunft zyklischen Schwankungen unterworfen sein wird und dass rückläufige Konjunktorentwicklungen, wie sie z. B. derzeit beobachtet werden können, sich möglicherweise negativ auf die künftige Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken.

Einfluss von Terrorismus, Epidemien und Katastrophen auf den Flugzeugmarkt

Wie die Terroristenangriffe von New York und Madrid bzw. die Ausbreitung des Virus des akuten Atemwegssyndroms („SARS“) gezeigt haben, können Terrorismus und Epidemien die Wahrnehmung der breiten Öffentlichkeit in Bezug auf Luftverkehrssicherheit und Flugreisekomfort sowie die Nachfrage nach Luftreiseverkehr und kommerziell

genutzten Flugzeugen empfindlich beeinflussen. Darüber hinaus haben größere Flugzeugunfälle negative Auswirkungen auf die Wahrnehmung der Öffentlichkeit sowie der Regulierungsbehörden im Hinblick auf die Sicherheit einer bestimmten Klasse von Flugzeugen, deren Design oder auf die Fluglinie. Als Konsequenz von Terror, Epidemien und anderen Katastrophen könnte eine Fluggesellschaft mit plötzlich rückgängiger Flugreisenachfrage konfrontiert sein und sich gezwungen sehen, teure Sicherheitsmaßnahmen einzuleiten. Aufgrund solcher Ereignisse und dem daraus resultierenden negativen Einfluss auf die Luftfahrtindustrie insgesamt oder auf bestimmte Fluggesellschaften könnte EADS unter einer rückläufigen Nachfrage nach allen oder bestimmten Typen ihrer Flugzeuge zu leiden haben und die Kunden von EADS könnten die Auslieferung neuer Flugzeuge verschieben oder Aufträge stornieren.

Abhängigkeit von Verteidigungsausgaben

Im Jahr 2005 wurden etwa 23% der Konzernumsatzerlöse von EADS im Verteidigungsbereich erzielt. In jedem Markt hängen die Verteidigungsausgaben von einer komplexen Mischung aus geopolitischen Erwägungen, Haushaltsvorgaben und der Fähigkeit der Streitkräfte ab, spezifischen Bedrohungen zu begegnen und bestimmte Aufgaben erfüllen zu können. Die Verteidigungsausgaben können daher von Jahr zu Jahr und von Land zu Land erheblichen Schwankungen unterliegen. Ungünstige wirtschaftliche und politische Bedingungen wie auch deutlich rückläufige konjunkturelle Entwicklungen in den Verteidigungsmärkten, in denen EADS tätig ist, könnten einen negativen Einfluss auf die künftige Vermögens- und Ertragslage von EADS haben.

In den Fällen, in denen mehrere Länder gemeinsam Beschaffungsverträge für Verteidigungsgüter abschließen, könnten sich wirtschaftliche, politische und/oder Haushaltsbeschränkungen in jedem einzelnen dieser Länder negativ auf die Möglichkeit für EADS auswirken, solche Verträge abzuschließen oder auszuführen.

Entstehung von Public-Private Partnerships und privaten Finanzierungsinitiativen

Im Verteidigungsbereich verlangen Kunden, insbesondere aus Großbritannien, zunehmend nach Angeboten und schließen Verträge ab nach Modellen, die als Public-Private Partnerships („**PPPs**“) oder als Private Finance Initiatives („**PFI**s“) bekannt sind. PPPs und PFIs unterscheiden sich grundlegend von den traditionellen Käufen von Verteidigungsgütern, da sie oft nachstehende Elemente enthalten:

- Umfassende Wartungsdienstleistungen während der Lebensdauer des Guts;
- Dauerhafte Eigentümerschaft und Finanzierung des Guts durch Dritte, wie z.B. den Lieferanten;
- Verpflichtung zur Einhaltung spezieller Kundenanforderungen in Bezug auf die öffentlichen Haushalte oder staatliche Beschaffungsrichtlinien und
- Bedingungen, die es dem Dienstleister gestatten, für ungenutzte Kapazitäten andere Kunden zu finden.

Die EADS beteiligt sich beispielsweise über Paradigm mit Skynet 5 und den zugehörigen Telekommunikationsdienstleistungen an PPP- und PFI-Verträgen und ist an weiteren PFI-Angeboten, wie dem Airtanker-(FSTA) Projekt, beteiligt. Die Komplexität von PFIs besteht u. a. in der Zuordnung von Risiken und deren zeitlicher Koordinierung zwischen den verschiedenen Parteien über die Laufzeit des Projekts.

Es können keine Zusicherungen darüber gegeben werden, in welchem Umfang EADS sich effizient und effektiv (i) um künftige PFI- oder PPP-Programme bewerben wird, (ii) die unter den Verträgen vereinbarten Dienstleistungen handhaben wird, (iii) die Anschaffung von Einrichtungen und die dazugehörigen Wartungsdienstleistungen finanzieren wird und (iv) die Vermarktung von Überkapazitäten in Angriff nehmen wird. Die EADS kann auch nicht sicher sein, dass sie nicht während der langen Laufzeiten von PPP- und PFI-Programmen auf unerwartete politische, budgetäre, aufsichtsrechtliche oder Wettbewerbsrisiken stoßen wird.

Wettbewerb und Marktzugang

In den meisten ihrer Geschäftsbereiche ist EADS einem intensiven Wettbewerb ausgesetzt, insbesondere auf dem Markt für Verkehrsflugzeuge, wo Airbus infolge dieses Wettbewerbs unter einem starken Preisdruck stand. Die

EADS ist der Auffassung, dass einige der Ursachen für diesen Preiswettbewerb durch Umstrukturierungen in der Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie entschärft wurden. Die jüngste Abschwächung der Nachfrage hat jedoch dazu geführt, dass bestimmte Kunden im Hinblick auf verschiedene Faktoren, wie etwa Preis und Zahlungsbedingungen, ein größeres Druckmittel zur Intensivierung des Wettbewerbs besitzen. Es können keine Zusicherungen gegeben werden, dass der Wettbewerb sich nicht verschärfen wird, besonders, wenn es zu einem nachhaltigen Abschwung kommen sollte.

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

Verfügbarkeit staatlicher Zuschüsse

In früheren Jahren haben EADS und deren Hauptkonkurrenten von Regierungsfinanzierungen für Produktplanung und -entwicklung profitiert. Die EADS hat vor kurzem eine Finanzierung von einer nicht näher genannten Regierung im Zusammenhang mit dem A380-Programm für Flugzeuge der Zivilluftfahrt erhalten und bestimmte EU-Länder haben sich bereits verpflichtet, die Entwicklung des A350-Zivilluftfahrtprogramms zu fördern. Es kann jedoch nicht garantiert werden, dass derartige Finanzierungen auch für zukünftige Projekte weiterhin zur Verfügung stehen. Die EU und die USA waren seit dem Jahr 1992 an ein Abkommen gebunden, das die Bedingungen für die Gewährung von Finanzierungshilfen durch Regierungen an die Hersteller von zivil genutzten Flugzeugen festlegt. Der einseitige Rückzug von der Vereinbarung von 1992 durch die US-Regierung im auslaufenden Jahr 2004 hat schließlich zu formalen Ansprüchen und Gegenansprüchen der USA und der EU bei der Welthandelsorganisation („**WTO**“) geführt. Die EU und die USA sind ebenfalls in Verhandlungen um eine Lösung der

im formalen WTO-Prozess diskutierten Angelegenheiten eingetreten, mit dem Ziel, sich auf ein neues System gleicher Wettbewerbsbedingungen zu einigen, wenn es um die Förderung zukünftiger Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftfahrt geht. Die Bedingungen und Laufzeiten neuer Vereinbarungen oder das Resultat des formalen WTO-Verfahrens, könnte den Zugang von Airbus zu Risikokapitalanlagen für Großprojekte einschränken oder zu einem negativen Ungleichgewicht beim Zugang zu staatlichen Mitteln durch EADS im Vergleich mit US-Anbietern führen.

Technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen

Die meisten der von EADS entwickelten und gefertigten Produkte bzw. Programme 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 technisch ausgereift sind, kann nicht gewährleistet werden, dass die Produkte oder Programme von EADS erfolgreich entwickelt und betrieben werden oder dass sie ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung entsprechend entwickelt werden oder arbeiten.

Bestimmte von EADS abgeschlossene Verträge sehen vor, dass EADS auf einen Teil des erwarteten Gewinns verzichtet, dass Minderungen akzeptiert werden müssen, dass eine Ersatzlieferung erfolgt oder ein anderes Produkt geliefert bzw. eine andere Dienstleistung erbracht wird oder dass die Preise für künftige Lieferungen gegenüber denselben Kunden gemindert werden, wenn die Produkte nicht rechtzeitig geliefert werden oder mangelhaft sind. Die EADS hat zum Beispiel Verpflichtungen aus Verträgen zur Herstellung von Telekommunikationssatelliten, die zu einer Zeit abgeschlossen wurden, als zwar in den Verträgen enge Lieferfristen angesetzt wurden, es jedoch übliche Praxis im Markt war, diese Zeitpläne zu überschreiten, um den immer komplexer werdenden technologischen Anforderungen gerecht zu werden. Es kann keine Zusicherung darüber gegeben werden, dass keine Vertragsstrafen oder Vertragskündigungen ausgesprochen werden, wenn EADS Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält.

Wie bei anderen Unternehmen haben sich auch bei EADS gelegentlich Produkte als mangelhaft erwiesen und es sind

sonstige Probleme aufgetreten. Es kann nicht gewährleistet werden, dass derartige Probleme in Zukunft nicht auftreten werden. Neben den Kosten für Gewährleistung, Vertragserfüllung oder erforderliche Abhilfemaßnahmen können derartige Probleme zu erhöhten Kosten oder zu einer Verringerung der Umsatzerlöse führen und sich in hohem Maße nachteilig auf die Reputation der EADS-Produkte auswirken. Siehe „3. Rechtliche Risiken — Produkthaftung und Garantiefälle“.

Wichtige Forschungs- und Entwicklungsprogramme

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

Pensionsverpflichtungen in Großbritannien

Die EADS ist mit BAE Systems in verschiedenen Gemeinschaftsunternehmen engagiert, von denen Airbus und MBDA in Bezug auf die Mitarbeiterzahl die wichtigsten sind. Solange BAE Systems im Hinblick auf jedes dieser Gemeinschaftsunternehmen Anteilseigner bleibt, können die Mitarbeiter in Großbritannien im Pensionsversicherungssystem von BAE Systems, das derzeit ein Pensionskassensystem mit Rechtsanspruch ist, bleiben. Die von BAE Systems definierten Benefit-Obligationen müssen mit Pensionsleistungen finanziert werden. Zum 1. Januar 2005 wendet BAE Systems die International Financial Reporting Standards („IFRS“) an. Der Internationale Rechnungslegungsstandard („IAS“) 19 „Leistungen für Arbeitnehmer“ erfordert die Anerkennung einer Altersversorgung, wenn die definierten Vorsorgepläne nicht ausreichend durch entsprechendes Vermögen gedeckt sind und somit eine Unterdeckung vorhanden ist. Unter Anwendung von IAS 19, hat BAE Systems für seine Pensionspläne in Großbritannien und den

Risikofaktoren

2. Geschäftliche Risiken

USA eine Gesamtunterdeckung von £ 3.870 Mio zum Jahresende 2004 errechnet. Durch die Investitionen in den Airbus und MBDA ist EADS durch den Fehlbetrag im Pensionsplan von BAE Systems potentiell betroffen. Jedoch bewirken die Verträge der Gemeinschaftsunternehmen zwischen EADS und BAE Systems, dass die Beiträge, die das Gemeinschaftsunternehmen an das Pensionssystem zu erbringen hat, auf einen bestimmten Zeitraum (z.B. bis zum Juli 2011 für Airbus und bis Dezember 2007 für MBDA) begrenzt sind. Jeder zusätzliche Beitrag würde von BAE Systems bezahlt. Aus diesem Grund ist EADS während des Zeitraums der Beitragsbeschränkung nicht von steigenden Beiträgen aufgrund des Fehlbetrages betroffen. Auf der Grundlage von kürzlich verfügbar gemachten Informationen

hält EADS diese Angaben nicht für ausreichend, um ihren Anteil am Rentendefizit zuverlässig berechnen zu können. Folglich behandelt EADS die Beiträge so, als ob beitragsorientierte Pläne vorlägen.

Zum 1. November 2003 hat EADS einen neuen Pensionsplan für Astrium Großbritannien erstellt. Die festgesetzten Benefit-Obligationen des neuen Plans, berechnet zum 31. Dezember 2005, belaufen sich auf £ 168 Mio. Die Versorgungsleistungen wurden mit £ 114 Mio berechnet, was einer Netto-Leistungspflicht von £ 54 Mio entspricht und das Höchstisiko im Zusammenhang mit der Erstellung des neuen Plans abdeckt. Siehe „Erläuterungen zur Konzernbilanz nach IFRS – Anmerkung 21(b): Rückstellungen für Altersvorsorgepläne“.

3. Rechtliche Risiken

Abhängigkeit von Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen

Die EADS erzielt einen wesentlichen Anteil ihrer Umsatzerlöse über verschiedene Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen und geht davon aus, dass diese Allianzen und Partnerschaften zu einem Wettbewerbsvorteil von EADS führen. Zu diesen Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen zählen in erster Linie:

- das Eurofighter-Konsortium;
- zwei wichtige Joint Ventures: MBDA und ATR;
- Mehrheitsbeteiligungen: (a) Airbus, (b) Dornier GmbH; und
- Beteiligung an assoziierten Unternehmen: Dassault Aviation.

Die Vereinbarung von Partnerschaften und Allianzen mit anderen Marktteilnehmern gehört zur Gesamtstrategie von EADS, wobei der Umsatzanteil, der aus Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen erzielt wird, in den kommenden Jahren steigen könnte. Diese Strategie kann zu gegebener Zeit zu Änderungen der Organisationsstruktur oder einer Neuordnung der Mehrheitsverhältnisse an den derzeitigen Joint Ventures von EADS führen.

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

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

Produkthaftung und Garantiefälle

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

Exportkontrollen und sonstige Regulierungsinstrumente

Der Exportmarkt ist für EADS von erheblicher Bedeutung. Darüber hinaus werden zahlreiche der von EADS für militärische Einsätze entwickelten und gefertigten Produkte als Gegenstand nationaler strategischer Interessen eingestuft. Infolgedessen kann der Export derartiger Produkte außerhalb der EADS-Stammmärkte eingeschränkt oder Restriktionen und Exportkontrollen unterworfen werden. Dies gilt insbesondere für Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Spanien, wo der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von EADS im Verteidigungsbereich liegt, sowie für andere Länder, in denen Lieferanten ansässig sind, insbesondere die Vereinigten Staaten von Amerika. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass (i) die Exportkontrollen, denen EADS

Risikofaktoren

3. Rechtliche Risiken

unterliegt, weiter verschärft werden, dass (ii) neue Generationen von EADS-Produkten ebenfalls ähnlichen oder noch strengeren Kontrollen unterworfen sein werden oder dass (iii) geopolitische Faktoren die Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen für einen oder mehrere Kunden verhindern oder die Fähigkeit von EADS zur Erfüllung bereits unterzeichneter Verträge beschränken werden. Ein eingeschränkter Zugang zu den Exportmärkten für militärische Produkte könnte sich in erheblicher Weise negativ auf die Geschäftstätigkeit, Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

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

4. Industrielle und Umweltrisiken

Ebenso wie andere Unternehmen aus den wichtigsten Branchen ihrer Geschäftstätigkeit unterliegt auch EADS zahlreichen Umweltschutzgesetzen und -vorschriften der EU und einzelner Länder, Regionen und Gemeinden bezüglich der Emission von Schadstoffen in die Atmosphäre, der Ableitung von Flüssigkeiten in den Boden und in das Grundwasser und der Entsorgung und Wiederaufbereitung von Abfällen. Die EADS ist der Auffassung, dass im Rahmen der Geschäftstätigkeit grundsätzlich alle geltenden Umweltschutzbestimmungen eingehalten werden. Die EADS ist der Ansicht, dass in geltenden Gesetzen oder Vorschriften genannten zukünftigen Verschärfungen der

Umweltschutzaufgaben, die im Lauf der kommenden Jahre insbesondere eine Erhöhung der Qualitätsstandards von Produkten im Hinblick auf ihre Umweltverträglichkeit beinhalten werden, derzeit ohne wesentliche Investitionen gerecht werden zu können. Allerdings kann nicht gewährleistet werden, dass sich steigende Investitions- und betriebliche Aufwendungen, die sich aus künftigen Verschärfungen der Umweltschutzbestimmungen ergeben, nicht in negativer Weise auf die Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken werden.

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte „Teil 2/2.3 Umweltschutz“.