

# RISIKOFAKTOREN

<b>1. Finanzmarktrisiken</b>	<b>8</b>
<b>2. Geschäftsbezogene Risiken</b>	<b>10</b>
<b>3. Rechtliche Risiken</b>	<b>15</b>
<b>4. Industrie- und Umweltrisiken</b>	<b>16</b>

*EADS unterliegt einer Reihe von Risiken und Ungewissheiten, die die finanzielle Leistungsfähigkeit beeinträchtigen können. Die Geschäftsentwicklung, die Vermögens- oder Ertragslage der EADS könnten durch die nachstehend beschriebenen Risiken in wesentlichem Maße nachteilig beeinflusst werden. Dabei ist die EADS nicht nur diesen Risiken ausgesetzt. Weitere Risiken, die der EADS derzeit nicht bekannt sind oder die derzeit von der EADS als nicht wesentlich betrachtet werden, könnten ebenfalls negativen Einfluss auf den Geschäftsbetrieb der EADS haben.*

## 1. Finanzmarktrisiken

### Wechselkursrisiko

Ein beträchtlicher Teil der Erträge der EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Anteil der Kosten in Euro und zu einem geringeren Teil in Pfund Sterling anfällt. Folglich wären die Gewinne der EADS in dem Ausmaß, in dem die EADS es unterlässt, sich gegen dieses Ungleichgewicht zwischen Fremdwährungen durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Schwankungen des Wechselkurses zwischen dem US-Dollar und diesen Währungen 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 die EADS ein langfristiges Kurssicherungs-Portfolio. Die Feststellung, ob und wann sich das Wechselkursrisiko der EADS tatsächlich verwirklicht, ist äußerst komplex, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit unvorhersehbarer Ertragsänderungen aufgrund von Auftragsstornierungen oder -verschiebungen. Darüber hinaus trägt die EADS das Risiko der Nichterfüllung durch ihre Kurssicherungsgeschäftspartner, da ein wesentlicher Teil des Fremdwährungsrisikos der EADS über vertragliche Vereinbarungen mit Dritten abgesichert ist. Es kann nicht zugesichert werden, dass die Wechselkurssicherungsstrategie der 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. Die EADS-Strategie zur Absicherung des Wechselkursrisikos zielt darauf ab, den Cashflow des Unternehmens und weitestgehend das Ergebnis vor Zinsen und Steuern, Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten („EBIT“) abzusichern. Veränderungen des Wertes dieser Währungen in Bezug zum Euro haben Auswirkungen auf den Euro-Wert der

durch die EADS ausgewiesenen Umsatzerlöse, Kosten, Vermögenswerte und Verbindlichkeiten und, in geringerem Maße, des EBIT\*.

Wechselkursschwankungen bei den Währungen, außer dem US-Dollar, in welchen der Großteil der betrieblichen Aufwendungen der EADS anfällt (hauptsächlich der Euro), können den Wettbewerb zwischen der 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 der EADS und ihrer Konkurrenten (z.B. im Rüstungsexportmarkt) in US-Dollar ausgewiesen werden. Die Konkurrenzfähigkeit der EADS könnte in jenem Umfang beeinträchtigt werden, in dem die Hauptwährungen der EADS gegenüber den Hauptwährungen ihrer Konkurrenten an Wert gewinnen.

Eine Darstellung der Wechselkurssicherungsstrategie der 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 „1.1.3.7 Bilanzierung gesicherter Transaktionen im Jahresabschluss“.

### Absatzfinanzierungsrisiko

Zur Unterstützung der Verkäufe (im Hinblick auf Verkehrsflugzeuge in erster Linie durch den Airbus und ATR) könnte sich die EADS entschließen, mit ihren Kunden eine Finanzierung durchzuführen. Als Folge davon hält die 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 Vermögenswertrisiko und der Transfer von Risiken auf Dritte. Es kann nicht zugesichert werden, dass diese Maßnahmen die EADS völlig vor Zahlungsausfällen ihrer Kunden oder vor wesentlichen Minderungen des Wiederverkaufswerts der finanzierten Flugzeuge schützen.

Die Verkaufsfinanzierungsvereinbarungen setzen die EADS dem Flugzeugwertrisiko aus, da die EADS Sicherungsrechte an den Flugzeugen zu dem Zweck behält, die Erfüllung der finanziellen Verpflichtungen von Kunden gegenüber der EADS zu sichern, und da die 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 die EADS dem Risiko in Höhe der Differenz zwischen dem ausstehenden Kredit und dem gefallenem Marktwert des Flugzeugs ohne Nebenkosten (wie Wartungs- und Wiedervermarktungskosten usw.) ausgesetzt. Ähnlich verhält es sich, wenn ein unerwarteter Verfall des Marktwertes für ein Flugzeug mit dem Ausübungsfenster einer Sachwertgarantie („AVG“) hinsichtlich dieses Flugzeugs zusammenfielen. In diesem Fall wäre die 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 der EADS vorgenommenen Rückstellungen für die Deckung dieser potenziellen Verluste ausreichend sind.

Über den Bereich Airbus Asset Management oder als Ergebnis früherer Finanzierungstransaktionen ist die 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 Ratings beruhen. Diese Limits werden regelmäßig überwacht und aktualisiert.

Da Kreditrisiken von Geschäftspartnern auch im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung entstehen können, sieht die allgemeine Geschäftspolitik der 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

EADS hält verschiedene Kapitalbeteiligungen aus geschäftlichen oder strategischen Gründen, wobei sich die zugrunde liegenden geschäftlichen Erwägungen über den Anlagezeitraum verändern können. 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.

Die Hauptinvestition von EADS in ein verbundenes Unternehmen ist Dassault Aviation. Der Nettovermögenswert dieser Beteiligung belief sich zum 31. Dezember 2006 auf Mrd € 2. Die EADS schätzt das Risiko unerwarteter materiell nachteiliger Änderungen im Wert von Dassault Aviation 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 der EADS ausmachen, hält die EADS das Risiko negativer Veränderungen des Zeitwertes oder Wertminderungen dieser Beteiligungen für unwesentlich.

Die von der EADS gehaltenen eigenen Anteile werden nicht als Kapitalbeteiligungen angesehen. Ferner wird davon ausgegangen, dass die eigenen Anteile keinem Risiko ausgesetzt sind, da jegliche Änderung des Werts der eigenen Anteile 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, das durch Pläne für Mitarbeiterbeteiligung und die Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter verursacht wird.

## 2. Geschäftsbezogene Risiken

### Konjunkturabhängigkeit des Flugzeugmarktes

Im Jahr 2006 entfielen etwa zwei Drittel der Konzernumsatzerlöse der 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 Flugreisemarkt gegenüber dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) zurückzuführen sind. 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 (vi) Deregulierungen.

Die EADS geht davon aus, dass sich der Markt für Verkehrsflugzeuge weiterhin zyklisch entwickeln wird und dass künftige rückläufige Trends in der Zukunft negative Auswirkungen auf die Vermögens- und Ertragslage haben können.

### Auswirkungen von Terrorismus, Epidemien und Katastrophen auf den Flugzeugmarkt

Wie die Terroranschläge in New York und Madrid und die Verbreitung des SARS-Virus (*Severe Acute Respiratory Syndrome* – „Schweres Akutes Atemwegssyndrom“) und der Vogelgrippe gezeigt haben, können Terrorismus und Epidemien die Wahrnehmung von Flugsicherheit und -komfort durch die Öffentlichkeit negativ beeinflussen, was in der Folge die Nachfrage nach Flugreisen und Verkehrsflugzeugen verringern kann. Wenn in einer bestimmten Region Kriege ausbrechen, kann dies gleichfalls die Flugbereitschaft der Öffentlichkeit beeinträchtigen. 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 Flugreisennachfrage 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 die EADS unter einer rückläufigen

Nachfrage nach allen oder bestimmten Typen ihrer Flugzeuge zu leiden haben und die Kunden der EADS könnten die Auslieferung neuer Flugzeuge verschieben oder Aufträge stornieren.

### Abhängigkeit von Verteidigungsausgaben und bestimmten Märkten

2006 stammten etwa 25% der konsolidierten Umsatzerlöse der EADS aus Verteidigungsausgaben. In jedem einzelnen Markt sind die Verteidigungsausgaben abhängig von einem komplexen Mix aus geopolitischen Erwägungen, Haushaltszwängen und der Fähigkeit der Streitkräfte, den spezifischen Bedrohungen zu begegnen und bestimmte Missionen zu erfüllen. Die Verteidigungsausgaben können von einem Jahr zum anderen und von Land zu Land erheblichen Schwankungen ausgesetzt sein. Ungünstige wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen wie auch allgemein rückläufige Wirtschaftsentwicklungen wirken sich auf das Verteidigungsgeschäft der EADS aus oder können einen negativen Einfluss auf ihre künftigen Betriebsergebnisse und ihre Finanzlage haben.

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

Ein beträchtlicher Anteil des Auftragsbestands der EADS (einschließlich Airbus) konzentriert sich zudem auf bestimmte Regionen oder Länder, einschließlich der USA, China, Indien und der Vereinigten Arabischen Emirate. Ungünstige wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen wie auch allgemein rückläufige Wirtschaftsentwicklungen in diesen Ländern oder Regionen können sich negativ auf die künftigen Geschäftsergebnisse und die Finanzlage von EADS und Airbus auswirken.

### Abhängigkeit

Ein erheblicher Anteil des Auftragsbestands der EADS (einschließlich Airbus) wird in bestimmten Regionen realisiert. 2006 stammten etwa 25% der konsolidierten Umsatzerlöse der EADS aus bestimmten Regionen im Rahmen der Verteidigungsausgaben. 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 die EADS tätig ist, könnten einen negativen Einfluss auf die künftige Vermögens- und Ertragslage der EADS haben.

### 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 die 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. Ferner kann die EADS während der langen Laufzeit von PPP- und PFI-Programmen mit unvorhergesehenen politischen, rechtlichen, Haushalts- oder Wettbewerbsrisiken konfrontiert sein.

### Wettbewerb und Marktzugang

Die meisten Geschäftsaktivitäten der EADS sind einem starken Wettbewerb ausgesetzt, und Airbus war von einem abwärts gerichteten Preisdruck aufgrund dieses Wettbewerbs betroffen. Die EADS ist der Auffassung, dass einige der Ursachen für diesen Preiswettbewerb durch Umstrukturierungen in der Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie entschärft wurden. Dennoch hatten einige Kunden stärkere Druckmittel, um den Wettbewerb in Bezug auf zahlreiche Punkte voranzutreiben, wozu die Preisgestaltung und die Zahlungsbedingungen gehören. Es kann nicht garantiert werden, dass der Wettbewerb nicht zunimmt, vor allem im Zusammenhang mit einem künftig länger anhaltenden wirtschaftlichen Abschwung.

Des Weiteren werden bei der Auftragsvergabe für zahlreiche Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsprodukte implizit oder explizit Unternehmen aus dem eigenen Land bevorzugt. Wenngleich die EADS eine multinationale Unternehmensvereinigung ist, was zur Erweiterung des heimischen Marktes beiträgt, kann sie sich in bestimmten Ländern, vor allem außerhalb Europas, für bestimmte Produkte in einer schlechteren Wettbewerbsposition befinden als die heimischen Vertragspartner. Aufgrund der strategischen Bedeutung und politischen Sensibilität, die der Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie beigemessen wird, werden politische Erwägungen bei der Auswahl einer Vielzahl von Produkten für die absehbare Zukunft eine Rolle spielen.

### Verfügbarkeit staatlicher Zuschüsse

Seit 1992 haben die EU und die USA auf der Grundlage eines Abkommens gearbeitet, das die Bedingungen von finanziellen Zuwendungen festlegt, die die Regierungen den zivilen Flugzeugherstellern gewähren können. Die USA haben jedoch Ende 2004 einseitig den Rücktritt von diesem Abkommen erklärt, was dazu geführt hat, dass die USA und die EU gegeneinander formal Ansprüche vor der Welthandelsorganisation („**WTO**“) geltend machen. Wenngleich beide Seiten zum Ausdruck gebracht haben, dass sie eine Verhandlungslösung bevorzugen, welche gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet, wenn es um die Förderung künftiger Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftfahrt geht, sind sie doch noch weit davon entfernt, eine Einigung über zentrale Themen zu erzielen. 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 die EADS im Vergleich mit US-Anbietern führen.

In früheren Jahren haben die EADS und ihre Hauptwettbewerber jeweils unterschiedliche Arten von

staatlichen Zuwendungen für die Produktforschung und -entwicklung erhalten. Beispielsweise hat die EADS von verschiedenen staatlichen Behörden rückzahlbare Finanzierungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsflugzeugprogramm A380 erhalten und befindet sich in Verhandlung mit verschiedenen Ländern der EU bezüglich der Finanzierung für die Entwicklung des Verkehrsflugzeugprogramms A350XWB. Dennoch kann in keiner Weise garantiert werden, dass staatliche Finanzierungen weiterhin für diese und andere Projekte in Zukunft zur Verfügung stehen, was teilweise auf das oben genannte Verfahren zurückzuführen ist.

### Technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen

Die EADS bietet ihren Kunden häufig technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen an, deren Entwicklung und Herstellung eine komplexe Angelegenheit sein und umfassende Integrations- und Koordinierungsmaßnahmen entlang der Zulieferkette erforderlich machen kann. Die meisten Produkte der EADS müssen zudem unter anspruchsvollen Bedingungen betrieben werden. Auch wenn die EADS der Auffassung ist, dass sie hoch entwickelte Verfahren für die Entwicklung, Herstellung und Erprobung einsetzt, kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass die Produkte oder Dienstleistungen der EADS erfolgreich entwickelt, produziert oder eingesetzt werden oder dass sie in der beabsichtigten Weise entwickelt oder angewandt werden.

Bestimmte von der EADS abgeschlossene Verträge sehen vor, dass die 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. Es kann keine Zusicherung darüber gegeben werden, dass keine Vertragsstrafen oder Vertragskündigungen ausgesprochen werden, wenn die EADS Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält.

So haben zum Beispiel bestimmte Kunden infolge der Produktionsschwierigkeiten, mit denen die EADS 2006 im Zusammenhang mit dem Programm A380 zu kämpfen hatte und die dazu führten, dass der Lieferzeitplan für dieses Flugzeug zweimal geändert werden musste, ihre Aufträge für die A380 zurückgezogen. Darüber hinaus wirkte sich das 2006 auch auf das EBIT\* bei Airbus in Höhe von Mrd. € 2,5 negativ aus, zum Teil aufgrund der Verzugsstrafen, die für die Lieferverzögerungen an die Kunden zu zahlen waren.

Wegen ausführlicherer Informationen dazu siehe „1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – Überblick – Bedeutende Programme und Restrukturierungsentwicklungen 2006“.

Es kann nicht gewährleistet werden, dass in Zukunft nicht ähnliche Probleme wie bei der Entwicklung des A380 auftreten werden. Neben allen Kosten im Zusammenhang mit Produktgewährleistungsansprüchen, der Vertragserfüllung oder geforderten Abhilfemaßnahmen können solche Probleme Kostensteigerungen oder Einkommensverluste – insbesondere aufgrund von Vertragskündigungen – zur Folge haben, die sich negativ auf die künftige Vermögens- und Ertragslage der EADS auswirken könnten. Alle künftigen Probleme können sich darüber hinaus nachteilig auf die Reputation der EADS und damit auf die Wettbewerbsposition der Produkte der EADS auswirken. Siehe „3. Rechtliche Risiken – Produkthaftung und Garantiefälle“.

### Wichtige Forschungs- und Entwicklungsprogramme

Das geschäftliche Umfeld in vielen der Hauptgeschäftsfelder der EADS ist durch umfangreiche Forschungs- und Entwicklungskosten gekennzeichnet, die beträchtliche Vorausinvestitionen erfordern. Die Businesspläne, die diesen Investitionen zu Grunde liegen, gehen häufig von langen Rückzahlungsfristen aus, bis sich diese Investitionen ausgezahlt haben und setzen eine bestimmtes Renditeniveau über die Vertragslaufzeit an, um die Anfangsinvestition zu rechtfertigen. 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.

EADS erwartet für die Zukunft, dass die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns im Zusammenhang mit dem Anlaufen neuer Programme, vor allem bezüglich der Entwicklung des A350XWB, erheblich steigen dürften.

### Umstrukturierungsprogramm „Power8“

EADS hat die Umsetzung eines umfassenden Kostenreduzierungs- und Umstrukturierungsprogramms bei Airbus mit der Bezeichnung „Power8“ bekannt gegeben. Dieses Programm betrachtet alle Unternehmensaspekte, um eine stärkere Straffung der Prozesse sowie höhere Integration, Effizienz und Produktivität zu erreichen. Als Teil von Power8 wird das Management von Airbus Maßnahmen zur Kostenreduzierung und Generierung von Cash umsetzen mit dem Ziel, ab 2010 Beiträge in Höhe von Mrd. € 2,1 zum EBIT\* und weitere Mrd. € 5 kumulativen Cash Flow für den Zeitraum

von 2007 bis 2010 zu erzielen. Ein großer Teil der Kosteneinsparungen wird durch die Reduzierung des Personalbestands von Airbus um 10.000 Mitarbeiter erwartet (wobei befristete Verträge und Subunternehmer vor Ort etwa 50% dieser Reduzierung ausmachen).

Diese angenommenen Kosteneinsparungen beruhen allerdings auf vorläufigen Schätzungen, und die tatsächlichen Einsparungen könnten davon erheblich abweichen. Dies vor allem deshalb, weil die Kostensenkungsmaßnahmen bei der EADS von den aktuellen Bedingungen ausgehen und künftige Kostensteigerungen, die sich aus Veränderungen in der Industrie oder in den Betriebsabläufen ergeben könnten, nicht berücksichtigt werden. Das schließt neue Geschäftsentwicklungen, Gehalts- und Preissteigerungen oder sonstige Faktoren ein. Wenn es der EADS nicht gelingt, die geplanten Kostensenkungsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen oder diese Anstrengungen möglicherweise nicht das erwartete Kosteneinsparungsniveau erbringen, dann könnte dies negative Auswirkungen auf die künftige Vermögens- und Ertragslage der EADS haben.

Neben dem Risiko, die vorhergesehene Höhe der Kosteneinsparungen aus Power8 nicht zu erreichen, kann die Implementierung sogar höhere Kosten verursachen als vorhergesehen. Dies hängt vom Ausgang der derzeitigen Verhandlungen mit den Arbeitnehmer- und anderen Vertretern ab.

Umstrukturierungen, Schließungen und Verkäufe von Standorten wie auch der Abbau von Arbeitsplätzen beeinträchtigen gleichfalls die Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen der EADS und ihr Verhältnis zur Öffentlichkeit und haben in der Vergangenheit und könnten auch künftig zu Arbeitsniederlegungen und/oder Demonstrationen führen. Wenn es der EADS nicht gelingt, effiziente Verhandlungen mit den Arbeitnehmervertretern zu führen und sich diese Arbeitsniederlegungen und/oder Demonstrationen länger hinziehen, oder falls die Einführungskosten für Power8 nach solchen Verhandlungen höher ausfallen als angenommen, dann könnte dies negative Auswirkungen auf die zukünftige Vermögens- und Ertragslage der EADS haben.

## Industriestart

Aufgrund der großen Zahl neuer Flugzeugaufträge in den letzten Jahren hat die EADS die Produktion beschleunigt, um die vereinbarten Lieferzeitpläne für diese neuen Flugzeuge, vor allem bei Airbus und Eurocopter, einzuhalten. Da die Produktionskapazität nahezu ausgelastet ist, wird die Fähigkeit der EADS, ihre Produktionsrate weiter zu steigern, von einer Vielzahl von Faktoren abhängen, wozu die Umsetzung interner Leistungspläne, die Verfügbarkeit von Rohstoffen und Teilen (wie Aluminium, Titan und Verbundstoffe), die Umwandlung

von Rohstoffen in Teile und Baugruppen und die Vertragserfüllung durch die Zulieferer und Subunternehmer zählen. Sollte ein Teil oder alle diese Faktoren nicht erfüllt werden, könnten möglicherweise Lieferverpflichtungen nicht eingehalten werden, und je nach der Dauer des Lieferverzugs könnten sich daraus zusätzliche Kosten, eine neue Planung für den Kunden oder die Stornierung der Aufträge ergeben.

## Programmspezifische Risiken

Neben den oben genannten Risikofaktoren ist die EADS künftig mit folgenden programmspezifischen Risikofaktoren konfrontiert (obwohl die folgende Auflistung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, werden hier die vom Management derzeit wichtigsten identifizierten Risikobereiche dargestellt):

- *Programm A380.* Im Zusammenhang mit dem Programm A380 und nach den 2006 angekündigten Lieferverzögerungen steht die EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Management der hohen Belastung in der Zulieferkette als Ergebnis des steilen Produktionsanstiegs in den kommenden Jahren, (ii) Vermeidung von Produktionsunterbrechungen infolge der Implementierung von Power8, insbesondere im Bezug auf die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern, und (iii) die Einführung eines neuen digitalen Mock-up für die künftige Produktion des A380. Die Fähigkeit der EADS, diese Herausforderungen erfolgreich zu meistern, wird bei der Gewährleistung der reibungslosen Produktion der Flugzeuge der „2. Welle“, d.h. der Flugzeuge, die nach den ersten 25 produziert werden, entscheidend sein;
- *Programm A350XWB.* Im Zusammenhang mit dem Programm A350XWB steht die EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Qualifizierung des Schlüsselpersonals und anderer Ressourcen über Schulungs- und andere Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die Industrialisierung bestimmter Verbundstoffe, (ii) Umwandlung der früheren Aufträge für die Flugzeuge vom Typ A350 in Aufträge für das neue Modell vom Typ XWB zu günstigen Auftragsbedingungen und (iii) Engagement von Partnern für das Programm, die sich an den Risiken beteiligen, in einem Grad der Beteiligung, den auch Airbus erwartet;
- *Programm A400M.* Im Zusammenhang mit dem Programm A400M steht die EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Management der für Airbus neuen technischen Herausforderungen, insbesondere die Modellierung des Flugzeugverhaltens, ausgehend vom Einsatz eines extrem leistungsstarken Turboproptriebwerks an einem Hochdecker, und Flügen in einer taktischen Betriebsumgebung, und (ii) Sicherstellung, dass das Flugzeug für den Handel zugelassen wird und auch eine Reihe von militärischen Anforderungen erfüllt, die den Kunden des

Programms unter allen rechtlichen Rahmenbedingungen gerecht werden;

- *Programm NH90*. Im Zusammenhang mit dem Programm NH90 steht die EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Einhaltung des Zeitplans für die Entwicklung und der Kostenziele der laufenden Entwicklungsprogramme für die verschiedenen Modelle, und (ii) Management des steilen Industriestarts und der damit zusammenhängenden Belastungen in der Zulieferkette;
- *Programm Paradigm*. Im Zusammenhang mit dem Programm Paradigm steht die EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) pünktliche Fertigstellung der Entwicklungsinfrastruktur für Skynet 5, (ii) Erschließung von Einnahmequellen bei Dritten und (iii) Fertigstellung, Start und Gewährleistung des erfolgreichen Betriebs der Satelliten 5A, 5B und 5C, wobei sich der Verlust eines der Satelliten auf den Betrieb, die Wirtschaftlichkeit und das Bilanzergebnis auswirken würde.

## Pensionsverpflichtungen

Die EADS ist an verschiedenen Pensionsplänen sowohl für die Führungskräfte als auch die Mitarbeiter beteiligt, von denen einige eine Unterdeckung aufweisen. Weitere Informationen zu diesen Plänen, siehe „1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 21b: Pensionsrückstellungen“. Obwohl die EADS in ihrer Bilanz eine Rückstellung für ihren Anteil an der Unterdeckung, basierend auf den aktuellen Schätzungen, berücksichtigt hat, besteht keine Gewähr, dass diese Schätzungen in Zukunft nicht nach oben korrigiert werden, wodurch die EADS in Zusammenhang mit solchen Pensionsplänen weitere Rückstellungen vornehmen müsste. Im Gegenzug hätten diese zusätzlichen Rückstellungen einen negativen Effekt auf das Eigenkapital (abzüglich latenter Steuern) der EADS, was sich negativ auf die zukünftige Finanzlage auswirken könnte.

## 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 der EADS führen. Zu diesen Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen zählen in erster Linie:

- die Konsortien von Eurofighter und AirTanker;
- drei wichtige Joint Ventures: MBDA, ATR und Atlas Elektronik;
- Mehrheitsbeteiligung: Dornier GmbH; und
- Beteiligungen an assoziierten Unternehmen: Dassault Aviation.

Die Vereinbarung von Partnerschaften und Allianzen mit anderen Marktteilnehmern gehört zur Gesamtstrategie der 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 der EADS führen.

In den Konsortien und Joint Ventures, an denen die EADS beteiligt ist, und bei den Kapitalbeteiligungen, die sie hält, übt EADS unterschiedliche und sich ändernde Kontrollbefugnisse aus. Zwar strebt die 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 der EADS sein, weshalb ihre Interessen von denen der EADS möglicherweise abweichen.

Des Weiteren verfügt die EADS im Vergleich zu Unternehmen, in denen sie Mehrheitsgesellschafter ist oder an der Führung des Tagesgeschäfts beteiligt ist, bei solchen Gesellschaften, bei denen die 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 deren 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 die EADS dem entsprechenden Produkthaftungs- und Gewährleistungsrisiko. Auch wenn die EADS der Auffassung ist, dass ein ausreichender Versicherungsschutz für derartige Haftungsfälle besteht und dass bislang keine nennenswerten Ansprüche gegen die 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.

### Geistiges Eigentum

Die EADS stützt sich auf Patente, Copyrights, Handelsmarken und gewerbliche Vorschriften sowie Vereinbarungen mit Mitarbeitern, Kunden, Zulieferern und anderen Parteien, um die Rechte am geistigen Eigentum der in ihrem Geschäftsbetrieb eingesetzten Technologien und Produkte zu schützen. Ungeachtet dieser Anstrengungen zum Schutze der Rechte am geistigen Eigentum könnten sämtliche Eigentumsrechte der EADS entweder direkt oder indirekt in Frage gestellt, außer Kraft gesetzt oder umgangen werden. Darüber hinaus schützen die Gesetze bestimmter Länder die Eigentumsrechte der EADS nicht im gleichen Maße wie die Gesetze in Europa und in den USA. Daher könnte die EADS in bestimmten Rechtsordnungen außerstande sein, ihre unternehmenseigenen Technologien adäquat gegen die unbefugte Nutzung oder Vervielfältigung durch Dritte zu schützen, was sich nachteilig auf ihre Wettbewerbsposition auswirken könnte.

### Exportkontrollen und sonstige Regulierungsinstrumente

Der Exportmarkt ist für die EADS von erheblicher Bedeutung. Darüber hinaus werden zahlreiche der von der 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 der 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 die EADS 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 der 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 der 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 der EADS, neue Produkte zu vermarkten und neue Märkte zu erschließen, von der rechtzeitigen Erteilung behördlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abhängen.

## 4. Industrie- 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 Ansicht, der 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 der EADS auswirken werden.

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