

Risikofaktoren

1.	Finanzmarktrisiken	8
2.	Geschäftsbezogene Risiken	10
3.	Rechtliche Risiken	16
4.	Industrie- und Umweltrisiken	18

Die 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 im Abschnitt „1.1.4.3 EBIT* Leistung nach Geschäftsbereich – Kurssicherungsauswirkungen auf EBIT*“. Eine Zusammenfassung darüber, wie Wechselkurssicherungstransaktionen von der EADS buchhalterisch erfasst werden, findet sich in „1.1.3.7 Bilanzierung gesicherter Transaktionen im Jahresabschluss“.

ABSATZFINANZIERUNGSRIKIO

Zur Unterstützung der Verkäufe (im Hinblick auf Verkehrsflugzeuge in erster Linie durch 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

* Ergebnis vor Zinsen und Steuern, Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

den Absatzfinanzierungsaktivitäten der 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 die EADS völlig vor Zahlungsausfällen ihrer Kunden oder vor wesentlichen Minderungen des Wiederverkaufswertes der finanzierten Flugzeuge schützen.

Die Absatzfinanzierungsvereinbarungen setzen die EADS dem Risiko bezüglich des Flugzeugwerts 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 zusammenfiel. 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.

Schließlich hat die EADS auch diverse ausstehende Deckungsverpflichtungen, um die Finanzierung des Auftragsbestands von Airbus und ATR abzusichern. Wenngleich aufgrund früherer Erfahrungen kaum anzunehmen ist, dass alle geplanten Finanzierungen tatsächlich durchgeführt werden, so kann eine Verschlechterung der Bedingungen an den Kreditmärkten doch dazu führen, dass die Summe, die für externe Finanzierungen der Flugzeugkäufe für die Kunden zur Verfügung steht, abnimmt, sodass sie die Deckungsverpflichtungen der EADS erhöhen. Vor allem könnten die anhaltenden, durch die Subprime-Krise in den USA ausgelösten Marktstörungen die Lage verschlechtern, was dazu führen könnte, dass verschiedene mögliche Kreditquellen für die Finanzierung von Flugzeugkäufen wegfallen. In dem Maße, wie die Kunden der EADS sich an den Konzernen wenden, um Lücken zu schließen, könnte das Absatzfinanzierungsrisiko der EADS in Abhängigkeit von dem mit den Kunden getroffenen Abmachen erheblich steigen. Trotz der von der EADS eingeleiteten Maßnahmen zur Vermeidung von Risiken in Zusammenhang mit den oben beschriebenen Absatzfinanzierungsgeschäften wird die EADS weiterhin dem Ausfallrisiko der Kunden bzw. dem Risiko eines erheblichen Wertverlusts der finanzierten Flugzeuge auf dem Wiederverkaufsmarkt ausgesetzt sein, was sich negativ auf ihre künftige Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte.

KREDITRISIKO VON GESCHÄFTSPARTNERN

Die EADS ist dem Kreditrisiko in dem Maße ausgesetzt, wie ihre Geschäftspartner für Finanzinstrumente, wie etwa Absicherungsinstrumente und Barkapital, ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllen. Der Konzern hat Richtlinien zur Vermeidung der Konzentration und zur Begrenzung von Kreditrisiken eingeführt.

Bargeschäfte und derivative Finanztransaktionen werden mit einer großen Zahl von Finanzinstituten weltweit abgeschlossen, allerdings nur, wenn diese strengen Qualitätskriterien in Bezug auf die Bonität gerecht werden. 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. Die entsprechenden Grenzwerte werden regelmäßig überwacht und aktualisiert, es kann jedoch nicht zugesichert werden, dass die EADS nicht trotz dieser Grenzen und einer Streuung der Geschäftspartner den Gewinn aus bestimmten Derivaten oder Baranlagen einbüßt, wenn ein systemische Zunahme der durch die US-Subprime-Krise ausgelösten Marktstörungen eintritt.

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-PORTFOLIOS

Die 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 die EADS über erheblichen Einfluss verfügt, oder zum Zeitwert bilanziert. Wenn der Zeitwert nicht verfügbar ist, wird die Beteiligung zu Anschaffungskosten bilanziert.

Die Hauptinvestition der EADS in ein verbundenes Unternehmen ist Dassault Aviation. Der Nettovermögenswert dieser Beteiligung belief sich zum 31. Dezember 2007 auf € 2,1 Mrd. Die EADS schätzt, dass sich das Risiko unerwarteter wesentlich nachteiliger Änderungen im Wert von Dassault Aviation (abgesehen von der Konjunkturabhängigkeit von Firmenjets) sowie aller übrigen Beteiligungen an

assoziierten Unternehmen in Grenzen hält. 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 von 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 hauptsächlich 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 2007 entfielen etwa zwei Drittel der Konzernumsatzerlöse der EADS auf die kombinierten Umsatzerlöse von Airbus und ATR. In der Vergangenheit war der Markt für Verkehrsflugzeuge zyklischen Schwankungen unterworfen, die zum Teil auf Veränderungen der Passagiernachfrage nach Flugreisen zurückzuführen sind, welche hauptsächlich durch das Wirtschaftswachstum oder das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) angetrieben wird. Allerdings spielen andere Faktoren ebenfalls eine wichtige Rolle für die Ermittlung des Verkehrsflugzeugmarkts, 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, (vi) Deregulierungen und (vii) Umweltauflagen, die sich auf die Flugindustrie auswirken. Die EADS geht davon aus, dass sich der Markt für

Verkehrsflugzeuge weiterhin zyklisch entwickeln wird und dass künftige rückläufige Wirtschaftstrends in der Zukunft negative Auswirkungen auf ihre Ertrags- und Finanzlage haben können.

Derzeit geht die EADS davon aus, dass die Lieferung von Verkehrsflugzeugen in den Jahren 2011-2012 ein Konjunkturrhoch erreicht und in den Folgejahren rückläufig sein wird. Allerdings könnten Veränderungen des wirtschaftlichen Umfelds oder der Finanzlage der Luftfahrtindustrie dazu führen, dass die Kunden Aufträge oder anderweitige vertragliche Verbindlichkeiten stornieren oder auf einen späteren Termin verschieben, dem die EADS gegebenenfalls zustimmt. Zudem könnte die Liquidation oder der Konkurs von Fluggesellschaften zur Stornierung vorhandener Aufträge führen. Sollten solche Ereignisse eintreten, so könnte der Umsatz der EADS dadurch erheblich gemindert werden, was sich entsprechend auf die Gewinne auswirkt.

AUSWIRKUNGEN VON TERRORISMUS, EPIDEMIEN UND KATASTROPHENEREIGNISSEN 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 rückläufiger 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 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 AUSGABEN DER ÖFFENTLICHEN HAND UND BESTIMMTEN MÄRKTEN

In jedem einzelnen Markt sind die Ausgaben der öffentlichen Hand (einschließlich Verteidigungsausgaben) abhängig von einem komplexen Mix geopolitischer Erwägungen und Haushaltszwänge. Die Ausgaben der öffentlichen Hand können von Jahr zu Jahr und von Land zu Land erheblichen Schwankungen unterliegen. Ungünstige wirtschaftliche und politische Bedingungen wie auch rückläufige konjunkturelle Entwicklungen in den Märkten, in denen die EADS tätig ist, könnten die Ausgaben der öffentlichen Hand verringern und einen negativen Einfluss auf ihre künftige Betriebsereignisse und ihre Finanzlage haben.

In den Fällen, in denen mehrere Länder gemeinsam Beschaffungsverträge für Verteidigungs- oder andere -güter abschließen, könnten sich wirtschaftliche, politische oder Haushaltsbeschränkungen in jedem einzelnen dieser Länder negativ auf die Möglichkeiten der EADS auswirken, solche

Verträge abzuschließen oder auszuführen. Im Jahr 2008 wird beispielsweise erwartet, dass die Europäische Raumfahrtbehörde die Haushalts- und Finanzierungsschwerpunkte für 2010 und darüber hinaus festlegt, was sich in erheblichem Umfang auf die Geschäftstätigkeit der EADS Astrium auswirken könnte.

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 der EADS und Airbus auswirken.

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 Verkäufen 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 vertragsgemäß 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 besonders 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. Wengleich 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 möglicherweise dazu geführt hat, dass die USA und die EU gegeneinander formal Ansprüche vor der Welthandelsorganisation („WTO“) geltend machen. Wengleich 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 Vertragsbedingungen eines neuen Abkommens oder das Ergebnis des formalen WTO-Verfahrens könnte den Zugang der EADS zu Risikokapitalanlagen für Großprojekte einschränken oder zu einem für die EADS

nachteiligen Ungleichgewicht beim Zugang zu staatlichen Zuschüssen im Vergleich zu ihrer US-Konkurrenz 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 A350 XWB. 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 Betriebsbedingungen 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 andere Produkte geliefert bzw. andere Dienstleistungen erbracht werden oder dass die Preise für künftige Lieferungen gegenüber denselben Kunden gemindert werden, wenn die Produkte nicht rechtzeitig geliefert werden oder mangelhaft sind. Es kann nicht zugesichert werden, dass keine Vertragsstrafen oder Vertragskündigungen ausgesprochen werden, wenn die EADS Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält.

Zum Beispiel haben sich bestimmte Kunden infolge der Produktionsschwierigkeiten der EADS im Jahr 2006 im Zusammenhang mit dem Programm A380 entschlossen, ihre Aufträge für das Frachtflugzeug A380 zu stornieren. 2007 hat die EADS Lieferverzug für ihr A400M-Programm angekündigt. In beiden Geschäftsjahren wurde das EBIT* der EADS davon negativ beeinflusst, was teilweise auf Vertragsstrafen zurückzuführen ist, die aufgrund von Lieferverzug an bestimmte Kunden zu zahlen waren oder zu zahlen sind. Wegen ausführlicherer Informationen dazu siehe „1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – Überblick – Bedeutende Programme und Restrukturierungsentwicklungen 2006 und 2007“.

Es kann nicht gewährleistet werden, dass in Zukunft nicht ähnliche Probleme wie bei der Entwicklung der A380 und der A400M 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.

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. Die EADS erwartet für die Zukunft, dass die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns im Zusammenhang mit dem Anlaufen neuer

Programme in allen Geschäftsbereichen, vor allem bezüglich der Entwicklung des A350 XWB, erheblich steigen dürften.

Die erfolgreiche Entwicklung neuer Programme ist auch von der Fähigkeit der EADS abhängig, Luft- und Raumfahrtingenieure und andere Fachleute mit den dem spezifischen Bedarf entsprechenden technischen Fähigkeiten und Erfahrungen zu gewinnen und zu halten. Die Nachfrage nach solchen Ingenieuren kann oftmals größer als das Angebot am Markt sein, was zu intensivem Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte führt. Es kann nicht zugesichert werden, dass die EADS das erforderliche Personal anwirbt und an sich bindet, um ihre Geschäfte mit Erfolg voranzubringen. Ein Fachkräftemangel oder eine Zunahme der Personalfuktuation bei der EADS könnte die Vermögens- und Ertragslage der EADS in Zukunft ungünstig beeinflussen.

* Ergebnis vor Zinsen und Steuern, Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

UMSTRUKTURIERUNGSPROGRAMM „POWER8“

Die EADS hat die Umsetzung eines umfassenden Kostenreduzierungs- und Umstrukturierungsprogramms bei Airbus mit der Bezeichnung „Power8“ bekannt gegeben. Dieses Programm befasst sich mit allen Aspekten des Unternehmens, um es zu straffen, besser zu integrieren und um die Effizienz und Produktivität zu steigern. Als Teil von Power8 ist das Management von Airbus bestrebt, Maßnahmen zu deutlicher Kostenreduzierung und Generierung von Cash umzusetzen mit dem Ziel, ab 2010 Beiträge in Höhe von € 2,1 Mrd. zum EBIT* und weitere € 5 Mrd. kumulativen Cashflow 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. Es könnte auf vielen Ebenen interne Widerstände gegen die vielfältigen Umstrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen geben, die im Rahmen von Power8 geplant sind, oder auch gegen Veräußerungen von Produktionsstandorten durch Airbus und das Outsourcing zusätzlicher Arbeiten an Partner, mit denen das Risiko geteilt wird.

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 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.

Und schließlich könnte es sein, dass die EADS die Gewinnerwartungen aus den Standortverkäufen bei Airbus nicht voll erfüllt. Verkäufe oder Unternehmensabsplattungen können zu längerfristigen finanziellen Engagements in den veräußerten Geschäftsbereichen führen, etwa aufgrund von Garantieleistungen oder anderen finanziellen Vereinbarungen nach einer solchen Transaktion. Sie könnten auch dazu führen, dass zum Zeitpunkt der Schließung oder davor Wertminderungsaufwendungen verbucht werden, was sich ungünstig auf die künftige Ertragslage der EADS auswirken würde. Zudem könnte es sein, dass die Partner, mit denen das Risiko in den ausgelagerten Geschäftsbereichen geteilt wird, nicht den erwarteten Erfolg verzeichnen.

PRODUKTIONSSTEIGERUNG

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) sowie Fachkräften,

die Umwandlung von Rohstoffen in Teile und Baugruppen und die Vertragserfüllung durch die Zulieferer und insbesondere die Zulieferer von Buyer-Furnished Equipment 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.

* Ergebnis vor Zinsen und Steuern, Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

PROGRAMMSPEZIFISCHE RISIKEN

Neben den oben genannten Risikofaktoren ist die EADS künftig folgenden programmspezifischen Risiken ausgesetzt (wenngleich diese Auflistung nicht den Anspruch erhebt, eine erschöpfende Darstellung zu geben, zeigt sie doch die aktuellen Risiken auf, die aus Sicht der Geschäftsleitung wesentlich sind):

- A380-Programm.** Im Zusammenhang mit dem A380-Programm 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 in Bezug auf die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern, und (iii) Einführung und erfolgreiche Implementierung eines neuen digitalen Mock-up für die künftige Produktion der 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;
- A350-XWB-Programm.** Im Zusammenhang mit dem A350-XWB-Programm steht die EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Erreichen der technischen Leistungsziele zu Beginn der detaillierten Definitionsphase, (ii) Gewährleistung des Einsatzes der entscheidenden Fachkräfte, z.B. im Hinblick auf die Beanspruchung und Entwicklung von Verbundstoffen, (iii) Sicherstellung der Erfüllung periodisch wiederkehrender Kostenziele, (iv) Sicherstellung, dass die neue
- Industrieorganisation im Ergebnis von Power8 die Entwicklung tatsächlich unterstützt, (v) Gewährleistung der Leistung der Partner, mit denen das Risiko geteilt wird, auch an den Standorten, die durch Airbus veräußert werden sollen, und (vi) Sicherstellung der Auswahl eines zweiten Triebwerks.;
- A400M-Programm.** Im Zusammenhang mit dem Programm A400M steht die EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Einhaltung des überarbeiteten Entwicklungs- und Lieferzeitplans, da das Triebwerk sowie bestimmte Systeme und Elemente des Flugwerks weiterentwickelt und getestet werden, was alles in allem ein sehr anspruchsvolles Programm bis zum Erstflug und der anschließenden Auslieferung des Flugzeugs umfasst, (ii) Management eines Flugtestprogramms, das sich wesentlich von dem Programm für Verkehrsflugzeuge unterscheidet, und (iii) 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; und
- NH90-Programm.** 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 industriellen Hochlaufs und der damit zusammenhängenden Belastungen in der Zulieferkette;

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 22 b: 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. 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

die 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 anderen Parteien in diesen 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. Wenngleich die EADS der Auffassung ist, dass ihre Versicherungsprogramme sie angemessen vor Haftungsansprüchen schützt, kann nicht zugesichert werden, dass künftig keine Forderungen entstehen oder die Versicherungsdeckung ausreichend ist.

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.

Zudem könnten gegen die EADS strittige Forderungen wegen Verletzung der Rechte am geistigen Eigentum Dritter geltend gemacht werden, auch wenn die EADS davon ausgeht, dass sie die Urheberrechte Dritter rechtmäßig einhält.

Solche Forderungen könnten die Reputation der EADS beeinträchtigen, Kosten verursachen und sie daran hindern, bestimmte Produkte oder Dienstleistungen anzubieten.

Alle Forderungen oder Rechtsstreitigkeiten in diesem Bereich könnten unabhängig davon, ob die EADS daraus letztendlich als obsiegende oder unterliegende Partei hervorgeht, zeitaufwendig und kostspielig sein, die Reputation der EADS beschädigen oder sie zwingen, Lizenzverträge abzuschließen. Es könnte sein, dass die EADS nicht in der Lage ist, solche Lizenzverträge zu annehmbaren Bedingungen abzuschließen. Wenn eine Forderung wegen einer Rechtsverletzung erfolgreich durchgesetzt wurde, könnte gegebenenfalls eine vorläufige Verfügung gegen die EADS erlassen werden, die weiteren Schaden verursacht.

EXPORTKONTROLLEN UND SONSTIGE REGULIERUNGSTRUMENTE

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 USA. 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

In Anbetracht des Umfangs ihrer Geschäftstätigkeit und des Spektrums an Industriebranchen, in denen sie tätig ist, unterliegt die EADS strengen Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften in einer Reihe von Rechtsordnungen weltweit. Daher wendet die EADS erhebliche Mittel für Investitionen und sonstige Betriebskosten auf und rechnet damit, dies auch in Zukunft zu tun, um die zunehmend komplexen Gesetze und Rechtsvorschriften im Hinblick auf den Umweltschutz und die Förderung der Arbeitnehmersicherheit und -gesundheit einzuhalten, wozu auch die Kosten für die Prävention, Kontrolle, Beseitigung oder Reduzierung von Emissionen in die Umwelt, der Freisetzung von Schadstoffen in die Atmosphäre, der Ableitung von Flüssigkeiten in den Boden und in das Grundwasser und der Entsorgung und Wiederaufbereitung von Abfällen zählen. Darüber hinaus könnten neue Gesetze und Rechtsvorschriften, die Festlegung strengerer Lizenzanforderungen, die immer strikere Durchsetzung oder neue Auslegungen der vorhandenen Gesetze und Rechtsvorschriften dazu führen, dass die EADS künftig steigenden Investitions- und Betriebskosten ausgesetzt ist, was sich negativ auf ihre Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte.

Wenn die EADS diese Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsgesetze und -vorschriften nicht einhält, so könnten aufgrund entsprechender Säumnisse Bußgelder oder Strafmaßnahmen verhängt werden, auch wenn sich die Einflussfaktoren der Kontrolle der EADS entziehen. Die Regulierungsbehörden könnten von der EADS verlangen, Untersuchungen durchzuführen und Korrekturmaßnahmen einzuleiten, Geschäftsbereiche einzuschränken oder Anlagen oder Einrichtungen zeitweilig zu schließen, unter anderem, um die damit einhergehenden Risiken zu vermeiden. Im Falle eines Industrieunfalls oder eines anderen ernsthaften Zwischenfalls könnten die Mitarbeiter, Kunden oder andere Drittparteien

gegebenenfalls Forderungen wegen Personen-, Vermögens- oder Umweltschäden (einschließlich Schäden an den natürlichen Ressourcen) geltend machen. Es ist möglich, dass diese potenziellen Verbindlichkeiten nicht immer durch die Versicherung gedeckt sind oder dass sie nur zum Teil gedeckt sind. Die Pflicht zur Schadensregulierung könnte sich negativ auf die Vermögens- und Ertragslage der EADS auswirken.

Außerdem müssen die vielfältigen Produkte, die die EADS herstellt und vertreibt, den maßgeblichen Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften in den Rechtsordnungen der Länder entsprechen, in denen sie tätig ist. Obwohl die EADS bestrebt ist zu gewährleisten, dass ihre Produkte höchsten Qualitätsstandards gerecht werden, könnten die zunehmend strengen und komplexen Gesetze und Rechtsvorschriften, neue wissenschaftliche Erkenntnisse, die Lieferung mangelhafter Produkte oder ein Säumnis bei der Übermittlung oder Bereitstellung der erforderlichen Informationen an die Regulierungsbehörden oder andere Stellen die EADS zwingen, ihre Produkte anzupassen, neu zu konzipieren, weiter zu entwickeln, nachzertifizieren zu lassen und/oder vom Markt zu nehmen. Die mangelhaften Produkte könnten beschlagnahmt werden und die EADS könnte verwaltungs-, zivil- oder strafrechtlich in die Haftung genommen werden. Im Falle eines Unfalls oder eines anderen ernsthaften Zwischenfalls, bei dem eines ihrer Produkte beteiligt ist, könnte die EADS aufgefordert werden, Ermittlungen durchzuführen und Korrekturmaßnahmen einzuleiten. Auch die Mitarbeiter und Kunden der EADS und sonstige Dritte könnten Forderungen wegen Personen-, Vermögens- oder Umweltschäden (einschließlich Schäden an den natürlichen Ressourcen) geltend machen.

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