



Carta a nuestros accionistas

Estimados accionistas:



Los resultados de EADS en 2007 muestran dos caras de una moneda: los resultados de 2007 son insatisfactorios, pero nuestro negocio subyacente se está comportando bien en cuanto a ingresos y beneficios y, sin duda, el cash flow libre es excepcional.

No estoy satisfecho con nuestras cifras. EADS puede, y debe, hacerlo mejor. No

obstante, creo que el Grupo ha registrado en el año pasado algunos éxitos, afianzándose en un nivel más alto

En 2007, abordamos el cambio de frente. El nuevo sistema de gobierno permite a la dirección “centrarse en la ejecución” y, con ello, en mejorar los resultados. La toma de decisiones es más sencilla, más rápida, más transparente, y los riesgos se están controlando. Pero quedan más pasos que dar para lograr una auténtica normalidad.

También lanzamos el programa Power8 y nos atrevimos a replantear la establecida configuración industrial de Airbus, centrándonos en lo que constituye el núcleo de nuestra identidad y nuestra competitividad. Acusamos la implacable presión de la depreciación del dólar, una amenaza creciente que exige respuestas atrevidas.

EADS tiene que demostrar con rapidez que se están tomando medidas para cumplir con certeza los ambiciosos objetivos del programa 'Vision 2020' y gestionar las urgencias operativas a las que se enfrenta el Grupo.

Desde principios de 2008, una serie de anuncios positivos ha emitido rayos de esperanza: el Columbus y el ATV han sido puestos en órbita con éxito, y el tercer A380 ha entrado en servicio. La producción del A320 se encuentra en niveles récord, mientras que los pedidos de Airbus, así como los de Eurocopter y las actividades de Defensa y Seguridad, están experimentando un crecimiento impresionante.

Por último, pero no por ello menos importante, sentimos el gran orgullo colectivo de que el Airbus A330 haya desempeñado un gran papel en la selección de la solución, dirigida por Northrop Grumman, para la adquisición del avión cisterna KC-45A por parte de las fuerzas aéreas estadounidenses. En cuatro de cinco frentes, se ha considerado que ofrece un servicio superior en apoyo al avión de combate americano.

Este acontecimiento, por supuesto, no repercute en nuestro informe de 2007. Pero indudablemente demuestra que EADS sigue siendo un gran innovador y un fuerte competidor a escala mundial. ¡Tenemos muchas y apasionantes posibilidades a la vista!

Para reflejar los éxitos de ventas del Grupo, su fortaleza financiera y el alentador comportamiento operativo de sus programas tradicionales, el Consejo de Administración está proponiendo un dividendo de 0,12 euros por acción*. Esta propuesta es un gesto de apreciación por su lealtad como accionista y una muestra de confianza en la perspectiva de los próximos años, pese a los retos que nos aguardan.

* Será propuesto a la Junta General Anual de EADS.

LOUIS GALLOIS
Chief Executive Officer (CEO) de EADS

RESUMEN	RESULTADOS DE 2007: FUERTE RENDIMIENTO EMPRESARIAL	2
	SÓLIDO NEGOCIO SUBYACENTE E IMPORTANTES ÉXITOS EN EL MERCADO	4
	A330 MRTT, ESTABLECIENDO EL SISTEMA DE REABASTECIMIENTO MÁS AVANZADO	6

Resultados de 2007- fuerte rendimiento empresarial



➔ EADS obtuvo un fuerte resultado empresarial en 2007, además de abordar unos importantes retos. La cifra de pedidos recibidos del Grupo, situada en un máximo histórico, se duplicó en comparación con el ejercicio anterior y el EBIT* alcanzó el punto de inflexión, como se indicaba en las últimas previsiones de EADS. Para 2008, el Grupo prevé un EBIT* de 1.800 millones de euros. El año 2007 fue duro, con muchos y difíciles retos que superar. EADS en conjunto demostró fortaleza y dedicación para abordarlos. Así, EADS implantó una estructura de dirección simplificada y mantuvo elevados niveles de inversión en investigación y tecnología.

“ La focalización en la eficiencia y los cambios procedentes del programa Power8 son una condición previa para una inversión continua en el futuro de EADS. ”

afirma Louis Gallois, CEO de EADS.

Mientras el programa de reestructuración Power8 registraba ahorros iniciales, Airbus consiguió nuevos avances en la entrega de aviones, especialmente respecto a la familia A320. Eurocopter siguió aumentando la producción de helicópteros de serie y el negocio de servicio al cliente. Astrium aumentó la tasa de producción del Ariane 5, se benefició del crecimiento de los servicios de Paradigm y logró un éxito tecnológico con la integración del laboratorio espacial Columbus en la Estación Espacial Internacional ISS. Tanto Sistemas

Aéreos Militares como Sistemas de Defensa y Comunicaciones contribuyeron a mejoras operativas en la División Defensa y Seguridad.

Los Ingresos ascendieron a 39.100 millones de euros (ejercicio 2006: 39.400 millones), respaldados por un mayor número de entregas de aviones comerciales en Airbus (453 unidades frente a las 434 del año anterior), así como mayores volúmenes en Eurocopter y Astrium. A pesar del efecto desfavorable del dólar estadounidense y de una reducción en el reconocimiento de ingresos del A400M, los ingresos del Grupo se mantuvieron básicamente estables en comparación con el ejercicio anterior. EADS logró un 55% de sus ingresos fuera de Europa gracias a fuertes aportaciones de Asia-Pacífico (23%), Norteamérica (20%) y otras regiones (12%).

El EBIT* de EADS (antes de fondo de comercio y extraordinarios) en 2007 ascendió a 52 millones de euros, frente a los 399 millones de 2006. El EBIT* se vio seriamente afectado por los mayores costes del A400M a escala de Grupo (debido a retrasos del programa de entre 6 y 12 meses) y por costes de reestructuración del programa Power8 y del A350 XWB. El EBIT* acusó la repercusión negativa de la depreciación del dólar estadounidense. No obstante, el rendimiento empresarial subyacente de los programas tradicionales de EADS siguió mejorando. El avance en las entregas de Airbus y la fortaleza de las actividades de helicópteros, defensa y espacio representaron aportaciones positivas.

EADS registró una **Pérdida Neta** de 446 millones de euros (Beneficio Neto de 99 millones de euros en 2006), o una pérdida por acción de 0,56 euros (BPA de 0,12 € en el ejercicio 2006). En el ejercicio analizado, los gastos de **I+D autofinanciado** aumentaron a 2.608 millones de euros (ejercicio 2006: 2.458 millones). Esta cifra es un reflejo de los continuos programas de desarrollo de aviones de Airbus, especialmente para el A350 XWB.

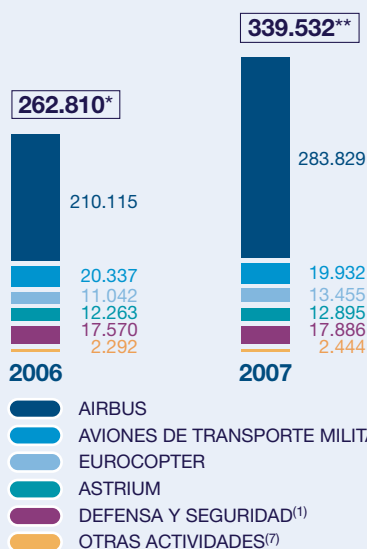
El Cash Flow Libre antes de financiación a clientes aumentó a 3.426 millones de euros (ejercicio 2006: 869 millones) debido a un mejor cash flow de explotación. Durante 2007, **la Tesorería Neta** aumentó a 7.000 millones de euros (4.200 millones de euros al cierre de 2006). Los éxitos de ventas del Grupo, su fortaleza financiera y el alentador comportamiento operativo de sus programas tradicionales se reflejan en el dividendo.

UNA MUESTRA DE CONFIANZA

Dividendo 0,12 €⁽⁵⁾

“El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Anual de Accionistas, que se celebrará el 26 de mayo de 2008, un dividendo de 0,12 euros por acción (dividendo por acción en 2006: 0,12 euros).”

➔ **CARTERA DE PEDIDOS
POR SEGMENTO⁽⁶⁾**
(en millones de euros)



*-10.809 millones de euros sedes centrales/consolidación
**-10.909 millones de euros sedes centrales/consolidación

PERSPECTIVA

Las previsiones y la perspectiva de EADS se basan en un tipo de cambio de 1 EUR = 1,45 USD.

Sobre la base de un crecimiento económico continuo y con la tranquilidad de una sólida cartera de pedidos, a pesar de la volatilidad de los mercados, el Grupo prevé que el mercado de aviones comerciales se mantendrá firme y que las entregas de Airbus alcanzarán su máximo en 2011-2012.

EADS espera que Airbus consiga unos 700 pedidos de aviones en 2008.

Se estima que los ingresos de EADS sobrepasen los 40.000 millones de euros en 2008 en comparación con 2007, con unas entregas de alrededor de 470 aviones en el año.

EADS prevé que su EBIT* de 2008 ascenderá a 1.800 millones de euros,

en reflejo de una mayor confianza en su mejor capacidad para impulsar la rentabilidad, si bien reconociendo la evolución de los retos económicos y de costes. Esta cifra incluye dotaciones para contingencias previstas. No obstante, no tiene en cuenta la posible influencia de la fluctuación a corto plazo de las divisas sobre las revalorizaciones de las provisiones, ni tampoco la repercusión de la potencial venta de sedes industriales.

Aunque no estén exentos de riesgo, EADS no prevé actualmente ningún otro deterioro sustancial en sus principales programas de desarrollo.

Antes del efecto de la financiación a clientes, EADS prevé un Cash Flow Libre de 500 millones de euros en 2008 (teniendo presente que es la partida más volátil de predecir).

EADS duplicó su cifra de **pedidos recibidos** en 2007 y logró un récord de 136.800 millones de euros (ejercicio 2006: 69.000 millones). Los factores que más contribuyeron fueron el enorme avance de Airbus (incremento del 120%) y el notable crecimiento en Defensa y Seguridad (incremento del 45%) y Eurocopter (incremento del 35%). En un favorable entorno de mercado, el Grupo se benefició de una vigorosa demanda y de una atractiva oferta de productos en toda su cartera.

Las mejoras en todo el espectro de actividades y nuestro reciente éxito en el mercado de defensa de EE.UU. apuntan un comienzo prometedor en 2008. La atención a corto plazo de EADS se centrará en seguir mejorando la gestión de sus programas y en asegurar avances en el futuro. Aparte de los parámetros del negocio y de los esfuerzos por equilibrar la cartera del Grupo, la postura de EADS en materia de medio ambiente forma parte del núcleo de su estrategia a largo plazo.

“ Aceptar el desafío medioambiental no es sólo una cuestión de responsabilidad, realmente representa una sólida oportunidad empresarial. ”
señala Louis Gallois, CEO de EADS.

Varias sedes de EADS - entre ellas todas las fábricas de Airbus - cumplen las normas de gestión medioambiental de la ISO 14001. Hace poco, Airbus ha realizado las primeras pruebas

de vuelo de un avión comercial con combustible alternativo así como con una célula energética. Tanto Airbus como Eurocopter son importantes socios de la Iniciativa Cielos Limpios, un programa paneuropeo de investigación destinado a hacer los viajes aéreos más sostenibles mediante el uso de productos más ecológicos.

El comunicado de prensa completo y las noticias más actuales del Grupo están a su disposición en www.eads.com

GRUPO EADS (en millones de euros)	2007	2006	Variation
Ingresos ⁽¹⁾	39.123	39.434	-1%
de esta cifra, defensa	8.933	10.039	-11%
EBITDA ⁽²⁾	1.751	2.033	-14%
EBIT ^{(1) (3)}	52	399	-87%
Gastos de Investigación y Desarrollo	2.608	2.458	+6%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾	-446	99	-
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	-0,56€	0,12€	-
Free Cash Flow (FCL)	3.487	2.029	+72%
Free Cash Flow antes de financiación a clientes	3.426	869	+294%
Dividendo por acción	0,12€⁽⁵⁾	0,12 €	+/-0%
Pedidos recibidos ^{(1) (6)}	136.799	69.018	+98%

1) MBDA se consolidó al 37,5% en 2007, frente al 50% en 2006; las cifras de 2006 no están actualizadas; para llegar a una base comparable, deben tenerse en cuenta los siguientes efectos del cambio de consolidación en las cifras de 2006: -418 millones de euros en los ingresos de 2006, -30 millones de euros en el EBIT* de 2006, -250 millones de euros de Tesorería Neta de 2006, -329 millones de euros en Pedidos Recibidos de 2006, -1.691 Cartera de Pedidos de 2006, -168 millones de euros en ingresos del 4T 2006, -19 millones de euros en el EBIT* del 4T 2006.

2) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.

3) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.

4) EADS sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los accionistas de la sociedad dominante según lo definido por las NIIF.

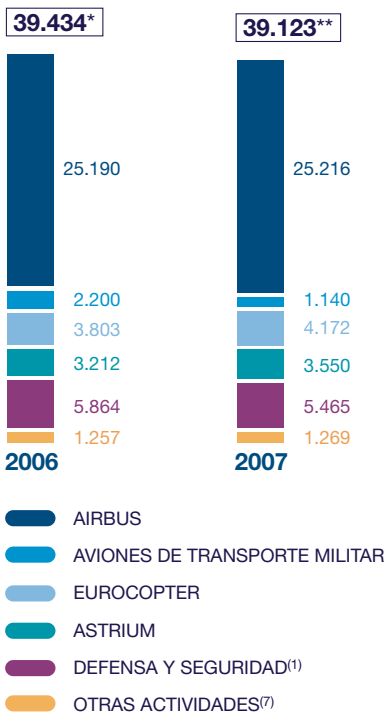
5) Se propondrá a la Junta General de Accionistas el 26 de mayo de 2008.

6) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos Recibidos y la Cartera de Pedidos de EADS están basadas en precios brutos de catálogo.

7) ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma están asignadas a Otras Actividades, que no es una División independiente de EADS.

SÓLIDO NEGOCIO SUBYACENTE e importantes éxitos en el mercado

INGRESOS POR SEGMENTO (en millones de euros)



* -2.092 millones de euros sedes centrales/consolidación
 ** -1.689 millones de euros sedes centrales/consolidación



Airbus

Los ingresos permanecieron estables, gracias a efectos positivos de volumen procedentes principalmente del aumento de la producción de aviones de un solo pasillo. El crecimiento se vio mitigado por una repercusión negativa del dólar estadounidense de -1.080 millones de euros y un menor reconocimiento de ingresos del programa A400M (-323 millones de euros que reflejan la cuota de trabajo interno de Airbus). En el ejercicio analizado, Airbus entregó 453 aviones (434 en 2006). El EBIT* descendió a -881 millones de euros (-572 millones en 2006), viéndose afectado en gran medida por provisiones dotadas durante

el año en el contexto del nuevo calendario de entregas del A400M y los gastos de reestructuración del programa Power8.

Los primeros logros obtenidos en el programa de reestructuración Power8 demuestran claramente la constante atención de EADS al desafío de la competencia y a asegurar la rentabilidad a largo plazo. La implantación del programa está en marcha a todos los niveles implicados y se han cumplido hitos tales como una nueva organización integrada y transnacional, o acuerdos con los agentes sociales respecto a recortes de plantilla. Hay negociaciones en curso sobre potenciales ventas de sedes con candidatos preseleccionados si bien todavía no se ha llegado a ningún acuerdo vinculante.

El A380 ha demostrado su excepcional fiabilidad en su operativa diaria con Singapore Airlines desde su entrada en servicio en octubre de 2007. Dicho ejercicio fue notable para Airbus y para la aviación comercial en conjunto. La demanda del mercado mundial - impulsada principalmente por aerolíneas de rápido crecimiento en Asia y Oriente Medio - alcanzó un importante máximo y dio lugar a pedidos récord para Airbus con 1.341 pedidos netos (1.458 pedidos brutos), especialmente el A330, que sigue siendo el avión más exitoso de su categoría. Respecto al A350 XWB, 12 clientes hicieron pedidos en firme de 290 aviones durante 2007. En cuanto al A380, los clientes reafirmaron su confianza con 33 pedidos brutos nuevos.



Aviones de Transporte Militar

Los ingresos descendieron a 1.140 millones de euros (ejercicio 2006: 2.200 millones), debido en gran parte al hito 'Power-On' del A400M pospuesto a 2008. El EBIT* de la División descendió a una pérdida de -155 millones de euros (ejercicio 2006: 75 millones), debido principalmente a ajustes en el margen del programa A400M). Con la reciente selección del KC-45A, derivado de un A330 MRTT, como el nuevo avión cisterna para las fuerzas aéreas estadounidense, EADS ha logrado un importante éxito tanto en el mercado mundial de aviones cisterna como en el mercado de defensa de EE.UU., proporcionando una sólida base de crecimiento para el futuro. EADS suministrará a las fuerzas aéreas estadounidenses 179 aviones durante los próximos años. Las notables capacidades de este avión cisterna ya se han demostrado anteriormente: en reñidos concursos, los Emiratos Árabes Unidos y Arabia Saudita decidieron comprar el A330 MRTT como nuevo avión de reabastecimiento en vuelo. Tras el pedido de Australia y la selección por parte del Reino Unido, el A330 MRTT se confirma como el avión cisterna más avanzado y capaz del mercado.



Eurocopter

El aumento de los ingresos en un 10% refleja el constante aumento en la entrega de helicópteros de serie y en las actividades de servicio al cliente. En el período analizado se entregaron 488 helicópteros a clientes, es decir, un 28% más que en el ejercicio anterior. El EBIT* de la División ascendió a 211 millones de euros (ejercicio 2006: 257 millones) debido a una corrección del margen y provisiones en el programa NH90. No obstante, **Eurocopter** mejoró considerablemente su rentabilidad, gracias a volúmenes más altos y a un mix favorable de productos. El aumento en las entregas del NH90 está avanzando y se han puesto en marcha nuevas líneas de montaje. En 2007 se entregaron en total ocho helicópteros NH90, entre ellos los dos primeros NH90 para las fuerzas aéreas australianas.

Eurocopter siguió ampliando su huella industrial a nivel internacional e incrementó nuevamente su cuota de exportación. Al mismo tiempo, se concentró claramente en mercados crecientes y emergentes y se esforzó por seguir optimizando su red mundial de servicios.

Defensa y Seguridad

Los ingresos aumentaron un 45% en 2007. Sobre una base de datos comparables, teniendo en cuenta el cambio en el porcentaje de consolidación de MBDA del 50% en 2006 al 37,5% en 2007, los ingresos permanecieron estables. El crecimiento en Eurofighter y en ingresos del segmento seguridad se compensó con menos ingresos en la actividad de misiles. Sobre la misma base, el EBIT* de la División, situado en 340 millones de euros, supera el nivel del ejercicio anterior (ejercicio 2006: 348 millones; EBIT* comparable del ejercicio 2006: 318 millones) tras ajustes por efectos aislados, gracias a un mejor comportamiento operativo y menores costes estructurales.

En 2007, los pedidos recibidos por la División se beneficiaron de las actividades de defensa y seguridad, incluyendo la parte de EADS en el contrato del Eurofighter Typhoon con Arabia Saudita y realces en Eurofighter, EuroHawk, aviónica y actividades de seguridad. La División logró nuevos contratos de redes seguras y éxitos en el negocio mundial de seguridad. Además, EADS **Defence & Security** progresó en el negocio del vehículo aéreo no tripulado (UAV), que fue seleccionado para un estudio de reducción de riesgos conducido conjuntamente por los gobiernos de Francia, Alemania y España.



Astrium

El aumento de los ingresos, de un 11%, obedeció principalmente al avance de los servicios de Paradigm, a una mayor tasa de producción del Ariane 5 y al crecimiento de las ventas de misiles balísticos. El EBIT* aumentó un 34%, a 174 millones de euros (ejercicio 2006: 130 millones) debido a una mayor aportación de la actividad de Space Transportation y Services.

Durante 2007, **Astrium** elevó la tasa de producción del Ariane 5 ECA a seis lanzamientos al año. Confirmando la demostrada

fiabilidad de este lanzador, **Astrium** recibió un pedido preliminar de 35 Ariane 5, para su entrega a partir de 2010. En 2008, ya hay dos importantes programas espaciales europeos conectados con la Estación Espacial Internacional (ISS) que han atravesado importantes hitos: el laboratorio Columbus ha entrado en servicio y el vehículo de suministro no tripulado ATV ha despegado hacia el espacio.



SEDES CENTRALES Y OTRAS ACTIVIDADES (NO PERTENECIENTES A NINGUNA DIVISIÓN)

Los ingresos de **Otras Actividades** (ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma) permanecieron estables en 2007 (+1%). Este resultado refleja principalmente los fuertes ingresos obtenidos por ATR, EADS EFW y EADS Socata, que contrarrestaron con creces la venta del negocio MRO de EADS Sogerma a TAT Group en 2006. El cambio de sentido experimentado por EADS Sogerma impulsó el EBIT* de Otras Actividades a 94 millones de euros en 2007 (ejercicio 2006: -288 millones). Las cuatro entidades lograron un EBIT* positivo. El EBIT* de Sedes Centrales/Consolidación incluye ajustes a escala de Grupo para la situación del A400M (ejercicio 2007: -169 millones de euros; ejercicio 2006: 286 millones).

EADS usa el EBIT antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos. El término "extraordinarios" hace referencia a partidas tales como los gastos por amortización de ajustes a valor razonable relativos a la fusión de EADS, la combinación de Airbus y la constitución de MBDA, así como cargos por deterioro de valor relacionados.



A330 MRTT, Estableciendo el sistema



UNA ESTRELLA DEMOSTRADA

Además del concurso en EE.UU., la solución del avión cisterna basada en el A330-200 ya ha ganado los cuatro últimos concursos internacionales de aviones cisterna militares. Esto demuestra la capacidad, flexibilidad y economía superiores del A330.

A330 MRTT (Royal Australian Air Force). El contrato firmado en 2004 con las Fuerzas Aéreas australianas para la entrega de cinco aviones A330 MRTT equipados con pods y ARBS para sustituir su actual flota de Boeing 707 avanza según el calendario establecido. Está previsto que el primer A330 entre en servicio en 2009.

A330 Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA). Air Tanker, el consorcio encabezado por EADS, ha firmado hace poco un contrato de 27 años con el Ministerio de Defensa británico para suministrar capacidad de transporte aéreo y reabastecimiento en vuelo a la Royal Air Force. Por medio de la mayor Iniciativa de Financiación Privada (PFI) para Defensa del mundo, el programa Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) reemplazará los antiguos aviones cisterna VC10 y Tristar, que son los utilizados actualmente por la Royal Air Force. El programa FSTA contempla el suministro de 14 aviones cisterna nuevos, basados en el Airbus A330-200 de última generación, para su entrada en servicio a partir de 2011.

A330 MRTT (Royal Saudi Air Force). En diciembre de 2007, la División MTA firmó un contrato para 3 aviones A330 MRTT como nuevo avión de reabastecimiento en vuelo para las Fuerzas Aéreas Saudíes. Este contrato se contabilizará en 2008.

A330 MRTT (United Arab Emirates Air Force & Air Defence). Emiratos Árabes Unidos ha anunciado en febrero de 2008 la compra del A330 MRTT como su nuevo avión de reabastecimiento en vuelo.

4.550 LITROS POR MINUTO

El valor añadido por EADS no se limita a los aviones. EADS innova para ofrecer la mejor solución posible para el reabastecimiento. El Grupo ha invertido más de 100 millones de euros, financiados por la propia compañía, para desarrollar sistemas tecnológicos y de suministro, destacándose especialmente el sistema "boom" (pértiga). Con el sistema actual, el avión receptor tiene que acoplar una sonda para reabastecerse, lo que exige ciertas habilidades precisas de vuelo por parte del piloto. La idea tras todo el trabajo del centro de investigación y diseño de EADS CASA, que lleva a cabo el proyecto para el Grupo, era diseñar una pértiga que se extendiera hasta llegar al avión receptor. De esta manera, el piloto podría evitar maniobras estresantes y concentrarse en su misión. A este efecto, EADS ha utilizado varios sistemas electrónicos de última tecnología: controles fly-by-wire, un sistema de visión bidimensional y tridimensional, sistemas de vídeo, etc. Este avanzado sistema "boom" de reabastecimiento en vuelo (ARBS) garantiza un rendimiento de casi cuatro toneladas (4.550 litros) de combustible reabastecido por minuto, una ventaja considerable puesto que un avión es muy vulnerable durante el proceso de reabastecimiento.



El sistema de reabastecimiento "boom", de casi 18 metros de longitud, consiste en un largo conducto que se despliega desde la parte trasera del avión nodriza.

de reabastecimiento más avanzado

LA FUERZA AÉREA DE EE.UU. SELECCIONA EL TÁNDEM NORTHROP GRUMMAN/EADS PARA MODERNIZAR SU FLOTA DE REABASTECIMIENTO AÉREO

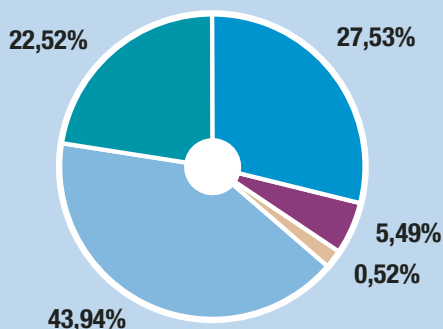
➔ El 29 de febrero de 2008, las Fuerzas Aéreas estadounidenses anunciaron la selección de Northrop Grumman para que le suministraran el avión cisterna para reabastecimiento en vuelo KC-45A para el programa de sustitución del avión cisterna KC-135, culminando un proceso de evaluación que ha requerido muchos años. La adjudicación del programa contempla 179 aviones con un valor contractual estimado de 40.000 millones de dólares. El contrato inicial KC-45A para Northrop Grumman cubre cuatro aviones con diseño de sistemas y desarrollo y está valorado en 1.500 millones de dólares. EADS North America es el socio de Northrop Grumman en el proyecto del nuevo avión cisterna, siendo responsable de montar los fuselajes y suministrar aviones terminados y subsistemas de reabastecimiento homologados para el vuelo. Este éxito demuestra la capacidad de EADS para introducirse en el

mercado estadounidense y resalta la excelencia de la solución presentada por EADS. Esta excelencia se basa en el A330 MRTT (Multi-Role-Tanker-Transport) de EADS, una plataforma de bajo riesgo y eficiente en costes que también ofrece una mayor capacidad de suministro que cualquier solución de la competencia. Su fuselaje procede del popular A330 fabricado por la División Airbus de EADS, del que se han pedido más de 880 unidades en todo el mundo, en las configuraciones de pasajeros y carguero. La enorme capacidad básica de combustible del A330-220 estándar (140.000 litros) significa que no hacen falta tanques adicionales para proporcionar un rendimiento en el reabastecimiento en vuelo que supera con gran diferencia el de sus competidores más cercanos. Dado que tampoco requiere tanques auxiliares de combustible, toda la plataforma de carga está disponible para su utilización, con

la posibilidad de incorporar contenedores LD3 o LD6, palets militares o cualquier otro tipo de carga adaptada al avión. El A330 MRTT se puede suministrar con una combinación de pods bajo las alas y/o manguera y embudos y/o el avanzado sistema de pértiga - advanced refuelling boom system, ARBS - de EADS. En la cabina de mando se puede situar al operador del boom y una estación de planificación de misiones, que incluye controles remotos con un sistema de visión en 2D/3D. Esta selección demuestra, además, que el A330 MRTT es la plataforma elegida para las flotas de reabastecimiento de todo el mundo, y se añade a nuestros recientes éxitos. El A330 MRTT está siendo evaluado para misiones en todo el mundo. En especial, ha sido elegido como el Future Strategic Tanker Aircraft por la Real Fuerza Aérea británica, y también por las fuerzas aéreas australianas.

ESTRUCTURA DEL CAPITAL

ESTRUCTURA DEL CAPITAL al 31 de diciembre de 2007 (%)



- **SOGEADE***
Lagardère y SOGEPA
(sociedad estatal holding francesa)
- **Daimler****
- **SEPI**
(sociedad estatal holding española)
- **Participación institucional, minorista y de empleados + Acciones mantenidas fuera de la asociación contractual con el Estado francés**
- **Autocarera**
(Acciones sin derechos económicos ni de voto)

*El 4 de abril de 2006 Lagardère emitió bonos canjeables. Las acciones de EADS entregables a vencimiento de los bonos representarán un máximo del 7,5% del capital social de EADS.

** El 9 de febrero de 2007 Daimler llegó a un acuerdo con un consorcio de inversores de los sectores privado y público por el que reducirá su participación en EADS en un 7,5%.

PERFIL

Código ISIN	NL0000235190
Número de acciones en circulación el 31 de diciembre de 2007	814 014 473
Precio de oferta a 10 de julio de 2000	19 € para los inversores institucionales 18 € para los inversores particulares
Máximo en 2008 en la Bolsa de Valores de París	22,2 € el 2 de enero
Mínimo en 2008 en la Bolsa de Valores de París	12,83 € el 20 de marzo
Beneficio por acción (BPA) 2007	- 0,56 €
Dividendo por acción 2007, que será propuesto a la Junta General Anual el 26 de mayo de 2008	0,12 €

LAS ACCIONES DE EADS

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN AL 27 DE MARZO DE 2008

Base 100: el 10 de julio de 2000

Precio de las acciones de EADS (en euros)



JUNTA GENERAL ANUAL

De conformidad con el artículo 23.3 de los Estatutos de la Sociedad, nos complace comunicarles que la Junta General Anual de Accionistas se celebrará:

**el lunes 26 de mayo de 2008, a las 14:00 horas
en el Hotel Okura Amsterdam, Ferdinand Bolstraat 333,
1072 LH Ámsterdam
Holanda**

La información detallada sobre la participación en la Junta General Anual se anunciará a su debido tiempo en la prensa y estará disponible en nuestra página web, www.eads.com (Relaciones Inversores).

AGENDA DEL ACCIONISTA

- **11 de marzo de 2008:**
Publicación de los resultados anuales de 2007
- **14 de mayo de 2008:**
Publicación de los resultados del primer trimestre de 2008
- **26 de mayo de 2008:**
Junta General Anual
- **17 de junio de 2008:**
Reunión de Accionistas en París
- **30 de julio de 2008:**
Publicación de los resultados del primer semestre de 2008
- **14 de noviembre de 2008:**
Publicación de los resultados de los nueve primeros meses de 2008

INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA

www.eads.com
ir@eads.net

LLAMADA GRATUITA

España: 00 800 00 02 2002
Francia: 0 800 01 2001
Alemania: 00 800 00 02 2002



Impreso en papel reciclado

Director de Publicación: Pierre de Bausset
Equipo editorial: Charles-Etienne Lebatard
Fotografías: EADS

LCOMFI

Siguiendo la notificación de la AMF (el organismo francés regulador del mercado) referente a los cargos contra EADS y algunos de sus directivos, el Grupo ha emitido con fecha 1 de abril de 2008 la nota que figura a continuación.



Nota de Prensa

Notificación por la AMF de cargos contra EADS y ejecutivos

Amsterdam, 1 de abril de 2008 - EADS, así como sus ejecutivos y los de Airbus afectados, reciben la notificación sobre la decisión de AMF College (CNMV francesa) sobre el inicio de procedimientos por incumplimiento de las obligaciones de información a los mercados y el incumplimiento de las normas sobre el uso de información privilegiada.

En el primer paso de lo que va a ser un proceso largo, AMF College ha considerado que los elementos reunidos durante la fase de investigación, tal como lo interpreta la AMF, no justifican la desestimación del caso. AMF notificará a la Compañía y a los ejecutivos involucrados la naturaleza de los cargos contra ellos.

Louis Gallois, CEO de EADS ha comentado: “Al fin, EADS y sus ejecutivos afectados estarán en posición de defenderse. EADS les ayudará en su defensa; con objeto de demostrar que ha aplicado estándares de excelencia en la comunicación a los mercados y ha actuado con absoluta transparencia”.

Por primera vez, EADS y las personas involucradas podrán contrastar las interpretaciones de AMF con sus explicaciones sobre los hechos. Van a ejercitar activamente su derecho a defenderse, con el apoyo de EADS, ante la Comisión Sancionadora de AMF que decidirá, después de escuchar a las partes, si procede la imposición de sanciones.

Considerando el hecho de que todavía no hay una decisión tomada al respecto, EADS insiste en que prevalezca el principio de presunción de inocencia.

EADS considera que el riesgo financiero asociado a este procedimiento y sus consecuencias no son tanto materiales cuanto afectan significativamente a su imagen y reputación.