

RCS : TOULOUSE

Code greffe : 3102

Documents comptables

REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIETES

**Le greffier du tribunal de commerce de TOULOUSE atteste l'exactitude des informations
transmises ci-après**

Nature du document : Documents comptables (B-S)

Numéro de gestion : 2001 B 01610

Numéro SIREN : 383 474 814

Nom ou dénomination : AIRBUS

Ce dépôt a été enregistré le 23/05/2023 sous le numéro de dépôt B2023/010683

AIRBUS

Société par Actions Simplifiée
Au capital de 3.576.769 Euros
Siège social : 2, rond-point Emile Dewoitine
31700 Blagnac
RCS Toulouse 383 474 814

COMPTES ANNUELS AU 31 DECEMBRE 2022

(comptes établis en milliers d'euros)

AIRBUS Guillaume FAURY <i>Chief Executive Officer</i>
--

AIRBUS SAS

	Pages
Sommaire	1
Bilan Actif	2
Bilan Passif	3
Compte de Résultat	4 et 5

Principes comptables et événements majeurs	6 à 24
--	--------

Notes sur le Bilan

Note	1	A	Immobilisations incorp. et corp. - Valeurs brutes	25
		B	mmobilisations incorp. et corp. - Amortissements	26
		C	mmobilisations incorp. et corp. - Valeurs nettes	26
Note	2		Immobilisations financières	27
Note	3	A	Titres de participation	28 et 29
		B	Créances rattachées à des participations	30
		C	Prêts	30
		D	Titres immobilisés	30
Note	4		Stocks et en-cours	31
Note	5		Créances	32
Note	6		Provisions pour dépréciation d'actifs	33
Note	7		Charges constatées d'avance	34
Note	8		Ecarts de conversion Actif	35
Note	9	A	Répartition du capital	36
		B	Variations des capitaux propres	36
Note	10		Provisions pour risques et charges	37
Note	11		Dettes	38
Note	12		Produits constatés d'avance	39
Note	13		Ecarts de conversion Passif	40
Note	14	A	Engagements hors bilan - Vente à terme de devises	41
		B	Engagements hors bilan - Garanties	42
		C	Engagements hors bilan - Garanties de valeur résiduelle d'avions (GRP / AVG)	42

Notes sur le Compte de Résultat et divers

Note	15		Chiffre d'affaires	43
Note	16		Eléments concernant les entreprises liées	44
Note	17		Résultat exceptionnel	45
Note	18		Situation fiscale	46
Note	19		Effectif moyen	47

AIRBUS SAS

ACTIF

(Milliers d'Euros)

		31/12/2022	31/12/2021
ACTIF IMMOBILISE			
Immobilisations incorporelles	Note 1	43 021	47 166
Immobilisations corporelles	Note 1	2 489 416	2 398 331
Immobilisations financières	Notes 2 et 3	16 272 360	16 213 185
TOTAL		18 804 797	18 658 682
ACTIF CIRCULANT			
Stocks et en-cours	Note 4	15 871 724	16 145 799
Avances et acomptes versés sur commandes	Note 5	3 321 264	1 592 368
Créances d'exploitation	Note 5	1 405 251	1 992 177
Créances diverses	Note 5	1 657 545	967 917
Disponibilités		21 709 206	17 033 339
Charges constatées d'avance et autres	Note 7	2 705 315	2 894 992
TOTAL		46 670 306	40 626 592
Ecarts de conversion actif	Note 8	261 685	83 480
TOTAL DE L'ACTIF		65 736 789	59 368 754

AIRBUS SAS

PASSIF

(Milliers d'Euros)

		31/12/2022	31/12/2021
CAPITAUX PROPRES	Note 9		
Capital		3 577	3 577
Primes d'émission, d'apport et de fusion		3 574 896	3 574 896
Réserves		1 115 943	31 095
Résultat de l'exercice		1 532 742	1 153 253
Report à nouveau		(107 336)	(175 740)
Boni de fusion		4 460 220	4 460 220
Acomptes sur dividendes			
Provisions règlementées		969 497	696 254
TOTAL		11 549 539	9 743 554
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	Note 10	3 293 906	4 226 211
DETTES			
Dettes financières	Note 11	1 617 624	1 558 375
Comptes courants	Note 11	200 369	277 050
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	Note 11	36 335 507	33 798 074
Dettes d'exploitation	Note 11	10 995 822	7 742 270
Dettes diverses	Note 11	1 013 068	1 336 381
Sous-total Note 11		50 162 390	44 712 150
Produits constatés d'avance et autres	Note 12	362 044	571 434
TOTAL		50 524 434	45 283 584
Ecarts de conversion passif	Note 13	368 910	115 405
TOTAL DU PASSIF		65 736 789	59 368 754

AIRBUS SAS

COMPTE DE RESULTAT (1/2)

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
Produits d'exploitation		
Ventes de marchandises Note 15	1 125 758	678 484
Production vendue (dont Etudes) Note 15	45 928 426	39 341 214
Production stockée	(584 508)	(1 814 163)
Production immobilisée	127 911	160 103
Subventions d'exploitation	4 164	2 380
Reprise sur provisions	2 315 951	2 102 355
Transferts de charges	2 020 565	586 124
Autres produits	811	2 136
TOTAL I	50 939 077	41 058 634
Charges d'exploitation		
Achats de marchandises	645 707	337 350
Variation de stocks	2 594	181 213
Achats et approvisionnements	32 482 567	25 196 895
Autres achats et charges externes	14 130 822	12 025 536
Impôts et taxes et assimilés	115 376	122 006
Salaires et traitements	862 032	852 855
Charges sociales	338 565	474 231
Dotations aux amortissements	126 956	127 116
Dotations aux provisions sur actif circulant	349 795	252 371
Dotations aux provisions pour risques et charges	1 132 841	1 097 552
Dotations aux provisions sur actif immobilisé		
Autres charges	171 533	69 791
Total II	50 358 787	40 736 917
RESULTAT D'EXPLOITATION	580 290	321 717

AIRBUS SAS

COMPTE DE RESULTAT (2/2)

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
RESULTAT D'EXPLOITATION	580 290	321 717
Produits financiers		
Produits de participation	1 384 297	16 369
Interets et autres produits assimilés	237 106	30 186
Reprise sur provisions	51 802	44 876
Differences positives de change	1 009 137	853 270
Produits nets sur cessions de VMP		
Total produits financiers	2 682 342	944 702
Charges financières		
Dotations aux amortissements et provisions	573 324	38 067
Interets et charges assimilées	70 222	19 273
Differences negatives de change	911 745	376 512
Tranfert de charges financières		6 466
Total charges financières	1 555 290	440 318
RESULTAT FINANCIER	1 127 052	504 384
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT	1 707 342	826 102
Produits exceptionnels		
Produits exceptionnels sur opérations en capital	6 237	360 838
Produits exceptionnels sur opérations de gestion	27 244	4 517
Reprise sur provisions	117 717	783 532
Transfert de charges exceptionnelles		
Total produits exceptionnels	151 198	1 148 888
Charges exceptionnelles		
Charges exceptionnelles sur opérations en capital	44 224	117 727
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	62 198	497 780
Dotations aux amortissements et provisions	365 500	269 852
Autres charges exceptionnelles		171 931
Total charges exceptionnelles	471 923	1 057 290
RESULTAT EXCEPTIONNEL Note 17	(320 725)	91 598
RESULTAT NET AVANT IMPOT	1 386 616	917 699
Participation	26 662	36 448
Impôts sur les bénéfices (intégration fiscale) produit Note 18	172 787	272 001
RESULTAT NET	1 532 742	1 153 253

Annexe Airbus SAS 31/12/2022

1. Événements majeurs survenus durant l'exercice

1.1 Contexte macroéconomique

En 2022, Airbus a évolué dans un environnement macroéconomique défavorable en raison de l'inflation élevée, de la crise énergétique, de l'augmentation des taux d'intérêt, mais aussi des effets résiduels de la pandémie de COVID-19.

Au cours de l'année 2022, Airbus a subi des augmentations de ses coûts salariaux, expliqués par des hausses de salaires mais aussi par la distribution de primes exceptionnelles accordées aux employés pour les aider à faire face à l'inflation et à la crise de l'énergie. En outre, l'entreprise a également dû faire face aux augmentations des coûts des matières premières et de l'énergie.

Le COVID-19 a encore impacté sur les activités de la société, notamment en ce qui concerne ses ventes et ses opérations en Chine.

Ce contexte a encore accru l'exposition de l'entreprise aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement, déjà affectée par les conséquences de l'invasion de l'Ukraine par la Russie (voir paragraphe 1.3 Crise en Ukraine). Ces perturbations de la chaîne d'approvisionnement ont entraîné des pénuries et des retards dans l'acheminement des matériaux et des pièces, ce qui a entravé l'augmentation des cadences de production.

En ce qui concerne le programme de la famille A320, la trajectoire de montée en cadence a été adaptée avec les fournisseurs. La société progresse désormais vers une cadence de production mensuelle de 65 avions d'ici à la fin de 2024 et de 75 en 2026. La cadence de production mensuelle de l'A330 est passée à environ 3 à la fin de 2022, comme prévu, et l'entreprise vise maintenant à atteindre la cadence 4 en 2024. La cadence mensuelle de production de l'A350 est désormais d'environ 6 appareils. Afin de répondre à la demande croissante d'avions Widebody dans le cadre de la reprise du transport aérien international, et à la suite d'une étude de faisabilité avec la chaîne d'approvisionnement, la société vise désormais une cadence de production mensuelle de 9 A350 à la fin de 2025.

1.2. Activité commerciale

548 avions ont été livrés par Airbus SAS en 2022 selon la répartition suivante :

- 456 SA (6 A319neo ; 221 A320neo ; 229 A321neo)
- 32 A330
- 60 A350 (après déduction des 2 avions précédemment considérés comme livrés à fin 2021 mais dont le transfert n'a pas été possible compte tenu des sanctions internationales contre la Russie)

1.3. Crise en Ukraine

L'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022 et les restrictions à l'export et les sanctions internationales qui en ont résulté contre la Russie, la Biélorussie et certaines entités et individus russes ont entraîné une perturbation des activités, des opérations, de la gestion des données et de la chaîne d'approvisionnement de la Société.

A la suite de restrictions à l'export et à l'imposition de sanctions par l'UE, le Royaume-Uni, les États-Unis et d'autres pays touchant les activités de la Société, la Société a annoncé en mars 2022 qu'elle suspendait la livraison d'avions et la fourniture de services d'assistance aux clients russes, ainsi que la fourniture de pièces de rechange, d'équipement et de logiciels à la Russie. La Société applique toutes les réglementations et les sanctions applicables à ses installations et opérations en Russie.

Cette crise augmente l'exposition de la Société à des risques de perturbations dans sa chaîne d'approvisionnement. Une partie du titane qu'utilise la Société provient de Russie, tant directement qu'indirectement par le biais de ses fournisseurs. Bien que les risques géopolitiques soient pris en compte par la Société dans sa politique en matière d'approvisionnement en titane, l'impact de l'invasion de l'Ukraine par la Russie sur la capacité de la Société à se fournir en matières premières et composants, ainsi que tout éventuel durcissement des sanctions est continuellement examiné.

En raison des restrictions à l'exportation et des sanctions mentionnées ci-avant, la Société n'a pas été en mesure de livrer deux avions précédemment comptabilisés en chiffre d'affaires au 31 Décembre 2021. En conséquence, la Société a annulé au 31 Mars 2022 le chiffre d'affaires et la marge relatifs à ces deux avions non livrés. Ces avions ont été réalloués à d'autres clients au cours du second trimestre 2022.

Le chiffre d'affaires 2022 de la Société n'a pas été affecté de manière significative par la crise en Ukraine. Néanmoins, une charge d'exploitation a été comptabilisée pour un montant de 102 millions d'euros.

1.4 Litiges

1.4.1 Enquête du SFO / PNF / DoJ / DoS et contentieux commerciaux connexes

Airbus SE a conclu des accords définitifs (« les accords ») avec le Parquet National Financier (« PNF ») en France, le Serious Fraud Office (« SFO ») au Royaume-Uni et le Département américain de la Justice (« DoJ ») mettant fin aux enquêtes des autorités sur les allégations de fraude et de corruption, ainsi qu'avec le Département d'État des États-Unis (« DoS ») et le DoJ mettant fin aux enquêtes sur les dossiers inexacts et trompeurs faits auprès du DoS conformément au règlement américain sur le trafic international d'armes (« ITAR »). Les accords ont été approuvés et rendus publics le 31 janvier 2020.

Conformément aux termes des accords, Airbus SE a accepté de payer des pénalités de 3 597 766 766 euros plus les intérêts et les coûts aux autorités françaises, britanniques et américaines. Cela a été comptabilisé en 2019 dans les comptes d'Airbus SE. Les règlements correspondant à

chaque autorité étaient les suivants : PNF 2 083 137 455 euros, SFO 983 974 311 euros, DoJ 526 150 496 euros et DoS 9 009 008 euros dont 4 504 504 euros pouvant être utilisés pour les mesures de conformité correctives approuvées. Toutes les pénalités ont été payées.

L'impact financier pour Airbus SAS a été neutre puisque le montant versé par Airbus SAS à Airbus SE a été intégralement refacturé aux entités Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd et Airbus Operations SL conformément à un accord intra groupe permettant de facturer ce montant global à chacune des entités susmentionnées sur la base de la clé de répartition industrielle applicable pour l'année 2021 pendant laquelle l'accord a été signé.

Conformément aux termes de la Convention Judiciaire d'Intérêt Public (« CJIP ») conclue avec le PNF, Airbus SE avait l'obligation de soumettre son programme de conformité à des audits ciblés réalisés par l'Agence Française anticorruption (AFA) pendant une période de trois ans.

Conformément aux termes de l'accord de poursuite différée (« DPA ») avec le SFO, aucun contrôle indépendant de conformité n'a été imposé à Airbus SE compte tenu de la surveillance continue effectuée par l'AFA.

Conformément aux termes du DPA conclu avec le DoJ, aucun contrôle indépendant de conformité n'a été imposé à Airbus SE en vertu de l'accord avec le DoJ, mais Airbus SE devait faire périodiquement un rapport sur ses progrès continus en matière d'amélioration de la conformité pendant une période de trois ans et devait procéder à des examens complémentaires à la demande du DoJ.

Les accords entraînent la suspension des poursuites pendant une durée de trois ans.

Cette période a pris fin le 31 janvier 2023. Airbus SE attend la confirmation formelle par les autorités qu'elle a respecté les termes des accords ci-dessus mentionnés tout au long de cette période, après quoi elle s'attend à l'extinction des poursuites conformément aux dispositions procédurales de chaque pays. Le 13 février 2023, le SFO a notifié à Airbus la fin des poursuites. Le 17 mars 2023, le PNF a également notifié la fin des poursuites avec le « Constat de l'extinction de l'action publique ».

Conformément aux termes de l'accord de consentement avec le DoS, ce dernier a accepté de régler toutes les violations civiles de l'ITAR décrites dans les divulgations volontaires d'Airbus SE identifiées dans l'accord et Airbus SE a accepté de retenir les services d'un agent indépendant de conformité au contrôle des exportations, qui surveillera l'efficacité des systèmes de contrôle des exportations d'Airbus SE et sa conformité aux règles de l'ITAR pour une durée de trois ans.

A la suite de la décision de la Société de réallouer des ressources dédiées au contrôle des exportations pour assurer le respect des restrictions des exportations et des sanctions annoncées envers la Russie, la Biélorussie et certaines entités et individus russes, suite à l'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022, Airbus SE a demandé au DoS de proroger de 9 mois la durée dudit accord de consentement. Airbus SE ne s'attend pas à ce que cet accord de consentement ait un impact sur le DPA conclu avec le SFO et le DoJ, ni sur la CJIP conclue avec le PNF, ni sur la surveillance de l'AFA, dans la mesure où ils sont indépendants de l'examen du programme de conformité du DoS.

Toute violation des termes des accords par Airbus SE pourrait entraîner l'annulation par les autorités des termes des accords et la réouverture des poursuites.

Les poursuites pourraient entraîner l'imposition de nouvelles sanctions financières ou d'autres sanctions telles qu'une obligation fiscale supplémentaire, et pourraient avoir une incidence importante sur les états financiers, les activités et les opérations d'Airbus SE.

En plus de toute enquête en cours dans d'autres juridictions, les divulgations factuelles faites pendant la conclusion des accords pourraient entraîner l'ouverture d'enquêtes supplémentaires dans d'autres juridictions. De telles enquêtes pourraient également entraîner (i) des réclamations en matière civile ou des réclamations d'actionnaires contre Airbus SE, (ii) des conséquences négatives sur la capacité d'Airbus SE d'obtenir ou de poursuivre le financement de projets en cours ou futurs, (iii) des limitations de l'admissibilité des sociétés du groupe à certains contrats du secteur public et/ou (iv) des dommages à l'activité ou à la réputation d'Airbus SE par le biais d'une publicité négative qui nuirait aux perspectives d'Airbus SE sur le marché commercial.

Airbus SE continuera à coopérer avec les autorités à l'avenir, conformément aux accords et à renforcer sa forte culture d'éthique et de conformité au sein de la société.

Plusieurs consultants et autres tiers ont intenté des actions en justice ou formulé des demandes d'arbitrages contre Airbus SE pour obtenir réparation. Les accords conclus avec les autorités pourraient conduire à d'autres litiges commerciaux et à d'autres demandes d'arbitrage contre la société, ce qui pourrait avoir une incidence importante sur les états financiers, les activités et les opérations de la société.

Airbus SE a coopéré pleinement avec les autorités concernant les trois investigations initiées par des magistrats en France concernant les activités commerciales des intermédiaires en Lybie, Kazakhstan, Koweït et autres pays d'Europe de l'Est. En raison de l'entière coopération d'Airbus SE avec les autorités et du paiement d'une amende pour un montant de 15.8 millions d'euros, ces trois investigations ont été clôturées et l'action publique a été éteinte par l'effet d'une Convention judiciaire d'intérêt public ("CJIP") signée avec le PNF le 30 novembre 2022. Cela met fin aux procédures judiciaires en attente en France pour des activités historiques similaires.

L'impact au niveau d'Airbus SAS est neutre puisque la totalité du montant relatif à Airbus (commercial) sera facturé aux Natcos au prorata de la clef industrielle.

1.4.2 Procès du vol Air France 447

Le 1er juin 2009, un A330 assurant le vol AF447 d'Air France de Rio de Janeiro à Paris a disparu au-dessus de l'océan Atlantique avec 228 personnes à bord. L'épave a été retrouvée en avril 2011 après plusieurs campagnes de recherche organisées par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA), qui a publié son rapport d'enquête final en juillet 2012. À la suite de l'accident, le parquet de Paris a ouvert une enquête pour homicide involontaire et Airbus SAS a été mise en examen en mars 2011. En septembre 2019, les juges d'instruction ont clos l'enquête et prononcé un non-lieu général après une analyse approfondie des éléments techniques et juridiques de l'affaire. Cependant, la Cour d'appel de Paris a annulé la décision des magistrats instructeurs et a ordonné un procès pour homicide involontaire. Airbus et Air France ont contesté cette décision devant la Cour de cassation qui a déclaré le pourvoi irrecevable en août 2021 pour des raisons de procédure. Le procès devant le Tribunal correctionnel de Paris a eu lieu au cours du quatrième

trimestre de 2022. Le parquet a requis une relaxe de toutes les poursuites pénales contre Air France et Airbus. Le 17 avril 2023, le tribunal correctionnel de Paris a rendu son jugement et rejeté les charges pénales contre Airbus. Le 26 avril 2023, le Parquet Général de Paris a fait appel du jugement de relaxe d'Airbus et d'Air France. Par conséquent, Airbus fera appel de la décision sur les intérêts civils.

1.4.3 Litige commercial avec Qatar Airways

Arguant de la dégradation de la surface de certains de ses A350 et alléguant d'un « défaut de conception » sous-jacent, Qatar Airways a déposé une plainte contre la Société devant le tribunal de commerce de Londres le 17 décembre 2021.

Le 1er février 2023, les parties ont annoncé qu'elles étaient parvenues à un règlement à l'amiable et mutuellement acceptable concernant leur différend juridique relatif à la dégradation de surface des A350 et à l'immobilisation au sol des A350. Les parties ont renoncé à leurs actions en justice. L'accord ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité pour l'une ou l'autre des parties. Les parties se sont également entendues sur la livraison de 50 A321 et 23 A350.

1.5 Prime exceptionnelle versée aux salariés

Dans le contexte d'une inflation élevée, Airbus SAS a décidé de verser une prime exceptionnelle à ses salariés qui a été comptabilisée et versée sur le quatrième trimestre 2022.

1.6 Mouvements de titres

1.6.1 Fusions / TUP

- La société Aeroproduct a été absorbée par Airbus SAS, dans le cadre d'une opération de transmission universelle du patrimoine, le 22 décembre 2022.
- Le 1er septembre 2022 Airbus Singapore Pte Ltd a été absorbée par Airbus Services Asia Pacific Pte Ltd (renommée Airbus Singapore Pte Ltd le même jour). Airbus SAS, en sa qualité d'actionnaire de la société absorbante, a reçu en contrepartie 5 894 174 actions d'un montant de 12 861 254 SGD.

1.6.2 Augmentation de capital et autres contributions

- Le groupe Airbus a décidé de procéder à la réorganisation de ses activités aérostructures en France dans l'objectif d'intégrer au sein de la société Airbus Atlantic (anciennement STELIA Aerospace), société par actions simplifiée, dont le siège social est situé Zone Industrielle de l'Ancien Arsenal, 17300 Rochefort, identifiée sous le numéro 778 127 613

RCS La Rochelle ("Airbus Atlantic"), les activités aérostructures de la Société, exploitées sur ses sites de Nantes et Saint-Nazaire ainsi que les activités associées situées à Toulouse.

Dans cette optique, la société Airbus Operations SAS a fait apport le 26 octobre 2021 (avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2022) de sa branche complète d'activité aérostructures à la société Airbus Atlantic (anciennement STELIA Aerospace) via un apport partiel d'actifs soumis au régime des scissions. L'intégralité des Actions Airbus Atlantic reçues par Airbus Opérations SAS en rémunération de l'Apport (soit 91 280 000 actions ordinaires d'une valeur nominale d'un (1) euro chacune), ont été attribuées à l'Associé Unique Airbus SAS par voie d'une distribution exceptionnelle de dividendes en nature avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2022.

Simultanément à l'Apport et avec effet à la même date, la Société a transféré à Airbus Atlantic une activité de prestation de services sous forme de cession de fonds de commerce, entraînant le transfert des salariés concernés du site de Blagnac.

Il est précisé qu'Airbus Operations SAS et Airbus Atlantic sont des filiales à 100% de la Société.

En conséquence de ce qui précède, le capital social d'Airbus Atlantic a été augmenté d'un montant total de 91 280 000 euros passant de 200 000 000 à 291 280 000 euros.

La Valeur Nette Définitive de l'Apport s'élève à 1 386 089 795 euros.

Cette opération entre dans le cadre d'un apport attribution code 115.2 du Code Général des Impôts. La traduction comptable au sein d'Airbus SAS est la suivante :

- a) Les actions de la société bénéficiaire reçues gratuitement doivent être inscrites au bilan pour une valeur comptable des titres de la société apporteuse pondérée du rapport existant à la date de l'opération d'apport entre la valeur réelle des titres répartis et celle des titres de la société apporteuse
- b) La valeur comptable des titres de la société apporteuse figurant antérieurement au bilan est réduite à due concurrence.

En conclusion, au 31 décembre 2022, la valeur au bilan d'Airbus SAS des titres d'Airbus Opération SAS est de 6 803 093 396 euros (soit 6 894 948 762 euros diminué de 91 855 366 euros) et la valeur au bilan d'Airbus SAS des titres d'Airbus Atlantic est égale à 1 293 442 181 euros (soit 1 201 586 815 euros auxquels s'ajoutent 91 855 366 euros).

- Airbus SAS a augmenté le capital de 9268448 Canada Inc le 20 janvier 2022 à hauteur de 391 698 125 dollars US et le 13 décembre 2022 à hauteur de 4 019 992 dollars US. Airbus SAS a également contribué à hauteur de 58 301 875 dollars US au capital de 9268430 Canada Inc le 20 janvier 2022.
- Suite à la radiation de la société Eltra Holdings Pte Ltd le 30 novembre 2022, Airbus SAS a reçu des actions de la société Airbus China Ltd pour un montant de 12 460 181 euros.
- Airbus SAS a procédé à une augmentation de capital d'Airbus Invest SAS pour un montant de 120 000 000 euros le 7 février 2022.

- En 2022, Airbus SAS a contribué à hauteur de 47 328 000 euros au fonds AAP Compartiment et à hauteur de 3 000 000 euros au financement du fonds Aerofund III.
- Airbus SAS a également contribué à un nouveau fonds Clean H2 Infra Fund à hauteur de 1 464 137 euros qui a été suivi d'un premier remboursement de 288 000 euros
- Airbus a reçu un remboursement de 2 022 820 euros du fonds Aerofund II.
- Le 1 décembre 2022 Airbus SAS a contribué à hauteur de 89 998 000 RUB au capital de la filiale LLC Airbus RUS.

1.6.3 Acquisitions / créations

- CWAL (China World Aviation Leasing Co Ltd): Airbus a acheté les titres pour un montant de 9 100 000 dollars US représentant 75% du capital de la société CWAL jusqu'ici détenu par un tiers, devenant, de ce fait, l'associé unique de CWAL en date du 23 novembre 2022. La société CWAL a une filiale détenue à 100% en Irlande, CWAL Ireland.
- Airbus Beluga Transport SNC, la filiale détenue à 99% par Airbus SAS et à 1% par Airbus Invest SAS a été créée le 13 juillet 2022.

1.6.4 Ventes / cessions

- Airbus SAS a vendu le 24 novembre 2022 la totalité de ses actions dans les sociétés DASYC et ATESE dans le cadre d'une opération globale de cession de l'ensemble des actions et des titres de créance (prêts & obligations), pour un prix global de 265 000 euros.

1.6.5 Liquidations

- La société Eltra Holdings Pte Ltd a été radiée le 30 novembre 2022. Les titres étaient totalement dépréciés au bilan.
- La société FEI Ltd a été liquidée le 27 mai 2022. Le montant des titres détenus par Airbus SAS s'élevait à 5 972 762 euros.
- La SCI Les Herbages a été liquidée le 29 juin 2022. Le montant des titres s'élevait à 377 311 euros.
- Airbus Singapore Limited a été absorbée par Airbus Services Asia Pacific Ltd le 1er septembre 2022 et est par conséquent dissoute.
- La société SEMIDIAS a été liquidée le 19 décembre 2022. La valeur des titres était de 30 489 euros.

2. Principes et méthodes comptables

Les comptes annuels de la société ont été établis suivant les principes comptables généralement admis conformément à la réglementation en vigueur, résultant de l'application du règlement ANC n°2014-03.

L'établissement des comptes annuels nécessite de la part de la direction de la Société d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Ces estimations ou hypothèses peuvent être révisées d'exercice en exercice.

L'exercice a une durée de 12 mois et couvre la période du 01/01/2022 au 31/12/2022. L'exercice précédent avait une durée de 12 mois recouvrant la période du 01/01/2021 au 31/12/2021.

2.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition, de production ou d'apport sauf pour celles qui ont fait l'objet d'une réévaluation globale.

Les règlements CRC n° 2002-10 (relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs) et n° 2004-06 (relatif à la définition, la comptabilisation et l'évaluation des actifs) sont appliqués dans les comptes de la société.

Les logiciels autonomes conçus en interne sont comptabilisés à l'actif.

Les immeubles, les agencements de bâtiments, les ouvrages d'infrastructure, le matériel aérien immobilisé, le matériel de transport et le mobilier de bureau font l'objet d'un amortissement linéaire.

L'amortissement dégressif est pratiqué pour les biens y ouvrant droits, sachant que l'écart entre l'amortissement dégressif et l'amortissement linéaire est porté en amortissement dérogatoire au passif du bilan.

Les principales durées d'utilisation sont les suivantes :

Progiciels acquis et logiciels développés, brevets	1 à 5 ans
Constructions	6 à 50 ans
Ouvrages d'infrastructures et installations générales	10 à 30 ans
Installations complexes spécialisées	6 à 10 ans
Matériels et outillages industriels	3 à 30 ans
Matériel aérien immobilisé	10 à 35 ans
Autres	3 à 15 ans

Les intérêts des emprunts spécifiques à l'achat ou à la production des immobilisations ne sont pas inclus dans le coût des immobilisations.

2.2 Immobilisations financières

La valeur brute des participations et des titres est constituée par le coût d'acquisition historique ou par la valeur d'apport. Lorsque la valeur d'inventaire de ces participations devient inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée pour le montant de la différence. Dans le cas des titres de participation, la valeur d'inventaire est généralement établie par référence aux capitaux propres, mais aussi en fonction de la rentabilité, des perspectives d'avenir et de l'utilité des participations considérées pour l'entreprise.

Les créances et prêts rattachés aux participations sont enregistrés à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est enregistrée lorsqu'apparaît une perte probable.

Les prêts en devises sont réévalués au cours de clôture.

2.3 Stocks et en-cours

Les stocks de pièces détachées sont valorisés au coût d'achat moyen pondéré. Une provision pour dépréciation des stocks de pièces détachées est constituée pour tenir compte de la durée de vie des pièces.

Les avions produits sont considérés comme produits finis une fois les activités de production terminées et les avions remis au département en charge de la gestion des livraisons aux clients. Avant cette phase, le coût de production des avions, y compris les frais de transport, est enregistré en en-cours de production.

Les avions de deuxième main sont valorisés à leur coût d'achat.

Une provision pour dépréciation des stocks de produits finis ou d'en-cours est constatée lorsque la juste valeur est inférieure à la valeur d'inventaire.

2.4 Créances d'exploitation

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est enregistrée lorsqu'une perte probable apparaît.

2.5 Opérations en devises étrangères

Les opérations en devises sont converties en euros au cours de clôture en vigueur à la date de la transaction (ou un cours représentant une approximation raisonnable) et les dettes et créances sont réévaluées au cours de clôture. Les écarts de conversion en résultant sont inscrits, suivant le cas, en écart de conversion actif ou passif.

Par ailleurs, les pertes de change latentes font l'objet de provisions pour risques et les gains latents ne sont pas inclus dans les résultats.

Les avoirs clients libellés en devises qui feront l'objet d'un décaissement sont réévalués au taux de clôture. Les avoirs libellés en devises qui donnent lieu à des prestations de services supplémentaires ne sont pas réévalués en tant qu'éléments non monétaires.

2.6 Couverture de change

Les ventes d'Airbus sont majoritairement libellées en dollars US, alors qu'une partie significative des coûts est encourue en euros et en livres sterling. Par conséquent, Airbus utilise des instruments de couverture de change pour minimiser son exposition en dollars sur les ventes d'avions et son exposition sur les achats en livres sterling.

Les flux couverts correspondent aux prévisions mensuelles de flux en dollars pour un mois donné sur la base des dates de livraison des avions. Le montant à couvrir est décidé par le Comité de Trésorerie d'Airbus sur la base des livraisons d'avions considérées comme hautement probables, à savoir les livraisons correspondant à des commandes fermes ou à des engagements de commande ayant une très forte probabilité de se matérialiser sur la base des documents contractuels échangés.

Les principaux instruments financiers utilisés sont des ventes à terme de dollars contre euros. Ces instruments ne sont pas détenus à titre spéculatif. La relation de couverture est documentée

entre les instruments financiers et les flux mensuels en dollars couverts. L'exposition sur les achats en livres sterling est en partie couverte par des ventes à terme de dollars contre des livres sterling.

Le montant des couvertures débouclées en 2022 est comptabilisé en résultat d'exploitation et s'élève à (2 733) millions d'euros (charge) contre (503) millions d'euros au titre de l'exercice 2021.

Les différences de change sont enregistrées en résultat d'exploitation (chiffre d'affaires) pour refléter les relations de couverture existantes.

Les stocks sont valorisés au cours historique, sans tenir compte des couvertures existantes. La prise en compte du cours couvert dans le cadre de l'évaluation des stocks d'avions commerciaux n'aurait pas d'impact sur le compte de résultat puisque ce résultat est redistribué dans le cadre du mécanisme de l'Advance Pricing Agreement Civil (Note 2.13).

Le montant des engagements non débouclés est présenté dans la note 14 A.

2.7 Recherche et développement

Les frais de recherche et de développement sont comptabilisés en charges dans l'exercice au cours duquel ils sont encourus, hors dépenses d'outillages spécialisés, d'installations d'essais et de prototypes.

2.8 Provisions réglementées

Les provisions réglementées concernent les amortissements dérogatoires calculés selon la législation fiscale en vigueur.

2.9 Provisions pour risques et charges

Des provisions pour risques et charges sont constituées lorsque la Société a une obligation à l'égard d'un tiers et qu'il est probable ou certain qu'elle devra faire face à une sortie de ressources estimable au profit de ce tiers sans contrepartie. Ces provisions sont estimées par le management en prenant en considération les hypothèses les plus probables à la date d'arrêté des comptes.

Lorsque la composante temps a un effet significatif sur l'évaluation de la provision, les flux attendus de sortie de ressources sont actualisés.

2.9.1 Provisions pour litiges

Les provisions pour litiges sont enregistrées à la suite d'actions légales, d'enquêtes gouvernementales et autres plaintes déposées contre la Société qui font référence à des événements passés. Elles sont estimées par la direction lorsque la sortie de ressources apparaît probable et que l'obligation est estimable.

2.9.2 Provisions séries

Provision DMC

Airbus Military SL, filiale d'Airbus SAS, a un contrat avec plusieurs nations, représentées par l'OCCAR, pour la conception, le développement, la fabrication et la livraison de 170 avions A400M.

Dans ce cadre, Airbus Military SL a conclu des accords avec des partenaires industriels, parmi lesquels Airbus SAS. Airbus Military SL a également délégué à Airbus SAS la gestion du développement de l'ensemble du programme ainsi que certains risques afférents à travers le contrat DMC (Development Management Contract), pour lequel Airbus SAS a été rémunérée.

Ce contrat est inclus dans l'APA A400M (voir la note 2.15) qui prévoit que les coûts et revenus cumulatifs relatifs à ce contrat à fin 2012 sont transférés à l'UTE (une structure de participation relevant du droit espagnol) au fur et à mesure de la livraison des avions. Les coûts encourus et revenus perçus à partir de 2013 au titre de ce contrat sont transférés à l'UTE au cours du même exercice. La provision DMC est reprise au même rythme que les coûts et revenus antérieurs à 2012 et transférés à l'UTE.

Pour la phase de production de l'A400M, le management du programme a été délégué par Airbus Military SL à Airbus Defence & Space SAU à travers le contrat PMC (« Programme Management Contract ») effectif depuis janvier 2014.

Provisions pour perte sur contrats de vente

Les commandes pouvant donner lieu à la constitution de provisions pour pertes, sont celles enregistrées en carnet au 31 décembre, c'est-à-dire celles pour lesquelles, à cette date, un contrat a été signé et un acompte significatif encaissé. Les pertes probables sur l'ensemble du contrat concerné, dès lors qu'elles sont connues, font l'objet de provisions pour risques.

Les pertes sur contrat sont identifiées en suivant la progression du programme et en mettant à jour l'estimation des coûts du contrat. L'étendue des hypothèses, jugements et estimations retenus varie en fonction de la taille des contrats et des programmes correspondants. En particulier, le démarrage de nouveaux programmes induit un niveau accru d'estimations et de jugements relatifs aux prévisions de développement, de production et de certification, ainsi qu'aux prévisions de coûts.

Ces estimations et jugements sont sujets à modification en fonction de la disponibilité de nouvelles informations, au fur et à mesure de l'avancement des contrats et des programmes.

La part de perte pondérée par le pourcentage d'avancement des travaux est comptabilisée en dépréciation des en-cours.

Les flux dollars inclus dans les provisions pour perte sur contrats de ventes, sont convertis à un taux de change (appelé « compounded rate ») qui inclut les résultats du portefeuille des couvertures de change.

Provision pour garanties liées aux valeurs résiduelles des avions

Les garanties de valeurs résiduelles des avions consenties par Airbus SAS depuis 2006 sont enregistrées en provisions pour risques. Les engagements d'Airbus SAS envers les compagnies aériennes sont présentés en note 14 D. Les paramètres du modèle d'évaluation du risque sur ces provisions sont révisés chaque année pour être en ligne avec les conditions actuelles de marché et la probabilité d'exercice de ces engagements.

Provisions pour prestations à fournir et autres provisions pour risques séries

Les travaux, consécutifs à une vente, que l'entreprise devra réaliser pour respecter ses engagements, sont provisionnés dès l'exercice de comptabilisation de la vente lorsque leur montant peut être déterminé avec une assurance raisonnable.

2.9.3 Provisions pour risques support après-vente

Une provision pour garantie est constituée pour la part des coûts de modification ou de maintenance après-vente qu'Airbus doit couvrir contractuellement. La provision n'est constituée que pour les avions livrés. Le cas échéant, le coût de la garantie est retenu dans l'estimation des pertes sur contrats.

De plus, pour des modifications ou la résolution de problèmes techniques connus au titre desquelles Airbus a une obligation, une provision pour risque spécifique est comptabilisée. Elle est constituée sur la base des coûts prévisionnels, pour les avions déjà livrés.

Les flux dollars inclus dans ces provisions sont convertis à un taux de change (appelé « compounded rate ») qui tient compte des couvertures de change contractées.

2.9.4 Provisions pour retraites et médailles

La dette actuarielle relative aux indemnités de départ en retraite des personnels de la Société et aux médailles du travail a été évaluée par un cabinet d'actuaire à 396 787 617 euros à partir d'hypothèses actuarielles mises à jour fin 2022. Ces engagements sont provisionnés à hauteur de 392 964 677 euros dans les comptes au 31 décembre 2022. La part des engagements de retraite non provisionnés au 31 décembre 2022, soit 3 822 940 euros, sera enregistrée sur la

durée d'activité moyenne résiduelle prévisionnelle au sein de la société conformément à la méthode 1 (méthode dite du corridor) de la recommandation n°2013-R.02 de l'ANC.

Les engagements liés à la mise en place en 2002 d'un plan de retraite pour les salariés appartenant au Comité Exécutif du groupe sont provisionnés et figurent au passif du bilan pour un montant de 16 944 094 €.

Les engagements du plan de retraite des salariés et anciens salariés du Comité Exécutif du Groupe s'élève 26 684 052 € au 31 décembre 2022. Cet engagement est financé par un contrat d'assurance avec AXA dont le montant s'élève à 18 734 100 € au 31 décembre 2022. La Société applique la méthode dite du corridor qui permet une reconnaissance différée dans les comptes des pertes et gains actuariels et des modifications de régime.

Ces engagements s'analysent de la manière suivante : les membres du Comité Exécutif bénéficient d'un engagement de retraite complémentaire prévu dans leur contrat de travail. La politique générale consiste à leur accorder un complément de pension annuelle leur permettant d'atteindre 50 % de leur salaire de base annuelle au terme de cinq ans de participation au Comité Exécutif, selon qu'ils atteignent l'âge de 60 à 65 ans. Dans le cas des présidents exécutifs, l'âge de la retraite est fixé à 60 ans. Cet engagement s'établit à 60 % après dix ans de participation au Comité Exécutif d'Airbus.

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation de la dette actuarielle à fin 2022 sont les suivantes :

- Taux actualisation	3.10 %
- Taux d'inflation	2.10%
- Taux de revalorisation des salaires	3%
- Age de départ à la retraite	entre 62 et 67 ans, selon les catégories et l'âge
- Table de mortalité	INSEE TD/TV 2016-2018

Concernant la provision pour médailles du travail (28 314 519 euros) elle est calculée au fur et à mesure du temps de présence des salariés, en fonction de la probabilité que les salariés atteignent l'ancienneté requise pour l'octroi d'une médaille et prenant en compte les gratifications qui risquent d'être versées pour toute la période de travail.

L'impact de la modification en 2022 du plan relatif aux allocations de retraite (annulation du paiement du préavis versé pour les départs après le 1^{er} janvier 2024) est amorti linéairement sur la durée de vie active moyenne attendue des salariés à compter du 28 février 2022 (soit 14,55 ans).

2.10 Reconnaissance du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est relatif essentiellement à la vente des avions, des pièces de rechange et de services spécifiques après-vente. Les revenus et la marge sont reconnus à la livraison de

chaque avion dès lors que les risques et avantages inhérents à la transaction ont été transférés à l'acheteur.

Compte tenu de la forte implication de certaines compagnies aériennes « clients de lancement » dans le processus de développement et de production du programme A350 XWB, la société applique la méthode de comptabilisation à l'avancement pour les contrats signés avec ces compagnies.

Suite à la renégociation du contrat de vente avec une des compagnies aériennes « clients de lancement », la méthode de comptabilisation de ce contrat a été modifiée et les revenus et la marge sont désormais reconnus à la livraison de chaque avion. »

La présentation en chiffre d'affaires des incidences des couvertures de change est exposée dans la note 2.6 Couverture de change.

2.11 Impôt sur les sociétés

Dans le cadre de l'Impôt sur les sociétés, la société Airbus SAS est tête d'intégration fiscale d'un groupe fiscal constitué par les sociétés suivantes:

Aeropart

Airbus

Airbus Atlantique

Airbus ATR

Airbus Cybersecurity

Airbus Defence and Space Holding SAS

Airbus Defence and Space SAS

Airbus Defense and Space Holding France SAS

Airbus Developpement

Airbus DS Geo SA

Airbus DS SLC

Airbus Exo Autonomy

Airbus Exo Services

Airbus Exo Zéro Emissions
Airbus Flight Academy europe
Airbus Helicopters
Airbus Invest SAS
Airbus Mobility SAS
Airbus Opérations SAS
Airbus Protect (ex-Apsys)
Airbus UpNext
AirBusiness Academy
Immobilière Aelis
Matra Defense
Navblue SAS
Projic 9
STAR Real Estate
Stelia Aerospace Composites
Stormshield
Survey Copter
Testia SAS

Dans le cadre de l'intégration fiscale, les charges d'impôt sont supportées par les sociétés intégrées (filiales et mère) comme en l'absence d'intégration fiscale. Cette charge est donc calculée sur leur résultat propre après imputation de tous leurs déficits antérieurs. Les économies d'impôt réalisées par le groupe grâce aux déficits sont conservées chez la société mère et sont considérées comme un gain immédiat de l'exercice. Sur l'exercice où les filiales redeviendraient bénéficiaires, la société mère supporterait alors une charge d'impôt.

2.12 Advance Pricing Agreement US FAL

Un accord préalable de prix de transfert entre Airbus SAS et Airbus Americas Inc a été signé fin 2019 pour les exercices 2016 à 2019. Cet accord couvre les activités d'assemblage des avions de la chaîne d'assemblage de Mobile (Alabama, USA). La demande de renouvellement déposée

en juin 2019 par la société pour la période 2020 à 2024 a été acceptée le 24 mars 2020 par l'autorité compétente française et le 1^{er} avril 2020 par l'autorité compétente américaine. Cet accord a été signé le 15 février 2023 par les autorités compétentes.

2.13 Advance Pricing Agreement Airbus Canada

Une demande d'accord préalable de prix de transfert entre Airbus SAS et Airbus Canada (ACLP) a été déposée fin 2020 pour la période 2019 à 2023. Cette demande couvre les services rendus par Airbus SAS à Airbus Canada dans le cadre du programme A220 (support à la vente, aux achats et aux services après-vente) ainsi que la rémunération des intangibles mis à disposition par Airbus SAS à Airbus Canada notamment la marque Airbus. Les discussions entre les autorités compétentes sont en cours.

Ci-dessous sont détaillés les APA pour lesquels en l'absence d'accord formel des autorités fiscales compétentes les prix de transfert sont appliqués dans la continuité des accords applicables jusqu'à fin 2019. Il est à noter que si les accords finalement agréés par les autorités fiscales compétentes étaient différents, cela aurait pu avoir un impact sur les comptes.

2.14 Advance Pricing Agreement Civil

2.15 Advance Pricing Agreement A400M

2.14 Advance Pricing Agreement Civil

Le 27 avril 2004, un accord préalable de prix de transfert multilatéral (Advanced Pricing Agreement) a été signé par les autorités fiscales allemandes, espagnoles, françaises et britanniques. Cet accord couvre les activités communes « Common Business » d'Airbus exécutées par Airbus SAS et les quatre entités nationales « NATCOs » (Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd et Airbus Operations SL). L'avion de transport militaire « A400M » est exclu de l'accord.

La méthode de prix de transfert prévoit un partage des résultats, selon laquelle ce résultat généré par l'activité « Common Business » est :

- alloué à Airbus SAS selon la méthodologie « cost plus » afin de compenser les fonctions centrales assumées par l'entité ;
- et pour la part résiduelle, partagée entre les quatre NATCOs sur la base d'une clé d'allocation, représentant leur contribution respective dans ce résultat résiduel (la clé d'allocation utilisée vise à refléter la part respective des charges de production et de développement encourus dans les quatre NATCOs).

Cet accord a été reconduit par les autorités fiscales sur les mêmes bases jusqu'à la fin de l'exercice 2019. Comme proposé par le contrat, une demande de renouvellement pour les périodes fiscales de 2020 à 2024 a été déposée en juin 2019 aux quatre administrations fiscales.

A cette date, aucun élément n'a été identifié pouvant remettre en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021 et 2022.

2.15 Advance Pricing Agreement A400M

Un APA spécifique au programme A400M a été signé formellement en 2013 par les quatre administrations fiscales (France, Allemagne, Espagne, Royaume-Uni). Cet accord détermine les conditions de rémunération des sociétés Airbus SAS, Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd, Airbus Defence & Space GmbH et Airbus Defence & Space SAU pour les activités de développement, de production et de vente des A400M à la société AMSL, qui a pour clients différentes nations, la plupart représentées par l'OCCAR. Une structure en participation de droit espagnol (UTE) permet de partager les résultats des ventes de ces avions. L'APA stipule que la société Airbus SAS sera compensée pour ses coûts et produits engagés au titre du programme sans prendre part au partage du résultat.

Cet accord ne couvre pas les activités de services et de support. A cette date, aucun élément n'a été identifié pouvant remettre en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021 et 2022.

2.16 Accord de partage du chiffre d'affaires relatif aux activités de service et de support de l'A400M

Les sociétés Airbus SAS, Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd, Airbus Defence & Space SAU et Airbus Defence & Space GmbH ont signé un accord de répartition du chiffre d'affaires relatif aux activités de services et de support de l'A400M. Cet accord définit les modalités de rémunération des sociétés concernées pour les activités réalisées depuis qu'elles ont débuté.

2.17 Autres points fiscaux

Concernant le contrôle fiscal portant sur les exercices 2016 et 2017, la société a payé les montants acceptés en 2022. La société est, par ailleurs, en discussion avec l'administration pour obtenir un dégrèvement d'impôt concernant des provisions qui ont été rehaussées à fin 2017 mais fiscalisées en 2019.

Un nouveau contrôle fiscal au titre des exercices 2019 et 2020 a débuté début 2022. La société a reçu une proposition de rectification fin 2022 et a constitué les provisions correspondantes.

Afin de tirer les conséquences fiscales des "deferred prosecution agreements" conclus avec le Department of Justice américain et le Serious Fraud Office britannique et de la convention judiciaire d'intérêt public conclue avec le Parquet National Financier, le groupe Airbus a sollicité, dans le cadre de la circulaire du 28 Janvier 2019 du Ministre de l'Action et des Comptes Publics, la mise en conformité de sa situation fiscale en matière d'impôt sur les sociétés, de CVAE et de retenue à la source. Les modalités de cette mise en conformité ont été arrêtées avec le service

compétent de la Direction générale des finances publiques fin 2022. Les montants correspondant sont comptabilisés dans les comptes de l'exercice.

2.18 Consolidation

Conformément à l'article L 233-17 du Code de Commerce, Airbus SAS est exemptée, en tant que mère de sous-groupe, d'établir des comptes consolidés et un rapport sur la gestion du groupe. En effet, les comptes individuels de la Société, ainsi que ceux des sociétés qu'elle contrôle et sur lesquelles elle exerce une influence notable, sont intégrés globalement dans les comptes consolidés de la société Airbus SE.

2.19 Transaction avec les parties liées

Aucune transaction avec les parties liées présentant une importance significative et non conclue à des conditions normales de marché n'est intervenue sur l'exercice.

2.20 Rémunérations allouées aux organes de direction et d'administration

Le détail des rémunérations des administrateurs et des dirigeants est communiqué dans le rapport annuel 2022 d'Airbus SE.

3. Événements post-clôture

Dans le dossier Qatar Airways, le 1er février 2023, les parties ont annoncé qu'elles étaient parvenues à un règlement à l'amiable et mutuellement acceptable concernant leur différend juridique relatif à la dégradation de surface des A350 et les immobilisations au sol des A350. Les parties ont procédé à l'abandon de leurs actions légales. L'accord ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité pour l'une ou l'autre des parties. Les parties se sont également entendues sur la livraison de 50 A321 et 23 A350.

Le 14 février 2023, Airbus SE a nommé Thomas Toepfer pour succéder à Dominik Asam en tant que directeur financier à partir du 1er septembre 2023. Suite au départ de Dominik Asam le 3 mars 2023, Xavier Tardy, directeur financier pour Airbus Defence & Space, assurera la continuité pendant la période de transition en sus de son rôle actuel.

4. Autres informations

Airbus SAS est consolidée dans les états financiers d'Airbus SE, société européenne dont le siège est à Amsterdam, Pays-Bas, Mendelweg 30, 2333 CS Leiden.

AIRBUS SAS

NOTE 1 : IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

A - VALEURS BRUTES

(Milliers d'Euros)

	31/12/2021	31/12/2022			Total
		Augmentations	Transferts	Cessions	
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES					
Concessions, brevets, licences, marques	514 750	1 469	15 247	(2 277)	529 188
Immobilisations incorporelles en cours	16 065	18 531	(14 440)		20 155
	530 814	20 000	807	(2 277)	549 343
IMMOBILISATIONS CORPORELLES					
Terrains et aménagements de terrains	82 433		83	(35)	82 481
Constructions	1 574 515		23 195	(3 272)	1 594 439
Matériel et équipement	419 843	1 999	14 724	(1 309)	435 257
Matériel de transport - avions Beluga (1)	1 202 337	11 247	259 225		1 472 809
Autres immobilisations	82 452	1 893	2 785	(516)	86 615
Immobilisations en cours (1)	682 135	181 214	(300 820)		562 530
	4 043 716	196 354	(807)	(5 133)	4 234 131
TOTAL IMMOBILISATIONS	4 574 531	216 353		(7 410)	4 783 474

(1) Inclus la mise en service d'un Beluga XL en 2022. Au 31 décembre 2022, 4 unités sont en service.

AIRBUS SAS

B - AMORTISSEMENTS

(Milliers d'Euros)

	31/12/2021	31/12/2022		
		Dotations	Reprises	Total
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	483 649	24 946	(2 273)	506 322
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
Terrains et aménagements de terrains	18 248	422	(20)	18 650
Constructions	872 220	33 043	(1 604)	903 660
Matériel et équipement	277 223	15 569	(800)	291 992
Matériel de transport - avions Beluga	411 594	49 468		461 062
Autres immobilisations	66 100	3 508	(257)	69 351
	1 645 385	102 010	(2 680)	1 744 714
TOTAL AMORTISSEMENTS	2 129 033	126 956	(4 953)	2 251 036

C - VALEURS NETTES

	31/12/2022
Total valeurs brutes immobilisations incorporelles	549 343
Total amortissements immobilisations incorporelles	506 322
TOTAL VALEURS NETTES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	43 021

Total valeurs brutes immobilisations corporelles	4 234 131
Total amortissements immobilisations corporelles	1 744 714
TOTAL VALEURS NETTES IMMOBILISATIONS CORPORELLES	2 489 416

AIRBUS SAS

NOTE 2 : IMMOBILISATIONS FINANCIERES

(Milliers d'Euros)

		31/12/2021	31/12/2022		
		Net	Brut	Dépréciations	Net
Participations (1)	Note 3-A	14 630 824	15 257 665	(651 125)	14 606 540
Créances rattachées à participations	Note 3-B	5 237	7 132		7 132
Prêts	Note 3-C	1 532 968	1 702 725	(137 674)	1 565 051
Titres immobilisés	Note 3-D	44 156	103 640	(10 003)	93 637
		16 213 185	17 071 161	(798 802)	16 272 360

(1) incl. (560) M€ de dépréciation des participations 9268448 Canada Inc. et 9268430 Canada Inc.

AIRBUS SAS

NOTE 3-A : FILIALES ET PARTICIPATIONS

	Participation en %	Valeur d'inventaire au 31/12/2022
1) Filiales (capital détenu à 50% et plus)		
AIRBUS OPERATIONS SAS	100,00	6 803 093 397
AIRBUS INVEST SAS	100,00	600 376 176
AIRBUS JAPAN KK	100,00	605 512
AIRBUS CHINA Limited	100,00	109 689 236
Airbus (Tianjin) DELIVERY CENTER Ltd	100,00	10 000 000
SATAIR AS	100,00	342 845 960
AIRBUS AMERICAS, Inc	100,00	1 079 249 790
AirBusiness Academy SAS	100,00	12 000 000
AIRBUS COLOMBIA SAS	100,00	400 000
Airbus ATR SAS	100,00	91 507 614
Airbus DEVELOPPEMENT	100,00	3 048 950
AIRBUS KOREA LIMITED	100,00	87 691
Airbus Group (Malaysia) SDN BHD	100,00	121 207
IMMOBILIÈRE AELIS	100,00	20 000
Airbus Atlantic (ex-STELIA)	100,00	1 293 442 181
Golden Valley Investment PTE. LTD.	100,00	8 706 523
SEPANG	100,00	30 110 348
Airbus UpNext	100,00	13 500 000
Aeropart	100,00	17 321 044
Canada Inc CanCo1	100,00	111 246 321
Canada Inc CanCo2	100,00	1 332 096 769
Testia SAS	100,00	10 002 396
Airbus Portugal	100,00	50 000
AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL SNC	99,90	1 553
Airbus Protect SAS (ex-Apsys)	90,88	41 091 000
PT AIRBUS GROUP INDONESIA	99,00	192 434
Airbus Group Rus	99,00	1 525 350
AIRBUS DS HOLDING SAS	100,00	2 318 582 570
AIRBUS HELICOPTERS	100,00	956 875 403
Airbus AEROASSURANCES	90,00	13 720
SEMATRA	74,46	20 207
AIRBUS MILITARY SL	69,40	2 089
AIRBUS BRASIL NEGOCIAS AEROESPACIAIS Ltda	62,74	6 436 000
ASB Aerospaciale Batteries	50,00	3 936 550
AIRBUS VIETNAM LIMITED	100,00	179 620
Airbus Canada Limited Partnership (ex-CSALP)	50,07	20 409 039
Airbus Beluga Transport	99,99	99 990
China World Aviation Leasing Co. Limited	100,00	11 913 140
2) Participations (capital détenu à plus de 10%)		
CVT	49,99	1 593 060
AUCTUS	49,00	3 663 315
BYBLOS	25,00	1 062 966
Aerospace Technology Park S.A.	30,00	2 500 000
SECBAT - Ste Européenne de Construction de l'Avion Breguet	24,95	17 902
SOFEMA	21,62	3 259 603
BOOSTAEROSPACE SAS	40,00	20 000
ODAS	10,00	2 999 668
CERFACS	13,11	83 848
Airbus Singapore Pte Ltd	23,38%	5 327 837
3) Autres participations		
Autres participations		6 337 146
TOTAL		15 257 665 124

AIRBUS SAS

FILIALES ET PARTICIPATIONS AU 31/12/2022

(Euros sauf mention contraire)

FILIALES ET PARTICIPATIONS	Pays	Capital social (1)	Quote part du capital détenu	Valeur comptable des titres de participation		Chiffres d'affaires hors taxes du dernier exercice (2021)	Bénéfice ou perte du dernier exercice (2021)	Dividendes encaissés au cours de l'exercice 2022
				Brut	Net			
AIRBUS OPERATIONS SAS 31060 Toulouse	France	1 008 826 931	100%	6 803 093 397	6 803 093 397	9 096 850 383	834 865 792	
AIRBUS ATR 31770 Colomiers	France	30 528 000	100%	91 507 614	91 507 614	54 070 966	(52 343 682)	
AIRBUS DS HOLDING SAS 92152 Suresnes	France	21 391 489	100%	2 318 582 570	2 318 582 570	0	(14 211)	
Airbus Atlantic (ex STELLIA) 17300 Rochefort	France	291 280 000	100%	1 293 442 181	1 293 442 181	1 384 144 000	79 892 000	
AIRBUS INVEST SAS 31700 BLAGNAC	France	602 525 249	100%	600 376 176	600 376 176	0	(1 390 290)	
AIRBUS AMERICAS, Inc Herndon, Virginia 20171 USA	USA	USD 925 037 028	100%	1 079 249 790	1 079 249 790	USD 2 618 113 840	USD 13 709 499	USD 400 000 000
AIRBUS CHINA Limited Duddell Street Central, Hong Kong	Chine	USD 1 107 673	100%	109 689 236	109 689 236	USD 83 124 919	USD (868 409)	
926 8448 CANADA INC (CanCo2)	Canada	USD 2 649 469 790	100%	1 332 096 769	850 696 768	USD 0	USD 69 045 067	
Autres participations				1 629 627 391	1 459 902 472			
SOUS-TOTAL FILIALES				15 257 665 124	14 606 540 204			

(1) Capital social au 31/12/2022.

AIRBUS SAS

NOTE 3-B : CREANCES RATTACHEES A DES PARTICIPATIONS

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2021
Créances rattachées à des participations	7 132		7 132	5 237
	7 132		7 132	5 237

NOTE 3-C : PRETS

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2021
AIRBUS OPERATIONS SAS	1 586 963	51 430	1 535 533	1 553 489
DIVERS	115 762		115 762	114 188
Dépréciation	(137 674)		(137 674)	(134 708)
	1 565 051	51 430	1 513 621	1 532 968

Note 3-D : TITRES IMMOBILISES

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2021
FCPR AEROFUND	40 290		40 290	39 313
AAP Compartiment	55 448	47 328	8 120	8 120
ADVANCE CAPITAL EUROPE	6 166		6 166	6 166
DIVERS	1 736		1 736	560
Dépréciation	(10 003)		(10 003)	(10 003)
	93 637	47 328	46 309	44 156

AIRBUS SAS

NOTE 4 : STOCKS ET EN-COURS

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022			31/12/2021
	Brut	Dépréciations	Net	Net
Matières premières et approvisionnements	-		-	5 227
En cours de production	14 463 682	(126 321)	14 337 362	13 837 433
Produits finis	1 111 841	(252 120)	859 720	1 613 406
Marchandises / rechanges	914 406	(239 764)	674 642	689 733
	16 489 929	(618 205)	15 871 724	16 145 799

AIRBUS SAS

NOTE 5 : CREANCES

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2021
Fournisseurs - Avances et acomptes versés sur commandes	3 321 264	2 037 928	1 283 336	1 592 368
Créances d'exploitation				
Créances clients	869 538	869 538		1 274 234
Créances clients - Factures à émettre	359 347	359 347		305 906
Créances clients - Effets de commerce	176 367	176 367		412 038
	1 405 251	1 405 252		1 992 177
Créances diverses				
<u>Créances groupe et comptes rattachés</u>	556 340	556 340		389 010
<u>Autres créances diverses</u>				
TVA	263 687	263 687		234 997
Etat - Impôt sur les sociétés	447 512	447 512		221 122
Autres créances	390 007	390 007		122 788
	1 101 205	1 101 205		578 907
Total créances diverses	1 657 545	1 657 545		967 917
TOTAL CREANCES	6 384 061	5 100 725	1 283 336	4 552 462

AIRBUS SAS

NOTE 6 : PROVISIONS POUR DEPRECIATION D'ACTIFS

(Milliers d'Euros)

	31/12/2021	Transferts (Note 10)	Dotations	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	31/12/2022
Dépréciation série divers	33 919		6 790	(2 584)		38 124
Dépréciation des stocks (1)	475 145		166 690	(409 918)		231 917
Dépréciation autres	58 459		88 066			146 525
SERIES	567 522		261 546	(412 502)		416 566
Dépréciation créance clients	77 238		32 890	(8 960)		101 168
SUPPORT	77 238		32 890	(8 960)		101 168
Dépréciation stock pièces dét.	199 818		42 513	(2 567)		239 764
SUPPORT HAMBOURG	199 818		42 513	(2 567)		239 764
Depreciation des prêts	134 708		11 408	(8 442)		137 674
Dépréciation des disponibilités			180			180
Dépréciation des immo. Financières (2)	142 752		561 735	(43 359)		661 128
Dépréciation creances diverses	150 229		14 561	(62 368)		102 422
RISQUES DIVERS	427 689		587 885	(114 170)		901 404
TOTAL P° POUR DEPRECIATION D'ACTIFS	1 272 267		924 833	(538 199)		1 658 901

(1) Les reprises des dépréciations des stocks s'expliquent notamment (1) pour 0,2Bn€ par la renégociation commerciale d'un contrat "de lancement" (voir paragraphe 2.10) dont le chiffre d'affaires est désormais reconnu à la livraison des avions et (2) pour 0,1Bn€ par la livraison d'avions A330 en 2022.

(2) Les dépréciations des immobilisations incluent 560 M€ de dépréciation des participations 9268448 Canada Inc. et 9268430 Canada Inc.

AIRBUS SAS

NOTE 7 : CHARGES CONSTATEES D'AVANCE

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022			31/12/2021
	A moins de 1 an	A plus de 1 an	Total	
Charges constatées d'avance				
Avoirs émis d'avance avions	485 464	1 877 733	2 363 196	2 612 314
Avoirs émis d'avance (autres)	8 587		8 587	4 498
Charges constatées d'avance avions	30 549	215 115	245 665	238 898
Charges constatées d'avance (autres)	4 692	83 175	87 867	39 282
TOTAL	529 291	2 176 023	2 705 315	2 894 992

AIRBUS SAS

NOTE 8 : ECARTS DE CONVERSION ACTIF

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
- Prêts / emprunts	352	
- Clients	158 231	27 659
- Fournisseurs	103 098	53 211
- Autres	5	2 610
TOTAL	261 685	83 480

AIRBUS SAS

NOTE 9 : CAPITAUX PROPRES

A - Répartition du capital

	Nombre	%	Valeur nominale
1. AIRBUS S.E.	3 388 144	94,73%	1 Euro
2. Airbus Defence and Space SAU	188 625	5,27%	1 Euro

Note : Toutes les actions sont des actions ordinaires

B - Variation des capitaux propres

	31/12/2021	Affectation résultat	Merge AIS SAS	Dividendes versés	Provisions réglementées	Reprises de l'exercice	Capital social	Prime d'apport	Prime de fusion	Résultat 2022	31/12/2022
Capital social	3 577										3 577
Prime d'émission-prime d'apport-prime de fusion	3 574 896										3 574 896
Reserves	31 095	1 084 848									1 115 943
Boni de fusion	4 460 220										4 460 220
Report à nouveau	(175 740)	68 404									(107 336)
Résultat de l'exercice	1 153 253	(1 153 253)								1 532 742	1 532 742
	9 047 300									1 532 742	10 580 042
Provisions réglementées	696 254		201		322 676	(49 635)					969 497
TOTAL	9 743 554		201		322 676	(49 635)				1 532 742	11 549 539

AIRBUS SAS

NOTE 10 : PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

(Milliers d'Euros)

	31/12/2021	Cession fonds de commerce Airbus Atlantic	Transferts	Dotations	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	31/12/2022
Provision DMC A400M	99 593				(20 184)		79 409
Provision pour pertes sur contrats de vente (1)	491 215			32 423	(382 785)		140 853
Provision pour garanties liées aux valeurs résiduelles des avions	351 133			21 729	(132 016)		240 846
Provision pour prestations à fournir (2)	684 000			238 000	(80 953)		841 047
Autres provisions pour risques séries	668 398			274 148	(447 531)		495 015
Total provisions pour risques séries	2 294 339			566 300	(1 063 470)		1 797 170
Provision pour risques support après vente	569 775			160 818	(279 519)		451 075
Provision pour charges de personnel	405 167			52 060	(38 580)		418 086
Provision pour risques	14 793	(561)		806	(5 169)		10 430
Total provisions pour risques et charges personnel	419 960	(561)		52 866	(43 750)		428 516
Provision pour pertes de change latentes	83 574			262 075	(83 574)		262 075
Provision pour risques financiers	5 603			25 314	-		30 917
Provisions pour risques pour litiges et risques divers (3)	715 717			89 566	(575 736)		229 547
Total provision pour risques divers	804 895			376 955	(659 310)		522 539
Provisions exceptionnelles	137 241			14 952	(57 588)		94 605
Provisions pour risques et charges	4 226 211	(561)		1 171 892	(2 103 636)		3 293 906

(1) Les reprises des *Provisions pour pertes sur contrats de vente* s'expliquent pour 0,3Bn€ par la renégociation commerciale d'un contrat "de lancement" (voir paragraphe 2.10) dont le chiffre d'affaires est désormais reconnu à la livraisons des avions.

(2) Les variations des *Provisions pour prestation à fournir et autres provisions pour risques séries* s'expliquent notamment par la révision en cours d'année de l'évaluation des travaux à réaliser sur des avions livrés.

(3) Les reprises des *Risques divers* s'expliquent par le résultat d'actions en justice ou de demandes d'arbitrages d'anciens consultants et par l'impact de la mise en conformité de la situation fiscale suite aux accords avec les DoJ, SFO, et PNF (paragraphe 2.17 des notes).

AIRBUS SAS

NOTE 11 : DETTES

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2021
Dettes financières				
Emprunts	1 617 474	51 430	1 566 044	1 555 825
Dépôts et cautionnements reçus	150		150	2 550
Total dettes financières	1 617 624	51 430	1 566 194	1 558 375
Comptes courants	200 369	200 369		277 050
Avances et acomptes reçus				
Avances et acomptes reçus	36 159 141	12 103 711	24 055 430	33 395 384
Avances reçues - effets	176 367	176 367		402 690
Total avances et acomptes reçus	36 335 507	12 280 077	24 055 430	33 798 074
Dettes d'exploitation				
Dettes fournisseurs - factures	6 948 107	7 448 738	(500 631)	4 358 178
Dettes fournisseurs - charges à payer	4 047 716	3 757 578	290 138	3 381 514
Dettes fournisseurs - effets à payer				2 578
Total dettes d'exploitation	10 995 822	11 206 316	(210 493)	7 742 270
Dettes diverses				
Dettes fiscales et sociales				
Personnel	(79)	(79)		(1 305)
Personnel - charges à payer	325 988	325 988		391 013
TVA	118 523	118 523		181 818
Etat, impôt sur les sociétés				
Autres taxes	13 101	13 101		(2 263)
Autres taxes - charges à payer	201 954	201 954		120 146
Dettes groupe				9 005
Autres dettes diverses	353 580	36 272	317 308	637 967
Total dettes diverses	1 013 068	695 760	317 308	1 336 381
TOTAL DETTES	50 162 390	24 433 952	25 728 438	44 712 150

AIRBUS SAS

NOTE 12 : PRODUITS CONSTATES D'AVANCE

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022			31/12/2021
	A moins de 1 an	A plus de 1 an	Total	
Avions	129 037	103 277	232 313	365 271
Autres	40 564	89 167	129 731	206 163
TOTAL	169 600	192 444	362 044	571 434

AIRBUS SAS

NOTE 13 : ECARTS DE CONVERSION PASSIF

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
- Prêts / emprunts	14 919	13 197
- Clients	117 334	50 190
- Fournisseurs	207 335	25 560
- Autres	29 322	26 458
TOTAL	368 910	115 405

AIRBUS SAS

NOTE 14 : ENGAGEMENTS HORS BILAN

A - Vente à terme de devises

(Milliers d'Euros)

Achats devises EUR (Plain Forwards accounted for as hedges)				
Instrument financier	Devise	Taux moyen	Terme (montant)	
			Moins de 1 an	Plus de 1 an
Achats à terme	EUR/USD	1,2109	17 239 367	
	EUR/USD	1,2121		43 070 084
	Total	1,2118	60 309 451	

(Milliers d'Euros)

Achats devises EUR (Plain Forwards accounted for as free standing derivatives)				
Instrument financier	Devise	Taux moyen	Terme (montant)	
			Moins de 1 an	Plus de 1 an
Achats à terme	EUR/USD	1,2315	1 251 309	
	EUR/USD	1,2378		1 647 224
	Total	1,2351	2 898 533	

(Milliers de GBP)

Achats devises GBP (Plain Forwards)				
Instrument financier	Devise	Taux moyen	Terme (montant)	
			Moins de 1 an	Plus de 1 an
Achats à terme	GBP/USD	1,3962	10 744	
	GBP/USD			
	Total	1,3962	10 744	

(Milliers d'Euros)

Achats devises EUR (Embedded Derivatives)				
Instrument financier	Devise	Taux moyen	Terme (montant)	
			Moins de 1 an	Plus de 1 an
Achats à terme	EUR/USD	1,2271	39 596	
	EUR/USD	1,2271		222 727
	Total	1,2271	262 323	

(Milliers de GBP)

Achats devises GBP (Embedded Derivatives)				
Instrument financier	Devise	Taux moyen	Terme (montant)	
			Moins de 1 an	Plus de 1 an
Achats à terme	GBP/USD	1,3283	7 111	
	GBP/USD	1,3283		56 851
	Total	1,3283	63 962	

AIRBUS SAS

NOTE 14 : ENGAGEMENTS HORS BILAN

B - 1 : Garanties dont bénéficie Airbus SAS

	31/12/2022						
	Milliers de EUR	Milliers de QAR	Milliers de SGD	Milliers de USD	Milliers de GBP	Milliers de CAD	Milliers de INR
- Garantie de location	13 035						
- Garantie de performance	27 195	1 277	746	9 504		137	4 600
- Garantie de soumission				201			
- Garantie des facilités de crédit	5 000			5 630			
- Garantie douanière	2 919				150		
- Garantie sur restitution d'acomptes	73 360	2 553		138 089			
- Autres types de garantie	10 446						
- Lettres d'engagement : "hard letter comfort"	5 305						
	137 259	3 830	746	153 424	150	137	4 600

B - 2 : Garanties accordées par Airbus SAS

	31/12/2022		
	Milliers de EUR	Milliers de GBP	Milliers de USD
- Garantie de location	1 968		8 218
- Garantie de performance		7 761	3 500
- Garantie des facilités de crédit			5 630
- Autres types de garantie	5 305		9 775
- Lettres d'engagement : "hard letter comfort"			
	7 273	7 761	27 123

C - Engagements financiers dans le cadre de locations d'avions (GRP)

- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)

(Millions de dollars)

	31/12/2022	31/12/2021
- Engagements financiers dans le cadre de locations d'avions (GRP)	0	0
- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)	289	442
Total	289	442

AIRBUS SAS

NOTE 15 : CHIFFRE D'AFFAIRES

Chiffre d'affaires par activité

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
Pièces détachées	1 268 312	626 040
Ventes de marchandises	1 268 312	626 040
Avions neufs	41 553 700	36 803 713
Avions de deuxième main		71 317
Autres services	1 500 092	1 500 972
Marge SAS / SEP	19 156	16 500
Autres	2 712 910	1 001 059
Production vendue	45 785 857	39 393 562
Etudes	14	95
TOTAL	47 054 183	40 019 698

Chiffre d'activité par zone géographique (*)

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
Europe géographique (incl. France et Dom-Tom)	23 333 472	17 911 371
Amérique Latine	115 491	2 079 787
Etats Unis - Canada	9 958 629	7 896 415
Asie géographique	12 239 312	11 752 085
Reste du monde	1 407 279	380 040
TOTAL	47 054 183	40 019 698

* Les revenus sont alloués par zone géographique de facturation

AIRBUS SAS

NOTE 16 : ELEMENTS CONCERNANT LES ENTREPRISES LIEES

Aucune transaction avec les parties liées présentant une importance significative et non conclue à des conditions normales de marché n'est intervenue sur l'exercice.

AIRBUS SAS

NOTE 17 : RESULTAT EXCEPTIONNEL

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
Charges exceptionnelles	471 923	1 057 290
Pénalités et amendes fiscales	7 105	11
Créances devenues irrécouvrables dans l'exercice		
Charges exceptionnelles sur activité séries		
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion - autres	55 093	497 768
Charges exceptionnelles sur opérations financières		
Valeurs nettes comptables des éléments actifs cédés	44 224	117 727
Dotations amortissements exceptionnels		
Dotations amortissements dérogatoires	322 676	240 195
Dotations provisions pour risques séries		
Dotations provisions pour risques et charges exceptionnels (Note 10)	40 764	20 460
Dotations provisions pour dépréciations exceptionnelles	2 060	9 196
Autres charges exceptionnelles		171 931
Produits exceptionnels	151 198	1 148 888
Produits exceptionnels sur opérations de gestion - autres	27 244	4 517
Quote-part de subvention d'investissement viré au résultat		
Produits des cessions d'éléments d'actif	6 237	329 228
Reprises amortissements exceptionnels		
Reprises amortissements dérogatoires	49 635	91 557
Reprises de provisions pour risques séries		
Reprises de provisions pour investissements		
Reprises de provisions exceptionnelles (Note 10)	68 082	691 976
Reprise provisions pour dépréciations exceptionnelles		
Transfert de charges		
Autres produits exceptionnels		31 610
RESULTAT EXCEPTIONNEL	(320 725)	91 598

AIRBUS SAS

NOTE 18 : SITUATION FISCALE

La société AIRBUS SAS est, dans le cadre de l'impôt, tête d'intégration fiscale du groupe fiscal.

Impôt sur les bénéfices	31/12/2022	31/12/2021
Produits d'impôts		
Crédit impôt famille	500	500
Crédit impôt recherche	2 359	2 411
Produits d'intégration fiscale	293 880	187 370
Réduction impôts - Dons mécénat	158	1 326
Restitution d'impôts	136 901	273 748
Charges d'impôts	(261 011)	(193 355)
TOTAL	172 787	272 001

Impôt sur les bénéfices supporté en l'absence d'intégration	31/12/2022	31/12/2021
Airbus SAS (filie)		
Impôt sur les Sociétés	154 925	126 736
Crédit impôt famille	500	500
Crédit impôt recherche	2 359	2 411
Réduction impôts - Dons mécénat	158	1 326
TOTAL	157 942	130 973

Il n'y a pas de déficit reportable ni pour l'exercice 2022 ni pour 2021

Accroissement et allègement de la dette future d'impôt	31/12/2022	31/12/2021
<u>Différences temporaires générant un actif d'impôt</u>	(10 934)	(1 671)
Provisions non déductibles	(54 717)	(80 067)
Ecart de conversion	31 361	58 726
Organic	1 225	11 463
Autres	11 197	8 208
<u>Différences temporaires générant un passif d'impôt</u>	26 157	23 846
Ecart de conversion	25 468	22 836
Organic	689	1 010
TOTAL	(37 090)	(25 517)

AIRBUS SAS

NOTE 19 : EFFECTIF MOYEN

	31/12/2022	31/12/2021
TOTAL	9 285	8 944

Les chiffres proviennent de la DSN (Déclaration Sociale Nominative) servant de base au calcul des différentes taxes liées au personnel (taxe d'apprentissage, formation professionnelle, effort construction, ..).

AIRBUS
Société par Actions Simplifiée
Au capital de 3.576.769 Euros
Siège social: 2, rond-point Emile Dewoitine
31700 Blagnac
RCS Toulouse 383 474 814

EXTRAIT DES DÉCISIONS COLLECTIVES DES ASSOCIÉS

PRISES PAR ACTE SOUS SIGNATURE PRIVÉE

EN DATE DU 5 MAI 2023

L'an deux mille vingt trois, le cinq mai, à douze heures,

Airbus SE, société européenne de droit néerlandais dont le siège social est situé Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Pays-Bas, immatriculée auprès du Registre du Commerce néerlandais (*Handelsregister*) sous le numéro 24288945 ("**Airbus SE**"), et

Airbus Defence and Space S.A.U., société anonyme de droit espagnol, dont le siège social est situé Avenida de Aragón, 404, 28022 Madrid, Espagne ("**ADS**"),

agissant en qualité de seuls associés (les "**Associés**") de la société par actions simplifiée Airbus, (la "**Société**"), et détenant ensemble la totalité des 3.576.769 actions constituant le capital social de la Société, conformément aux dispositions du Code de Commerce et à l'article 16 des statuts de la Société, ont statué sur les résolutions portant sur l'ordre du jour suivant :

- approbation des comptes ;
- affectation du résultat ;
- [...] ;
- [...] ;
- renouvellement du mandat de Commissaires aux comptes;
- pouvoirs.

Les Associés ont reconnu que l'ensemble des documents prévus par la loi et les statuts ont été communiqués aux Associés ou tenus à leur disposition au siège social de la Société dans des conditions que les Associés approuvent comme étant satisfaisantes pour les besoins de leur information préalable dans le cadre de l'adoption des résolutions ci-après.

PREMIERE DECISION

(approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2022)

Les Associés, après avoir pris connaissance du rapport de gestion établi par le Président et du rapport général des commissaires aux comptes, approuvent les opérations décrites dans lesdits rapports, les comptes, le bilan et l'annexe de l'exercice clos le 31 décembre 2022.

Les Associés prennent acte que les comptes de l'exercice écoulé ne prennent pas en charge de dépenses non déductibles du résultat fiscal, visées à l'article 39, 4 du Code général des impôts.

En conséquence, les Associés donnent quitus au Président et aux Directeurs Généraux pour leur gestion au titre de l'exercice 2022.

DEUXIEME DECISION

(affectation du résultat)

Sur proposition du Président, les Associés décident que le résultat positif de l'exercice d'un montant de 1 532 741 970,66 euros soit affecté comme suit :

- A l'apurement des pertes antérieures comptabilisées dans le compte report à nouveau débiteur, soit 107 335 579,84 euros, portant le solde du report à nouveau de (107 335 579,84 euros) à 0 euros
- Dotation à la réserve légale, soit 87 239,40 euros portant la réserve légale de 270 437,50€ à 357 676,90 €
- Le solde, soit la somme de 1 425 319 151,42 euros
Au report à nouveau, portant le solde du report à nouveau à la somme de 1 425 319 151,42 euros.

Il est rappelé que les montants des dividendes qui ont été mis en distribution au titre des trois derniers exercices ont été les suivants :

Exercice	Dividendes
2019	Néant
2020	Néant
2021	Néant

[...]

[...]

CINQUIEME DECISION
(renouvellement du mandat des Commissaires aux comptes)

L'assemblée générale prenant acte de l'expiration des mandats de :

- La Société Ernst & Young et Autres, domiciliée Place des Saisons, TSA 14444, 92037 Paris la Défense Cedex, France, Commissaire aux comptes titulaire,

décide de les renouveler dans leurs fonctions pour une nouvelle période de six exercices, soit pour une durée venant à expiration à l'issue de l'assemblée appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2028.

Le Commissaire aux comptes a fait savoir par avance qu'il acceptait le renouvellement de son mandat et que rien ne s'opposait à ce renouvellement.

SIXIEME DECISION
(pouvoirs)

Les Associés donnent tous pouvoirs au Président (avec faculté de délégation) pour la réalisation matérielle des décisions adoptées dans le présent acte et, généralement, pour prendre toutes mesures utiles et accomplir toutes formalités légales nécessaires à la réalisation desdites opérations. Les Associés donnent par ailleurs tous pouvoirs à Lextenso, Paroi Nord, 1 Parvis de La Défense 92 044 Paris – La Défense et à tout porteur d'un extrait ou copie du présent procès-verbal à l'effet d'accomplir les formalités légales de dépôt et de publicité afférentes aux décisions ci-dessus adoptées.

Extrait certifié conforme



Le Président
Guillaume Faury



KPMG SA
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris la Défense Cedex
France



ERNST & YOUNG et Autres
Tour First
Place des Saisons
TSA 14444
92037 Paris la Défense Cedex
France

Airbus S.A.S.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2022
Airbus S.A.S.
2, Rond-Point Emile Dewoitine – 31700 Blagnac
Ce rapport contient 53 pages



KPMG SA
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris la Défense Cedex
France



ERNST & YOUNG et Autres
Tour First
Place des Saisons
TSA 14444
92037 Paris la Défense Cedex
France

Airbus S.A.S.
Siège social : 2, Rond-Point Emile Dewoitine – 31700 Blagnac
Capital social : €. 3.576.769

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2022

Aux associés de la société Airbus S.A.S.,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par décisions collectives des associés, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie "Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels" du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes, sur la période du 1er janvier 2022 à la date d'émission de notre rapport.

Observations

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les points suivants exposés dans l'annexe aux comptes annuels :

- Le paragraphe 2.13 relatif à l'application de l'*Advance Pricing Agreement* Airbus Canada précise qu'une demande d'accord préalable sur les prix de transfert a été déposée fin 2020 pour la période 2019 à 2023 et que les discussions entre les autorités compétentes sont en cours.
- Le paragraphe 2.14 relatif à l'application de l'*Advance Pricing Agreement* Civil précise que l'accord sur les prix de transfert initial a fait l'objet d'une demande de renouvellement pour les périodes fiscales de 2020 à 2024 déposée en juin 2019 aux administrations fiscales et qu'aucun élément n'a été identifié pouvant remettre en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021 et 2022.
- Le paragraphe 2.15 relatif à l'application de l'*Advance Pricing Agreement* A400M précise que l'accord sur les conditions de rémunération pour les activités de développement, de production et de vente des A400M est en cours de renouvellement pour la période 2020-2024 et qu'aucun élément n'a été identifié pouvant remettre en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021 et 2022.

Justification des appréciations

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations suivantes qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes pour l'audit des comptes annuels de l'exercice.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Règle et principes comptables

La partie 2 « Principes et méthodes comptables » de l'annexe aux comptes annuels expose les règles et les méthodes comptables relatives notamment aux immobilisations financières telles que décrites dans le paragraphe 2.2 et aux méthodes de reconnaissance du chiffre d'affaires décrites dans le paragraphe 2.10.

Dans le cadre de notre appréciation des principes comptables suivis par votre société, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables visées ci-dessus et des informations fournies dans ces notes de l'annexe, et nous avons apprécié leur correcte application.

Estimations comptables

Votre société constitue des provisions pour risques et charges concernant des litiges, des pertes probables sur contrats de ventes et sur des obligations de support après-vente, telles que décrites dans les paragraphes 2.9.1, 2.9.2, 2.9.3 et 2.9.4. et dans la note 10. de l'annexe aux comptes annuels.

Nos travaux ont consisté à apprécier les données ainsi que les hypothèses sur lesquelles se fondent ces estimations, à revoir les calculs effectués par votre société et à examiner les procédures d'approbation de ces estimations par la direction.

S'agissant des litiges, nous avons vérifié que les éléments ainsi que les incertitudes éventuelles identifiés à l'occasion des procédures de recensement et d'identification mises en œuvre par votre société étaient décrits de façon appropriée dans la note 2.9.1 de l'annexe aux comptes annuels.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Président et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux associés.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-6 du code de commerce.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Président.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Les commissaires aux comptes

Paris la Défense, le 4 mai 2023

KPMG SA

ERNST & YOUNG et autres

Elisabeth Roumegoux-Rouville
Associée

Céline Eydieu-Boutté
Associée

AIRBUS

**Société par Actions Simplifiée
Au capital de 3.576.769 Euros
Siège social : 2, rond-point Emile Dewoitine
31700 Blagnac
RCS Toulouse 383 474 814**

COMPTES ANNUELS AU 31 DECEMBRE 2022

(comptes établis en milliers d'euros)

AIRBUS SAS

	Pages
Sommaire	1
Bilan Actif	2
Bilan Passif	3
Compte de Résultat	4 et 5

Principes comptables et événements majeurs	6 à 24
--	--------

Notes sur le Bilan

Note	1	A Immobilisations incorp. et corp. - Valeurs brutes	25
		B mmobilisations incorp. et corp. - Amortissements	26
		C mmobilisations incorp. et corp. - Valeurs nettes	26
Note	2	Immobilisations financières	27
Note	3	A Titres de participation	28 et 29
		B Créances rattachées à des participations	30
		C Prêts	30
		D Titres immobilisés	30
Note	4	Stocks et en-cours	31
Note	5	Créances	32
Note	6	Provisions pour dépréciation d'actifs	33
Note	7	Charges constatées d'avance	34
Note	8	Ecarts de conversion Actif	35
Note	9	A Répartition du capital	36
		B Variations des capitaux propres	36
Note	10	Provisions pour risques et charges	37
Note	11	Dettes	38
Note	12	Produits constatés d'avance	39
Note	13	Ecarts de conversion Passif	40
Note	14	A Engagements hors bilan - Vente à terme de devises	41
		B Engagements hors bilan - Garanties	42
		C Engagements hors bilan - Garanties de valeur résiduelle d'avions (GRP / AVG)	42

Notes sur le Compte de Résultat et divers

Note	15	Chiffre d'affaires	43
Note	16	Eléments concernant les entreprises liées	44
Note	17	Résultat exceptionnel	45
Note	18	Situation fiscale	46
Note	19	Effectif moyen	47

AIRBUS SAS

ACTIF

(Milliers d'Euros)

		31/12/2022	31/12/2021
ACTIF IMMOBILISE			
Immobilisations incorporelles	Note 1	43 021	47 166
Immobilisations corporelles	Note 1	2 489 416	2 398 331
Immobilisations financières	Notes 2 et 3	16 272 360	16 213 185
TOTAL		18 804 797	18 658 682
ACTIF CIRCULANT			
Stocks et en-cours	Note 4	15 871 724	16 145 799
Avances et acomptes versés sur commandes	Note 5	3 321 264	1 592 368
Créances d'exploitation	Note 5	1 405 251	1 992 177
Créances diverses	Note 5	1 657 545	967 917
Disponibilités		21 709 206	17 033 339
Charges constatées d'avance et autres	Note 7	2 705 315	2 894 992
TOTAL		46 670 306	40 626 592
Ecart de conversion actif	Note 8	261 685	83 480
TOTAL DE L'ACTIF		65 736 789	59 368 754

AIRBUS SAS

PASSIF

(Milliers d'Euros)

		31/12/2022	31/12/2021
CAPITAUX PROPRES	Note 9		
Capital		3 577	3 577
Primes d'émission, d'apport et de fusion		3 574 896	3 574 896
Réserves		1 115 943	31 095
Résultat de l'exercice		1 532 742	1 153 253
Report à nouveau		(107 336)	(175 740)
Boni de fusion		4 460 220	4 460 220
Acomptes sur dividendes			
Provisions règlementées		969 497	696 254
TOTAL		11 549 539	9 743 554
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	Note 10	3 293 906	4 226 211
DETTES			
Dettes financières	Note 11	1 617 624	1 558 375
Comptes courants	Note 11	200 369	277 050
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	Note 11	36 335 507	33 798 074
Dettes d'exploitation	Note 11	10 995 822	7 742 270
Dettes diverses	Note 11	1 013 068	1 336 381
Sous-total	Note 11	50 162 390	44 712 150
Produits constatés d'avance et autres	Note 12	362 044	571 434
TOTAL		50 524 434	45 283 584
Ecart de conversion passif	Note 13	368 910	115 405
TOTAL DU PASSIF		65 736 789	59 368 754

AIRBUS SAS

COMPTE DE RESULTAT (1/2)

(Milliers d'Euros)

		31/12/2022	31/12/2021
Produits d'exploitation			
Ventes de marchandises	Note 15	1 125 758	678 484
Production vendue (dont Etudes)	Note 15	45 928 426	39 341 214
Production stockée		(584 508)	(1 814 163)
Production immobilisée		127 911	160 103
Subventions d'exploitation		4 164	2 380
Reprise sur provisions		2 315 951	2 102 355
Transferts de charges		2 020 565	586 124
Autres produits		811	2 136
TOTAL I		50 939 077	41 058 634
Charges d'exploitation			
Achats de marchandises		645 707	337 350
Variation de stocks		2 594	181 213
Achats et approvisionnements		32 482 567	25 196 895
Autres achats et charges externes		14 130 822	12 025 536
Impôts et taxes et assimilés		115 376	122 006
Salaires et traitements		862 032	852 855
Charges sociales		338 565	474 231
Dotations aux amortissements		126 956	127 116
Dotations aux provisions sur actif circulant		349 795	252 371
Dotations aux provisions pour risques et charges		1 132 841	1 097 552
Dotations aux provisions sur actif immobilisé			
Autres charges		171 533	69 791
Total II		50 358 787	40 736 917
RESULTAT D'EXPLOITATION		580 290	321 717

AIRBUS SAS

COMPTE DE RESULTAT (2/2)

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
RESULTAT D'EXPLOITATION	580 290	321 717
Produits financiers		
Produits de participation	1 384 297	16 369
Interets et autres produits assimilés	237 106	30 186
Reprise sur provisions	51 802	44 876
Differences positives de change	1 009 137	853 270
Produits nets sur cessions de VMP		
Total produits financiers	2 682 342	944 702
Charges financières		
Dotations aux amortissements et provisions	573 324	38 067
Interets et charges assimilées	70 222	19 273
Differences negatives de change	911 745	376 512
Tranfert de charges financières		6 466
Total charges financières	1 555 290	440 318
RESULTAT FINANCIER	1 127 052	504 384
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT	1 707 342	826 102
Produits exceptionnels		
Produits exceptionnels sur opérations en capital	6 237	360 838
Produits exceptionnels sur opérations de gestion	27 244	4 517
Reprise sur provisions	117 717	783 532
Transfert de charges exceptionnelles		
Total produits exceptionnels	151 198	1 148 888
Charges exceptionnelles		
Charges exceptionnelles sur opérations en capital	44 224	117 727
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	62 198	497 780
Dotations aux amortissements et provisions	365 500	269 852
Autres charges exceptionnelles		171 931
Total charges exceptionnelles	471 923	1 057 290
RESULTAT EXCEPTIONNEL Note 17	(320 725)	91 598
RESULTAT NET AVANT IMPOT	1 386 616	917 699
Participation	26 662	36 448
Impôts sur les bénéfices (intégration fiscale) produit Note 18	172 787	272 001
RESULTAT NET	1 532 742	1 153 253

1. Evénements majeurs survenus durant l'exercice

1.1 Contexte macroéconomique

En 2022, Airbus a évolué dans un environnement macroéconomique défavorable en raison de l'inflation élevée, de la crise énergétique, de l'augmentation des taux d'intérêt, mais aussi des effets résiduels de la pandémie de COVID-19.

Au cours de l'année 2022, Airbus a subi des augmentations de ses coûts salariaux, expliqués par des hausses de salaires mais aussi par la distribution de primes exceptionnelles accordées aux employés pour les aider à faire face à l'inflation et à la crise de l'énergie. En outre, l'entreprise a également dû faire face aux augmentations des coûts des matières premières et de l'énergie.

Le COVID-19 a encore impacté sur les activités de la société, notamment en ce qui concerne ses ventes et ses opérations en Chine.

Ce contexte a encore accru l'exposition de l'entreprise aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement, déjà affectée par les conséquences de l'invasion de l'Ukraine par la Russie (voir paragraphe 1.3 Crise en Ukraine). Ces perturbations de la chaîne d'approvisionnement ont entraîné des pénuries et des retards dans l'acheminement des matériaux et des pièces, ce qui a entravé l'augmentation des cadences de production.

En ce qui concerne le programme de la famille A320, la trajectoire de montée en cadence a été adaptée avec les fournisseurs. La société progresse désormais vers une cadence de production mensuelle de 65 avions d'ici à la fin de 2024 et de 75 en 2026. La cadence de production mensuelle de l'A330 est passée à environ 3 à la fin de 2022, comme prévu, et l'entreprise vise maintenant à atteindre la cadence 4 en 2024. La cadence mensuelle de production de l'A350 est désormais d'environ 6 appareils. Afin de répondre à la demande croissante d'avions Widebody dans le cadre de la reprise du transport aérien international, et à la suite d'une étude de faisabilité avec la chaîne d'approvisionnement, la société vise désormais une cadence de production mensuelle de 9 A350 à la fin de 2025.

1.2. Activité commerciale

548 avions ont été livrés par Airbus SAS en 2022 selon la répartition suivante :

- 456 SA (6 A319neo ; 221 A320neo ; 229 A321neo)
- 32 A330
- 60 A350 (après déduction des 2 avions précédemment considérés comme livrés à fin 2021 mais dont le transfert n'a pas été possible compte tenu des sanctions internationales contre la Russie)

1.3. Crise en Ukraine

L'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022 et les restrictions à l'export et les sanctions internationales qui en ont résulté contre la Russie, la Biélorussie et certaines entités et individus russes ont entraîné une perturbation des activités, des opérations, de la gestion des données et de la chaîne d'approvisionnement de la Société.

A la suite de restrictions à l'export et à l'imposition de sanctions par l'UE, le Royaume-Uni, les États-Unis et d'autres pays touchant les activités de la Société, la Société a annoncé en mars 2022 qu'elle suspendait la livraison d'avions et la fourniture de services d'assistance aux clients russes, ainsi que la fourniture de pièces de rechange, d'équipement et de logiciels à la Russie. La Société applique toutes les réglementations et les sanctions applicables à ses installations et opérations en Russie.

Cette crise augmente l'exposition de la Société à des risques de perturbations dans sa chaîne d'approvisionnement. Une partie du titane qu'utilise la Société provient de Russie, tant directement qu'indirectement par le biais de ses fournisseurs. Bien que les risques géopolitiques soient pris en compte par la Société dans sa politique en matière d'approvisionnement en titane, l'impact de l'invasion de l'Ukraine par la Russie sur la capacité de la Société à se fournir en matières premières et composants, ainsi que tout éventuel durcissement des sanctions est continuellement examiné.

En raison des restrictions à l'exportation et des sanctions mentionnées ci-avant, la Société n'a pas été en mesure de livrer deux avions précédemment comptabilisés en chiffre d'affaires au 31 Décembre 2021. En conséquence, la Société a annulé au 31 Mars 2022 le chiffre d'affaires et la marge relatifs à ces deux avions non livrés. Ces avions ont été réalloués à d'autres clients au cours du second trimestre 2022.

Le chiffre d'affaires 2022 de la Société n'a pas été affecté de manière significative par la crise en Ukraine. Néanmoins, une charge d'exploitation a été comptabilisée pour un montant de 102 millions d'euros.

1.4 Litiges

1.4.1 Enquête du SFO / PNF / DoJ / DoS et contentieux commerciaux connexes

Airbus SE a conclu des accords définitifs (« les accords ») avec le Parquet National Financier (« PNF ») en France, le Serious Fraud Office (« SFO ») au Royaume-Uni et le Département américain de la Justice (« DoJ ») mettant fin aux enquêtes des autorités sur les allégations de fraude et de corruption, ainsi qu'avec le Département d'État des États-Unis (« DoS ») et le DoJ mettant fin aux enquêtes sur les dossiers inexacts et trompeurs faits auprès du DoS conformément au règlement américain sur le trafic international d'armes (« ITAR »). Les accords ont été approuvés et rendus publics le 31 janvier 2020.

Conformément aux termes des accords, Airbus SE a accepté de payer des pénalités de 3 597 766 766 euros plus les intérêts et les coûts aux autorités françaises, britanniques et américaines. Cela a été comptabilisé en 2019 dans les comptes d'Airbus SE. Les règlements correspondant à

chaque autorité étaient les suivants : PNF 2 083 137 455 euros, SFO 983 974 311 euros, DoJ 526 150 496 euros et DoS 9 009 008 euros dont 4 504 504 euros pouvant être utilisés pour les mesures de conformité correctives approuvées. Toutes les pénalités ont été payées.

L'impact financier pour Airbus SAS a été neutre puisque le montant versé par Airbus SAS à Airbus SE a été intégralement refacturé aux entités Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd et Airbus Operations SL conformément à un accord intra groupe permettant de facturer ce montant global à chacune des entités susmentionnées sur la base de la clé de répartition industrielle applicable pour l'année 2021 pendant laquelle l'accord a été signé.

Conformément aux termes de la Convention Judiciaire d'Intérêt Public (« CJIP ») conclue avec le PNF, Airbus SE avait l'obligation de soumettre son programme de conformité à des audits ciblés réalisés par l'Agence Française anticorruption (AFA) pendant une période de trois ans.

Conformément aux termes de l'accord de poursuite différée (« DPA ») avec le SFO, aucun contrôle indépendant de conformité n'a été imposé à Airbus SE compte tenu de la surveillance continue effectuée par l'AFA.

Conformément aux termes du DPA conclu avec le DoJ, aucun contrôle indépendant de conformité n'a été imposé à Airbus SE en vertu de l'accord avec le DoJ, mais Airbus SE devait faire périodiquement un rapport sur ses progrès continus en matière d'amélioration de la conformité pendant une période de trois ans et devait procéder à des examens complémentaires à la demande du DoJ.

Les accords entraînent la suspension des poursuites pendant une durée de trois ans.

Cette période a pris fin le 31 janvier 2023. Airbus SE attend la confirmation formelle par les autorités qu'elle a respecté les termes des accords ci-dessus mentionnés tout au long de cette période, après quoi elle s'attend à l'extinction des poursuites conformément aux dispositions procédurales de chaque pays. Le 13 février 2023, le SFO a notifié à Airbus la fin des poursuites. Le 17 mars 2023, le PNF a également notifié la fin des poursuites avec le « Constat de l'extinction de l'action publique ».

Conformément aux termes de l'accord de consentement avec le DoS, ce dernier a accepté de régler toutes les violations civiles de l'ITAR décrites dans les divulgations volontaires d'Airbus SE identifiées dans l'accord et Airbus SE a accepté de retenir les services d'un agent indépendant de conformité au contrôle des exportations, qui surveillera l'efficacité des systèmes de contrôle des exportations d'Airbus SE et sa conformité aux règles de l'ITAR pour une durée de trois ans.

A la suite de la décision de la Société de réallouer des ressources dédiées au contrôle des exportations pour assurer le respect des restrictions des exportations et des sanctions annoncées envers la Russie, la Biélorussie et certaines entités et individus russes, suite à l'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022, Airbus SE a demandé au DoS de proroger de 9 mois la durée dudit accord de consentement. Airbus SE ne s'attend pas à ce que cet accord de consentement ait un impact sur le DPA conclu avec le SFO et le DoJ, ni sur la CJIP conclue avec le PNF, ni sur la surveillance de l'AFA, dans la mesure où ils sont indépendants de l'examen du programme de conformité du DoS.

Toute violation des termes des accords par Airbus SE pourrait entraîner l'annulation par les autorités des termes des accords et la réouverture des poursuites.

Les poursuites pourraient entraîner l'imposition de nouvelles sanctions financières ou d'autres sanctions telles qu'une obligation fiscale supplémentaire, et pourraient avoir une incidence importante sur les états financiers, les activités et les opérations d'Airbus SE.

En plus de toute enquête en cours dans d'autres juridictions, les divulgations factuelles faites pendant la conclusion des accords pourraient entraîner l'ouverture d'enquêtes supplémentaires dans d'autres juridictions. De telles enquêtes pourraient également entraîner (i) des réclamations en matière civile ou des réclamations d'actionnaires contre Airbus SE, (ii) des conséquences négatives sur la capacité d'Airbus SE d'obtenir ou de poursuivre le financement de projets en cours ou futurs, (iii) des limitations de l'admissibilité des sociétés du groupe à certains contrats du secteur public et/ou (iv) des dommages à l'activité ou à la réputation d'Airbus SE par le biais d'une publicité négative qui nuirait aux perspectives d'Airbus SE sur le marché commercial.

Airbus SE continuera à coopérer avec les autorités à l'avenir, conformément aux accords et à renforcer sa forte culture d'éthique et de conformité au sein de la société.

Plusieurs consultants et autres tiers ont intenté des actions en justice ou formulé des demandes d'arbitrages contre Airbus SE pour obtenir réparation. Les accords conclus avec les autorités pourraient conduire à d'autres litiges commerciaux et à d'autres demandes d'arbitrage contre la société, ce qui pourrait avoir une incidence importante sur les états financiers, les activités et les opérations de la société.

Airbus SE a coopéré pleinement avec les autorités concernant les trois investigations initiées par des magistrats en France concernant les activités commerciales des intermédiaires en Lybie, Kazakhstan, Koweït et autres pays d'Europe de l'Est. En raison de l'entière coopération d'Airbus SE avec les autorités et du paiement d'une amende pour un montant de 15.8 millions d'euros, ces trois investigations ont été clôturées et l'action publique a été éteinte par l'effet d'une Convention judiciaire d'intérêt public ("CJIP") signée avec le PNF le 30 novembre 2022. Cela met fin aux procédures judiciaires en attente en France pour des activités historiques similaires.

L'impact au niveau d'Airbus SAS est neutre puisque la totalité du montant relatif à Airbus (commercial) sera facturé aux Natcos au prorata de la clef industrielle.

1.4.2 Procès du vol Air France 447

Le 1er juin 2009, un A330 assurant le vol AF447 d'Air France de Rio de Janeiro à Paris a disparu au-dessus de l'océan Atlantique avec 228 personnes à bord. L'épave a été retrouvée en avril 2011 après plusieurs campagnes de recherche organisées par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA), qui a publié son rapport d'enquête final en juillet 2012. À la suite de l'accident, le parquet de Paris a ouvert une enquête pour homicide involontaire et Airbus SAS a été mise en examen en mars 2011. En septembre 2019, les juges d'instruction ont clos l'enquête et prononcé un non-lieu général après une analyse approfondie des éléments techniques et juridiques de l'affaire. Cependant, la Cour d'appel de Paris a annulé la décision des magistrats instructeurs et a ordonné un procès pour homicide involontaire. Airbus et Air France ont contesté cette décision devant la Cour de cassation qui a déclaré le pourvoi irrecevable en août 2021 pour des raisons de procédure. Le procès devant le Tribunal correctionnel de Paris a eu lieu au cours du quatrième

trimestre de 2022. Le parquet a requis une relaxe de toutes les poursuites pénales contre Air France et Airbus. Le 17 avril 2023, le tribunal correctionnel de Paris a rendu son jugement et rejeté les charges pénales contre Airbus. Le 26 avril 2023, le Parquet Général de Paris a fait appel du jugement de relaxe d'Airbus et d'Air France. Par conséquent, Airbus fera appel de la décision sur les intérêts civils.

1.4.3 Litige commercial avec Qatar Airways

Arguant de la dégradation de la surface de certains de ses A350 et alléguant d'un « défaut de conception » sous-jacent, Qatar Airways a déposé une plainte contre la Société devant le tribunal de commerce de Londres le 17 décembre 2021.

Le 1er février 2023, les parties ont annoncé qu'elles étaient parvenues à un règlement à l'amiable et mutuellement acceptable concernant leur différend juridique relatif à la dégradation de surface des A350 et à l'immobilisation au sol des A350. Les parties ont renoncé à leurs actions en justice. L'accord ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité pour l'une ou l'autre des parties. Les parties se sont également entendues sur la livraison de 50 A321 et 23 A350.

1.5 Prime exceptionnelle versée aux salariés

Dans le contexte d'une inflation élevée, Airbus SAS a décidé de verser une prime exceptionnelle à ses salariés qui a été comptabilisée et versée sur le quatrième trimestre 2022.

1.6 Mouvements de titres

1.6.1 Fusions / TUP

- La société Aeroproduct a été absorbée par Airbus SAS, dans le cadre d'une opération de transmission universelle du patrimoine, le 22 décembre 2022.
- Le 1er septembre 2022 Airbus Singapore Pte Ltd a été absorbée par Airbus Services Asia Pacific Pte Ltd (renommée Airbus Singapore Pte Ltd le même jour). Airbus SAS, en sa qualité d'actionnaire de la société absorbante, a reçu en contrepartie 5 894 174 actions d'un montant de 12 861 254 SGD.

1.6.2 Augmentation de capital et autres contributions

- Le groupe Airbus a décidé de procéder à la réorganisation de ses activités aérostructures en France dans l'objectif d'intégrer au sein de la société Airbus Atlantic (anciennement STELIA Aerospace), société par actions simplifiée, dont le siège social est situé Zone Industrielle de l'Ancien Arsenal, 17300 Rochefort, identifiée sous le numéro 778 127 613

RCS La Rochelle ("Airbus Atlantic"), les activités aérostructures de la Société, exploitées sur ses sites de Nantes et Saint-Nazaire ainsi que les activités associées situées à Toulouse.

Dans cette optique, la société Airbus Operations SAS a fait apport le 26 octobre 2021 (avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2022) de sa branche complète d'activité aérostructures à la société Airbus Atlantic (anciennement STELIA Aerospace) via un apport partiel d'actifs soumis au régime des scissions. L'intégralité des Actions Airbus Atlantic reçues par Airbus Opérations SAS en rémunération de l'Apport (soit 91 280 000 actions ordinaires d'une valeur nominale d'un (1) euro chacune), ont été attribuées à l'Associé Unique Airbus SAS par voie d'une distribution exceptionnelle de dividendes en nature avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2022.

Simultanément à l'Apport et avec effet à la même date, la Société a transféré à Airbus Atlantic une activité de prestation de services sous forme de cession de fonds de commerce, entraînant le transfert des salariés concernés du site de Blagnac.

Il est précisé qu'Airbus Operations SAS et Airbus Atlantic sont des filiales à 100% de la Société.

En conséquence de ce qui précède, le capital social d'Airbus Atlantic a été augmenté d'un montant total de 91 280 000 euros passant de 200 000 000 à 291 280 000 euros.

La Valeur Nette Définitive de l'Apport s'élève à 1 386 089 795 euros.

Cette opération entre dans le cadre d'un apport attribution code 115.2 du Code Général des Impôts. La traduction comptable au sein d'Airbus SAS est la suivante :

- a) Les actions de la société bénéficiaire reçues gratuitement doivent être inscrites au bilan pour une valeur comptable des titres de la société apporteuse pondérée du rapport existant à la date de l'opération d'apport entre la valeur réelle des titres répartis et celle des titres de la société apporteuse
- b) La valeur comptable des titres de la société apporteuse figurant antérieurement au bilan est réduite à due concurrence.

En conclusion, au 31 décembre 2022, la valeur au bilan d'Airbus SAS des titres d'Airbus Opération SAS est de 6 803 093 396 euros (soit 6 894 948 762 euros diminué de 91 855 366 euros) et la valeur au bilan d'Airbus SAS des titres d'Airbus Atlantic est égale à 1 293 442 181 euros (soit 1 201 586 815 euros auxquels s'ajoutent 91 855 366 euros).

- Airbus SAS a augmenté le capital de 9268448 Canada Inc le 20 janvier 2022 à hauteur de 391 698 125 dollars US et le 13 décembre 2022 à hauteur de 4 019 992 dollars US. Airbus SAS a également contribué à hauteur de 58 301 875 dollars US au capital de 9268430 Canada Inc le 20 janvier 2022.
- Suite à la radiation de la société Eltra Holdings Pte Ltd le 30 novembre 2022, Airbus SAS a reçu des actions de la société Airbus China Ltd pour un montant de 12 460 181 euros.
- Airbus SAS a procédé à une augmentation de capital d'Airbus Invest SAS pour un montant de 120 000 000 euros le 7 février 2022.

- En 2022, Airbus SAS a contribué à hauteur de 47 328 000 euros au fonds AAP Compartiment et à hauteur de 3 000 000 euros au financement du fonds Aerofund III.
- Airbus SAS a également contribué à un nouveau fonds Clean H2 Infra Fund à hauteur de 1 464 137 euros qui a été suivi d'un premier remboursement de 288 000 euros
- Airbus a reçu un remboursement de 2 022 820 euros du fonds Aerofund II.
- Le 1 décembre 2022 Airbus SAS a contribué à hauteur de 89 998 000 RUB au capital de la filiale LLC Airbus RUS.

1.6.3 Acquisitions / créations

- CWAL (China World Aviation Leasing Co Ltd): Airbus a acheté les titres pour un montant de 9 100 000 dollars US représentant 75% du capital de la société CWAL jusqu'ici détenu par un tiers, devenant, de ce fait, l'associé unique de CWAL en date du 23 novembre 2022. La société CWAL a une filiale détenue à 100% en Irlande, CWAL Ireland.
- Airbus Beluga Transport SNC, la filiale détenue à 99% par Airbus SAS et à 1% par Airbus Invest SAS a été créée le 13 juillet 2022.

1.6.4 Ventes / cessions

- Airbus SAS a vendu le 24 novembre 2022 la totalité de ses actions dans les sociétés DASYC et ATESE dans le cadre d'une opération globale de cession de l'ensemble des actions et des titres de créance (prêts & obligations), pour un prix global de 265 000 euros.

1.6.5 Liquidations

- La société Eltra Holdings Pte Ltd a été radiée le 30 novembre 2022. Les titres étaient totalement dépréciés au bilan.
- La société FEI Ltd a été liquidée le 27 mai 2022. Le montant des titres détenus par Airbus SAS s'élevait à 5 972 762 euros.
- La SCI Les Herbages a été liquidée le 29 juin 2022. Le montant des titres s'élevait à 377 311 euros.
- Airbus Singapore Limited a été absorbée par Airbus Services Asia Pacific Ltd le 1er septembre 2022 et est par conséquent dissoute.
- La société SEMIDIAS a été liquidée le 19 décembre 2022. La valeur des titres était de 30 489 euros.

2. Principes et méthodes comptables

Les comptes annuels de la société ont été établis suivant les principes comptables généralement admis conformément à la réglementation en vigueur, résultant de l'application du règlement ANC n°2014-03.

L'établissement des comptes annuels nécessite de la part de la direction de la Société d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Ces estimations ou hypothèses peuvent être révisées d'exercice en exercice.

L'exercice a une durée de 12 mois et couvre la période du 01/01/2022 au 31/12/2022. L'exercice précédent avait une durée de 12 mois recouvrant la période du 01/01/2021 au 31/12/2021.

2.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition, de production ou d'apport sauf pour celles qui ont fait l'objet d'une réévaluation globale.

Les règlements CRC n° 2002-10 (relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs) et n° 2004-06 (relatif à la définition, la comptabilisation et l'évaluation des actifs) sont appliqués dans les comptes de la société.

Les logiciels autonomes conçus en interne sont comptabilisés à l'actif.

Les immeubles, les agencements de bâtiments, les ouvrages d'infrastructure, le matériel aérien immobilisé, le matériel de transport et le mobilier de bureau font l'objet d'un amortissement linéaire.

L'amortissement dégressif est pratiqué pour les biens y ouvrant droits, sachant que l'écart entre l'amortissement dégressif et l'amortissement linéaire est porté en amortissement dérogatoire au passif du bilan.

Les principales durées d'utilisation sont les suivantes :

Progiciels acquis et logiciels développés, brevets	1 à 5 ans
Constructions	6 à 50 ans
Ouvrages d'infrastructures et installations générales	10 à 30 ans
Installations complexes spécialisées	6 à 10 ans
Matériels et outillages industriels	3 à 30 ans
Matériel aérien immobilisé	10 à 35 ans
Autres	3 à 15 ans

Les intérêts des emprunts spécifiques à l'achat ou à la production des immobilisations ne sont pas inclus dans le coût des immobilisations.

2.2 Immobilisations financières

La valeur brute des participations et des titres est constituée par le coût d'acquisition historique ou par la valeur d'apport. Lorsque la valeur d'inventaire de ces participations devient inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée pour le montant de la différence. Dans le cas des titres de participation, la valeur d'inventaire est généralement établie par référence aux capitaux propres, mais aussi en fonction de la rentabilité, des perspectives d'avenir et de l'utilité des participations considérées pour l'entreprise.

Les créances et prêts rattachés aux participations sont enregistrés à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est enregistrée lorsqu'apparaît une perte probable.

Les prêts en devises sont réévalués au cours de clôture.

2.3 Stocks et en-cours

Les stocks de pièces détachées sont valorisés au coût d'achat moyen pondéré. Une provision pour dépréciation des stocks de pièces détachées est constituée pour tenir compte de la durée de vie des pièces.

Les avions produits sont considérés comme produits finis une fois les activités de production terminées et les avions remis au département en charge de la gestion des livraisons aux clients. Avant cette phase, le coût de production des avions, y compris les frais de transport, est enregistré en en-cours de production.

Les avions de deuxième main sont valorisés à leur coût d'achat.

Une provision pour dépréciation des stocks de produits finis ou d'en-cours est constatée lorsque la juste valeur est inférieure à la valeur d'inventaire.

2.4 Créances d'exploitation

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est enregistrée lorsqu'une perte probable apparaît.

2.5 Opérations en devises étrangères

Les opérations en devises sont converties en euros au cours de clôture en vigueur à la date de la transaction (ou un cours représentant une approximation raisonnable) et les dettes et créances sont réévaluées au cours de clôture. Les écarts de conversion en résultant sont inscrits, suivant le cas, en écart de conversion actif ou passif.

Par ailleurs, les pertes de change latentes font l'objet de provisions pour risques et les gains latents ne sont pas inclus dans les résultats.

Les avoirs clients libellés en devises qui feront l'objet d'un décaissement sont réévalués au taux de clôture. Les avoirs libellés en devises qui donnent lieu à des prestations de services supplémentaires ne sont pas réévalués en tant qu'éléments non monétaires.

2.6 Couverture de change

Les ventes d'Airbus sont majoritairement libellées en dollars US, alors qu'une partie significative des coûts est encourue en euros et en livres sterling. Par conséquent, Airbus utilise des instruments de couverture de change pour minimiser son exposition en dollars sur les ventes d'avions et son exposition sur les achats en livres sterling.

Les flux couverts correspondent aux prévisions mensuelles de flux en dollars pour un mois donné sur la base des dates de livraison des avions. Le montant à couvrir est décidé par le Comité de Trésorerie d'Airbus sur la base des livraisons d'avions considérées comme hautement probables, à savoir les livraisons correspondant à des commandes fermes ou à des engagements de commande ayant une très forte probabilité de se matérialiser sur la base des documents contractuels échangés.

Les principaux instruments financiers utilisés sont des ventes à terme de dollars contre euros. Ces instruments ne sont pas détenus à titre spéculatif. La relation de couverture est documentée

entre les instruments financiers et les flux mensuels en dollars couverts. L'exposition sur les achats en livres sterling est en partie couverte par des ventes à terme de dollars contre des livres sterling.

Le montant des couvertures débouclées en 2022 est comptabilisé en résultat d'exploitation et s'élève à (2 733) millions d'euros (charge) contre (503) millions d'euros au titre de l'exercice 2021.

Les différences de change sont enregistrées en résultat d'exploitation (chiffre d'affaires) pour refléter les relations de couverture existantes.

Les stocks sont valorisés au cours historique, sans tenir compte des couvertures existantes. La prise en compte du cours couvert dans le cadre de l'évaluation des stocks d'avions commerciaux n'aurait pas d'impact sur le compte de résultat puisque ce résultat est redistribué dans le cadre du mécanisme de l'Advance Pricing Agreement Civil (Note 2.13).

Le montant des engagements non débouclés est présenté dans la note 14 A.

2.7 Recherche et développement

Les frais de recherche et de développement sont comptabilisés en charges dans l'exercice au cours duquel ils sont encourus, hors dépenses d'outillages spécialisés, d'installations d'essais et de prototypes.

2.8 Provisions réglementées

Les provisions réglementées concernent les amortissements dérogatoires calculés selon la législation fiscale en vigueur.

2.9 Provisions pour risques et charges

Des provisions pour risques et charges sont constituées lorsque la Société a une obligation à l'égard d'un tiers et qu'il est probable ou certain qu'elle devra faire face à une sortie de ressources estimable au profit de ce tiers sans contrepartie. Ces provisions sont estimées par le management en prenant en considération les hypothèses les plus probables à la date d'arrêté des comptes.

Lorsque la composante temps a un effet significatif sur l'évaluation de la provision, les flux attendus de sortie de ressources sont actualisés.

2.9.1 Provisions pour litiges

Les provisions pour litiges sont enregistrées à la suite d'actions légales, d'enquêtes gouvernementales et autres plaintes déposées contre la Société qui font référence à des événements passés. Elles sont estimées par la direction lorsque la sortie de ressources apparaît probable et que l'obligation est estimable.

2.9.2 Provisions séries

Provision DMC

Airbus Military SL, filiale d'Airbus SAS, a un contrat avec plusieurs nations, représentées par l'OCCAR, pour la conception, le développement, la fabrication et la livraison de 170 avions A400M.

Dans ce cadre, Airbus Military SL a conclu des accords avec des partenaires industriels, parmi lesquels Airbus SAS. Airbus Military SL a également délégué à Airbus SAS la gestion du développement de l'ensemble du programme ainsi que certains risques afférents à travers le contrat DMC (Development Management Contract), pour lequel Airbus SAS a été rémunérée.

Ce contrat est inclus dans l'APA A400M (voir la note 2.15) qui prévoit que les coûts et revenus cumulatifs relatifs à ce contrat à fin 2012 sont transférés à l'UTE (une structure de participation relevant du droit espagnol) au fur et à mesure de la livraison des avions. Les coûts encourus et revenus perçus à partir de 2013 au titre de ce contrat sont transférés à l'UTE au cours du même exercice. La provision DMC est reprise au même rythme que les coûts et revenus antérieurs à 2012 et transférés à l'UTE.

Pour la phase de production de l'A400M, le management du programme a été délégué par Airbus Military SL à Airbus Defence & Space SAU à travers le contrat PMC (« Programme Management Contract ») effectif depuis janvier 2014.

Provisions pour perte sur contrats de vente

Les commandes pouvant donner lieu à la constitution de provisions pour pertes, sont celles enregistrées en carnet au 31 décembre, c'est-à-dire celles pour lesquelles, à cette date, un contrat a été signé et un acompte significatif encaissé. Les pertes probables sur l'ensemble du contrat concerné, dès lors qu'elles sont connues, font l'objet de provisions pour risques.

Les pertes sur contrat sont identifiées en suivant la progression du programme et en mettant à jour l'estimation des coûts du contrat. L'étendue des hypothèses, jugements et estimations retenus varie en fonction de la taille des contrats et des programmes correspondants. En particulier, le démarrage de nouveaux programmes induit un niveau accru d'estimations et de jugements relatifs aux prévisions de développement, de production et de certification, ainsi qu'aux prévisions de coûts.

Ces estimations et jugements sont sujets à modification en fonction de la disponibilité de nouvelles informations, au fur et à mesure de l'avancement des contrats et des programmes.

La part de perte pondérée par le pourcentage d'avancement des travaux est comptabilisée en dépréciation des en-cours.

Les flux dollars inclus dans les provisions pour perte sur contrats de ventes, sont convertis à un taux de change (appelé « compounded rate ») qui inclut les résultats du portefeuille des couvertures de change.

Provision pour garanties liées aux valeurs résiduelles des avions

Les garanties de valeurs résiduelles des avions consenties par Airbus SAS depuis 2006 sont enregistrées en provisions pour risques. Les engagements d'Airbus SAS envers les compagnies aériennes sont présentés en note 14 D. Les paramètres du modèle d'évaluation du risque sur ces provisions sont révisés chaque année pour être en ligne avec les conditions actuelles de marché et la probabilité d'exercice de ces engagements.

Provisions pour prestations à fournir et autres provisions pour risques séries

Les travaux, consécutifs à une vente, que l'entreprise devra réaliser pour respecter ses engagements, sont provisionnés dès l'exercice de comptabilisation de la vente lorsque leur montant peut être déterminé avec une assurance raisonnable.

2.9.3 Provisions pour risques support après-vente

Une provision pour garantie est constituée pour la part des coûts de modification ou de maintenance après-vente qu'Airbus doit couvrir contractuellement. La provision n'est constituée que pour les avions livrés. Le cas échéant, le coût de la garantie est retenu dans l'estimation des pertes sur contrats.

De plus, pour des modifications ou la résolution de problèmes techniques connus au titre desquelles Airbus a une obligation, une provision pour risque spécifique est comptabilisée. Elle est constituée sur la base des coûts prévisionnels, pour les avions déjà livrés.

Les flux dollars inclus dans ces provisions sont convertis à un taux de change (appelé « compounded rate ») qui tient compte des couvertures de change contractées.

2.9.4 Provisions pour retraites et médailles

La dette actuarielle relative aux indemnités de départ en retraite des personnels de la Société et aux médailles du travail a été évaluée par un cabinet d'actuaire à 396 787 617 euros à partir d'hypothèses actuarielles mises à jour fin 2022. Ces engagements sont provisionnés à hauteur de 392 964 677 euros dans les comptes au 31 décembre 2022. La part des engagements de retraite non provisionnés au 31 décembre 2022, soit 3 822 940 euros, sera enregistrée sur la

durée d'activité moyenne résiduelle prévisionnelle au sein de la société conformément à la méthode 1 (méthode dite du corridor) de la recommandation n°2013-R.02 de l'ANC.

Les engagements liés à la mise en place en 2002 d'un plan de retraite pour les salariés appartenant au Comité Exécutif du groupe sont provisionnés et figurent au passif du bilan pour un montant de 16 944 094 €.

Les engagements du plan de retraite des salariés et anciens salariés du Comité Exécutif du Groupe s'élève 26 684 052 € au 31 décembre 2022. Cet engagement est financé par un contrat d'assurance avec AXA dont le montant s'élève à 18 734 100 € au 31 décembre 2022. La Société applique la méthode dite du corridor qui permet une reconnaissance différée dans les comptes des pertes et gains actuariels et des modifications de régime.

Ces engagements s'analysent de la manière suivante : les membres du Comité Exécutif bénéficient d'un engagement de retraite complémentaire prévu dans leur contrat de travail. La politique générale consiste à leur accorder un complément de pension annuelle leur permettant d'atteindre 50 % de leur salaire de base annuelle au terme de cinq ans de participation au Comité Exécutif, selon qu'ils atteignent l'âge de 60 à 65 ans. Dans le cas des présidents exécutifs, l'âge de la retraite est fixé à 60 ans. Cet engagement s'établit à 60 % après dix ans de participation au Comité Exécutif d'Airbus.

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation de la dette actuarielle à fin 2022 sont les suivantes :

- Taux actualisation	3.10 %
- Taux d'inflation	2.10%
- Taux de revalorisation des salaires	3%
- Age de départ à la retraite	entre 62 et 67 ans, selon les catégories et l'âge
- Table de mortalité	INSEE TD/TV 2016-2018

Concernant la provision pour médailles du travail (28 314 519 euros) elle est calculée au fur et à mesure du temps de présence des salariés, en fonction de la probabilité que les salariés atteignent l'ancienneté requise pour l'octroi d'une médaille et prenant en compte les gratifications qui risquent d'être versées pour toute la période de travail.

L'impact de la modification en 2022 du plan relatif aux allocations de retraite (annulation du paiement du préavis versé pour les départs après le 1^{er} janvier 2024) est amorti linéairement sur la durée de vie active moyenne attendue des salariés à compter du 28 février 2022 (soit 14,55 ans).

2.10 Reconnaissance du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est relatif essentiellement à la vente des avions, des pièces de rechange et de services spécifiques après-vente. Les revenus et la marge sont reconnus à la livraison de

chaque avion dès lors que les risques et avantages inhérents à la transaction ont été transférés à l'acheteur.

Compte tenu de la forte implication de certaines compagnies aériennes « clients de lancement » dans le processus de développement et de production du programme A350 XWB, la société applique la méthode de comptabilisation à l'avancement pour les contrats signés avec ces compagnies.

Suite à la renégociation du contrat de vente avec une des compagnies aériennes « clients de lancement », la méthode de comptabilisation de ce contrat a été modifiée et les revenus et la marge sont désormais reconnus à la livraison de chaque avion. »

La présentation en chiffre d'affaires des incidences des couvertures de change est exposée dans la note 2.6 Couverture de change.

2.11 Impôt sur les sociétés

Dans le cadre de l'impôt sur les sociétés, la société Airbus SAS est tête d'intégration fiscale d'un groupe fiscal constitué par les sociétés suivantes:

Aeropart

Airbus

Airbus Atlantique

Airbus ATR

Airbus Cybersecurity

Airbus Defence and Space Holding SAS

Airbus Defence and Space SAS

Airbus Defense and Space Holding France SAS

Airbus Développement

Airbus DS Geo SA

Airbus DS SLC

Airbus Exo Autonomy

Airbus Exo Services

Airbus Exo Zéro Emissions
Airbus Flight Academy europe
Airbus Helicopters
Airbus Invest SAS
Airbus Mobility SAS
Airbus Opérations SAS
Airbus Protect (ex-Apsys)
Airbus UpNext
AirBusiness Academy
Immobilière Aelis
Matra Defense
Navblue SAS
Projic 9
STAR Real Estate
Stelia Aerospace Composites
Stormshield
Survey Copter
Testia SAS

Dans le cadre de l'intégration fiscale, les charges d'impôt sont supportées par les sociétés intégrées (filiales et mère) comme en l'absence d'intégration fiscale. Cette charge est donc calculée sur leur résultat propre après imputation de tous leurs déficits antérieurs. Les économies d'impôt réalisées par le groupe grâce aux déficits sont conservées chez la société mère et sont considérées comme un gain immédiat de l'exercice. Sur l'exercice où les filiales redeviendraient bénéficiaires, la société mère supporterait alors une charge d'impôt.

2.12 Advance Pricing Agreement US FAL

Un accord préalable de prix de transfert entre Airbus SAS et Airbus Americas Inc a été signé fin 2019 pour les exercices 2016 à 2019. Cet accord couvre les activités d'assemblage des avions de la chaîne d'assemblage de Mobile (Alabama, USA). La demande de renouvellement déposée

en juin 2019 par la société pour la période 2020 à 2024 a été acceptée le 24 mars 2020 par l'autorité compétente française et le 1^{er} avril 2020 par l'autorité compétente américaine. Cet accord a été signé le 15 février 2023 par les autorités compétentes.

2.13 Advance Pricing Agreement Airbus Canada

Une demande d'accord préalable de prix de transfert entre Airbus SAS et Airbus Canada (ACLP) a été déposée fin 2020 pour la période 2019 à 2023. Cette demande couvre les services rendus par Airbus SAS à Airbus Canada dans le cadre du programme A220 (support à la vente, aux achats et aux services après-vente) ainsi que la rémunération des intangibles mis à disposition par Airbus SAS à Airbus Canada notamment la marque Airbus. Les discussions entre les autorités compétentes sont en cours.

Ci-dessous sont détaillés les APA pour lesquels en l'absence d'accord formel des autorités fiscales compétentes les prix de transfert sont appliqués dans la continuité des accords applicables jusqu'à fin 2019. Il est à noter que si les accords finalement agréés par les autorités fiscales compétentes étaient différents, cela aurait pu avoir un impact sur les comptes.

2.14 Advance Pricing Agreement Civil

2.15 Advance Pricing Agreement A400M

2.14 Advance Pricing Agreement Civil

Le 27 avril 2004, un accord préalable de prix de transfert multilatéral (Advanced Pricing Agreement) a été signé par les autorités fiscales allemandes, espagnoles, françaises et britanniques. Cet accord couvre les activités communes « Common Business » d'Airbus exécutées par Airbus SAS et les quatre entités nationales « NATCOs » (Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd et Airbus Operations SL). L'avion de transport militaire « A400M » est exclu de l'accord.

La méthode de prix de transfert prévoit un partage des résultats, selon laquelle ce résultat généré par l'activité « Common Business » est :

- alloué à Airbus SAS selon la méthodologie « cost plus » afin de compenser les fonctions centrales assumées par l'entité ;
- et pour la part résiduelle, partagée entre les quatre NATCOs sur la base d'une clé d'allocation, représentant leur contribution respective dans ce résultat résiduel (la clé d'allocation utilisée vise à refléter la part respective des charges de production et de développement encourus dans les quatre NATCOs).

Cet accord a été reconduit par les autorités fiscales sur les mêmes bases jusqu'à la fin de l'exercice 2019. Comme proposé par le contrat, une demande de renouvellement pour les périodes fiscales de 2020 à 2024 a été déposée en juin 2019 aux quatre administrations fiscales.

A cette date, aucun élément n'a été identifié pouvant remettre en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021 et 2022.

2.15 Advance Pricing Agreement A400M

Un APA spécifique au programme A400M a été signé formellement en 2013 par les quatre administrations fiscales (France, Allemagne, Espagne, Royaume-Uni). Cet accord détermine les conditions de rémunération des sociétés Airbus SAS, Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd, Airbus Defence & Space GmbH et Airbus Defence & Space SAU pour les activités de développement, de production et de vente des A400M à la société AMSL, qui a pour clients différentes nations, la plupart représentées par l'OCCAR. Une structure en participation de droit espagnol (UTE) permet de partager les résultats des ventes de ces avions. L'APA stipule que la société Airbus SAS sera compensée pour ses coûts et produits engagés au titre du programme sans prendre part au partage du résultat.

Cet accord ne couvre pas les activités de services et de support. A cette date, aucun élément n'a été identifié pouvant remettre en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021 et 2022.

2.16 Accord de partage du chiffre d'affaires relatif aux activités de service et de support de l'A400M

Les sociétés Airbus SAS, Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd, Airbus Defence & Space SAU et Airbus Defence & Space GmbH ont signé un accord de répartition du chiffre d'affaires relatif aux activités de services et de support de l'A400M. Cet accord définit les modalités de rémunération des sociétés concernées pour les activités réalisées depuis qu'elles ont débuté.

2.17 Autres points fiscaux

Concernant le contrôle fiscal portant sur les exercices 2016 et 2017, la société a payé les montants acceptés en 2022. La société est, par ailleurs, en discussion avec l'administration pour obtenir un dégrèvement d'impôt concernant des provisions qui ont été rehaussées à fin 2017 mais fiscalisées en 2019.

Un nouveau contrôle fiscal au titre des exercices 2019 et 2020 a débuté début 2022. La société a reçu une proposition de rectification fin 2022 et a constitué les provisions correspondantes.

Afin de tirer les conséquences fiscales des "deferred prosecution agreements" conclus avec le Department of Justice américain et le Serious Fraud Office britannique et de la convention judiciaire d'intérêt public conclue avec le Parquet National Financier, le groupe Airbus a sollicité, dans le cadre de la circulaire du 28 Janvier 2019 du Ministre de l'Action et des Comptes Publics, la mise en conformité de sa situation fiscale en matière d'impôt sur les sociétés, de CVAE et de retenue à la source. Les modalités de cette mise en conformité ont été arrêtées avec le service

compétent de la Direction générale des finances publiques fin 2022. Les montants correspondant sont comptabilisés dans les comptes de l'exercice.

2.18 Consolidation

Conformément à l'article L 233-17 du Code de Commerce, Airbus SAS est exemptée, en tant que mère de sous-groupe, d'établir des comptes consolidés et un rapport sur la gestion du groupe. En effet, les comptes individuels de la Société, ainsi que ceux des sociétés qu'elle contrôle et sur lesquelles elle exerce une influence notable, sont intégrés globalement dans les comptes consolidés de la société Airbus SE.

2.19 Transaction avec les parties liées

Aucune transaction avec les parties liées présentant une importance significative et non conclue à des conditions normales de marché n'est intervenue sur l'exercice.

2.20 Rémunérations allouées aux organes de direction et d'administration

Le détail des rémunérations des administrateurs et des dirigeants est communiqué dans le rapport annuel 2022 d'Airbus SE.

3. Événements post-clôture

Dans le dossier Qatar Airways, le 1er février 2023, les parties ont annoncé qu'elles étaient parvenues à un règlement à l'amiable et mutuellement acceptable concernant leur différend juridique relatif à la dégradation de surface des A350 et les immobilisations au sol des A350. Les parties ont procédé à l'abandon de leurs actions légales. L'accord ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité pour l'une ou l'autre des parties. Les parties se sont également entendues sur la livraison de 50 A321 et 23 A350.

Le 14 février 2023, Airbus SE a nommé Thomas Toepfer pour succéder à Dominik Asam en tant que directeur financier à partir du 1er septembre 2023. Suite au départ de Dominik Asam le 3 mars 2023, Xavier Tardy, directeur financier pour Airbus Defence & Space, assurera la continuité pendant la période de transition en sus de son rôle actuel.

4. Autres informations

Airbus SAS est consolidée dans les états financiers d'Airbus SE, société européenne dont le siège est à Amsterdam, Pays-Bas, Mendelweg 30, 2333 CS Leiden.

AIRBUS SAS

NOTE 1 : IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

A - VALEURS BRUTES

(Milliers d'Euros)

	31/12/2021	31/12/2022			
		Augmentations	Transferts	Cessions	Total
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES					
Concessions, brevets, licences, marques	514 750	1 469	15 247	(2 277)	529 188
Immobilisations incorporelles en cours	16 065	18 531	(14 440)		20 155
	530 814	20 000	807	(2 277)	549 343
IMMOBILISATIONS CORPORELLES					
Terrains et aménagements de terrains	82 433		83	(35)	82 481
Constructions	1 574 515		23 195	(3 272)	1 594 439
Matériel et équipement	419 843	1 999	14 724	(1 309)	435 257
Matériel de transport - avions Beluga (1)	1 202 337	11 247	259 225		1 472 809
Autres immobilisations	82 452	1 893	2 785	(516)	86 615
Immobilisations en cours (1)	682 135	181 214	(300 820)		562 530
	4 043 716	196 354	(807)	(5 133)	4 234 131
TOTAL IMMOBILISATIONS	4 574 531	216 353		(7 410)	4 783 474

(1) Inclus la mise en service d'un Beluga XL en 2022. Au 31 décembre 2022, 4 unités sont en service.

AIRBUS SAS

B - AMORTISSEMENTS

(Milliers d'Euros)

	31/12/2021	31/12/2022		
		Dotations	Reprises	Total
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	483 649	24 946	(2 273)	506 322
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
Terrains et aménagements de terrains	18 248	422	(20)	18 650
Constructions	872 220	33 043	(1 604)	903 660
Matériel et équipement	277 223	15 569	(800)	291 992
Materiel de transport - avions Beluga	411 594	49 468		461 062
Autres immobilisations	66 100	3 508	(257)	69 351
	1 645 385	102 010	(2 680)	1 744 714
TOTAL AMORTISSEMENTS	2 129 033	126 956	(4 953)	2 251 036

C - VALEURS NETTES

	31/12/2022
Total valeurs brutes immobilisations incorporelles	549 343
Total amortissements immobilisations incorporelles	506 322
TOTAL VALEURS NETTES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	43 021

Total valeurs brutes immobilisations corporelles	4 234 131
Total amortissements immobilisations corporelles	1 744 714
TOTAL VALEURS NETTES IMMOBILISATIONS CORPORELLES	2 489 416

AIRBUS SAS

NOTE 2 : IMMOBILISATIONS FINANCIERES

(Milliers d'Euros)

		31/12/2021	31/12/2022		
		Net	Brut	Dépréciations	Net
Participations (1)	Note 3-A	14 630 824	15 257 665	(651 125)	14 606 540
Créances rattachées à participations	Note 3-B	5 237	7 132		7 132
Prêts	Note 3-C	1 532 968	1 702 725	(137 674)	1 565 051
Titres immobilisés	Note 3-D	44 156	103 640	(10 003)	93 637
		16 213 185	17 071 161	(798 802)	16 272 360

(1) incl. (560) M€ de dépréciation des participations 9268448 Canada Inc. et 9268430 Canada Inc.

AIRBUS SAS

NOTE 3-A : FILIALES ET PARTICIPATIONS

	Participation en %	Valeur d'inventaire au 31/12/2022
1) Filiales (capital détenu à 50% et plus)		
AIRBUS OPERATIONS SAS	100,00	6 803 093 397
AIRBUS INVEST SAS	100,00	600 376 176
AIRBUS JAPAN KK	100,00	605 512
AIRBUS CHINA Limited	100,00	109 689 236
Airbus (Tianjin) DELIVERY CENTER Ltd	100,00	10 000 000
SATAIR A/S	100,00	342 845 960
AIRBUS AMERICAS, Inc	100,00	1 079 249 790
AirBusiness Academy SAS	100,00	12 000 000
AIRBUS COLOMBIA SAS	100,00	400 000
Airbus ATR SAS	100,00	91 507 614
Airbus DEVELOPPEMENT	100,00	3 048 950
AIRBUS KOREA LIMITED	100,00	87 691
Airbus Group (Malaysia) SDN BHD	100,00	121 207
IMMOBILIÈRE AELIS	100,00	20 000
Airbus Atlantic (ex-STELIA)	100,00	1 293 442 181
Golden Valley Investment PTE. LTD.	100,00	8 706 523
SEPANG	100,00	30 110 348
Airbus UpNext	100,00	13 500 000
Aeropart	100,00	17 321 044
Canada Inc CanCo1	100,00	111 246 321
Canada Inc CanCo2	100,00	1 332 096 769
Testia SAS	100,00	10 002 396
Airbus Portugal	100,00	50 000
AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL SNC	99,90	1 553
Airbus Protect SAS (ex-Apsys)	90,88	41 091 000
PT AIRBUS GROUP INDONESIA	99,00	192 434
Airbus Group Rus	99,00	1 525 350
AIRBUS DS HOLDING SAS	100,00	2 318 582 570
AIRBUS HELICOPTERS	100,00	956 875 403
Airbus AEROASSURANCES	90,00	13 720
SEMATRA	74,46	20 207
AIRBUS MILITARY SL	69,40	2 089
AIRBUS BRASIL NEGOCIAS AEROESPACIAIS Ltda	62,74	6 436 000
ASB Aerospatiale Batteries	50,00	3 936 550
AIRBUS VIETNAM LIMITED	100,00	179 620
Airbus Canada Limited Partnership (ex-CSALP)	50,07	20 409 039
Airbus Beluga Transport	99,99	99 990
China World Aviation Leasing Co. Limited	100,00	11 913 140
2) Participations (capital détenu à plus de 10%)		
CVT	49,99	1 593 060
AUCTUS	49,00	3 663 315
BYBLOS	25,00	1 062 966
Aerospace Technology Park S.A.	30,00	2 500 000
SECBAT - Ste Europeenne de Construction de l'Avion Breguet	24,95	17 902
SOFEMA	21,62	3 259 603
BOOSTAEROSPACE SAS	40,00	20 000
ODAS	10,00	2 999 668
CERFACS	13,11	83 848
Airbus Singapore Pte Ltd	23,38%	5 327 837
3) Autres participations		
Autres participations		6 337 146
TOTAL		15 257 665 124

AIRBUS SAS

FILIALES ET PARTICIPATIONS AU 31/12/2022

(Euros sauf mention contraire)

	Pays	Capital social (1)	Quote part du capital détenu	Valeur comptable des titres de participation		Chiffres d'affaires hors taxes du dernier exercice (2021)	Bénéfice ou perte du dernier exercice (2021)	Dividendes encaissés au cours de l'exercice 2022
				Brut	Net			
<u>FILIALES ET PARTICIPATIONS</u>								
AIRBUS OPERATIONS SAS 31060 Toulouse	France	1 008 826 931	100%	6 803 093 397	6 803 093 397	9 096 850 383	834 865 792	
AIRBUS ATR 31770 Colomiers	France	30 528 000	100%	91 507 614	91 507 614	54 070 966	(52 343 682)	
AIRBUS DS HOLDING SAS 92152 Suresnes	France	21 391 489	100%	2 318 582 570	2 318 582 570	0	(14 211)	
Airbus Atlantic (ex STELIA) 17300 Rochefort	France	291 280 000	100%	1 293 442 181	1 293 442 181	1 384 144 000	79 892 000	
AIRBUS INVEST SAS 31700 BLAGNAC	France	602 525 249	100%	600 376 176	600 376 176	0	(1 390 290)	
AIRBUS AMERICAS, Inc Herndon, Virginia 20171 USA	USA	USD 925 037 028	100%	1 079 249 790	1 079 249 790	USD 2 618 113 840	USD 13 709 499	USD 400 000 000
AIRBUS CHINA Limited Duddell Street Central, Hong Kong	Chine	USD 1 107 673	100%	109 689 236	109 689 236	USD 83 124 919	USD (868 409)	
926 8448 CANADA INC (CanCo2)	Canada	USD 2 649 469 790	100%	1 332 096 769	850 696 768	USD 0	USD 69 045 067	
Autres participations				1 629 627 391	1 459 902 472			
SOUS-TOTAL FILIALES				15 257 665 124	14 606 540 204			

(1) Capital social au 31/12/2022.

AIRBUS SAS

NOTE 3-B : CREANCES RATTACHEES A DES PARTICIPATIONS

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2021
Créances rattachées à des participations	7 132		7 132	5 237
	7 132		7 132	5 237

NOTE 3-C : PRETS

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2021
AIRBUS OPERATIONS SAS	1 586 963	51 430	1 535 533	1 553 489
DIVERS	115 762		115 762	114 188
Dépréciation	(137 674)		(137 674)	(134 708)
	1 565 051	51 430	1 513 621	1 532 968

Note 3-D : TITRES IMMOBILISES

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2021
FCPR AEROFUND	40 290		40 290	39 313
AAP Compartiment	55 448	47 328	8 120	8 120
ADVANCE CAPITAL EUROPE	6 166		6 166	6 166
DIVERS	1 736		1 736	560
Dépréciation	(10 003)		(10 003)	(10 003)
	93 637	47 328	46 309	44 156

AIRBUS SAS

NOTE 4 : STOCKS ET EN-COURS

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022			31/12/2021
	Brut	Dépréciations	Net	Net
Matières premières et approvisionnements	-		-	5 227
En cours de production	14 463 682	(126 321)	14 337 362	13 837 433
Produits finis	1 111 841	(252 120)	859 720	1 613 406
Marchandises / rechanges	914 406	(239 764)	674 642	689 733
	16 489 929	(618 205)	15 871 724	16 145 799

AIRBUS SAS

NOTE 5 : CREANCES

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2021
Fournisseurs - Avances et acomptes versés sur commandes	3 321 264	2 037 928	1 283 336	1 592 368
Créances d'exploitation				
Créances clients	869 538	869 538		1 274 234
Créances clients - Factures à émettre	359 347	359 347		305 906
Créances clients - Effets de commerce	176 367	176 367		412 038
	1 405 251	1 405 252		1 992 177
Créances diverses				
<u>Créances groupe et comptes rattachés</u>	556 340	556 340		389 010
<u>Autres créances diverses</u>				
TVA	263 687	263 687		234 997
Etat - Impôt sur les sociétés	447 512	447 512		221 122
Autres créances	390 007	390 007		122 788
	1 101 205	1 101 205		578 907
Total créances diverses	1 657 545	1 657 545		967 917
TOTAL CREANCES	6 384 061	5 100 725	1 283 336	4 552 462

AIRBUS SAS

NOTE 6 : PROVISIONS POUR DEPRECIATION D'ACTIFS

(Milliers d'Euros)

	31/12/2021	Transferts (Note 10)	Dotations	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	31/12/2022
Dépréciation série divers	33 919		6 790	(2 584)		38 124
Dépréciation des stocks (1)	475 145		166 690	(409 918)		231 917
Dépréciation autres	58 459		88 066			146 525
SERIES	567 522		261 546	(412 502)		416 566
Dépréciation créance clients	77 238		32 890	(8 960)		101 168
SUPPORT	77 238		32 890	(8 960)		101 168
Dépréciation stock pièces dét.	199 818		42 513	(2 567)		239 764
SUPPORT HAMBOURG	199 818		42 513	(2 567)		239 764
Depreciation des prêts	134 708		11 408	(8 442)		137 674
Dépréciation des disponibilités			180			180
Dépréciation des immo. Financières (2)	142 752		561 735	(43 359)		661 128
Dépréciation creances diverses	150 229		14 561	(62 368)		102 422
RISQUES DIVERS	427 689		587 885	(114 170)		901 404
TOTAL P° POUR DEPRECIATION D'ACTIFS	1 272 267		924 833	(538 199)		1 658 901

(1) Les reprises des dépréciations des stocks s'expliquent notamment (1) pour 0,2Bn€ par la renégociation commerciale d'un contrat "de lancement" (voir paragraphe 2.10) dont le chiffre d'affaires est désormais reconnu à la livraison des avions et (2) pour 0,1Bn€ par la livraison d'avions A330 en 2022.

(2) Les dépréciations des immobilisations incluent 560 M€ de dépréciation des participations 9268448 Canada Inc. et 9268430 Canada Inc.

AIRBUS SAS

NOTE 7 : CHARGES CONSTATEES D'AVANCE

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022			31/12/2021
	A moins de 1 an	A plus de 1 an	Total	
Charges constatées d'avance				
Avoirs émis d'avance avions	485 464	1 877 733	2 363 196	2 612 314
Avoirs émis d'avance (autres)	8 587		8 587	4 498
Charges constatées d'avance avions	30 549	215 115	245 665	238 898
Charges constatées d'avance (autres)	4 692	83 175	87 867	39 282
TOTAL	529 291	2 176 023	2 705 315	2 894 992

AIRBUS SAS

NOTE 8 : ECARTS DE CONVERSION ACTIF

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
- Prêts / emprunts	352	
- Clients	158 231	27 659
- Fournisseurs	103 098	53 211
- Autres	5	2 610
TOTAL	261 685	83 480

AIRBUS SAS

NOTE 9 : CAPITAUX PROPRES

A - Répartition du capital

	Nombre	%	Valeur nominale
1. AIRBUS S.E.	3 388 144	94,73%	1 Euro
2. Airbus Defence and Space SAU	188 625	5,27%	1 Euro

Note : Toutes les actions sont des actions ordinaires

B - Variation des capitaux propres

(Milliers d'Euros)

	31/12/2021	Affectation résultat	Merge AIS SAS	Dividendes versés	Provisions réglementées	Reprises de l'exercice	Capital social	Prime d'apport	Prime de fusion	Résultat 2022	31/12/2022
Capital social	3 577										3 577
Prime d'émission-prime d'apport-prime de fusion	3 574 896										3 574 896
Reserves	31 095	1 084 848									1 115 943
Boni de fusion	4 460 220										4 460 220
Report à nouveau	(175 740)	68 404									(107 336)
Résultat de l'exercice	1 153 253	(1 153 253)								1 532 742	1 532 742
	9 047 300									1 532 742	10 580 042
Provisions réglementées	696 254		201		322 676	(49 635)					969 497
TOTAL	9 743 554		201		322 676	(49 635)				1 532 742	11 549 539

AIRBUS SAS

NOTE 10 : PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

(Milliers d'Euros)

	31/12/2021	Cession fonds de commerce Airbus Atlantic	Transferts	Dotations	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	31/12/2022
Provision DMC A400M	99 593				(20 184)		79 409
Provision pour pertes sur contrats de vente (1)	491 215			32 423	(382 785)		140 853
Provision pour garanties liées aux valeurs résiduelles des avions	351 133			21 729	(132 016)		240 846
Provision pour prestations à fournir (2)	684 000			238 000	(80 953)		841 047
Autres provisions pour risques séries	668 398			274 148	(447 531)		495 015
Total provisions pour risques séries	2 294 339			566 300	(1 063 470)		1 797 170
Provision pour risques support après vente	569 775			160 818	(279 519)		451 075
Provision pour charges de personnel	405 167	(561)		52 060	(38 580)		418 086
Provision pour risques	14 793			806	(5 169)		10 430
Total provisions pour risques et charges personnel	419 960	(561)		52 866	(43 750)		428 516
Provision pour pertes de change latentes	83 574			262 075	(83 574)		262 075
Provision pour risques financiers	5 603			25 314	-		30 917
Provisions pour risques pour litiges et risques divers (3)	715 717			89 566	(575 736)		229 547
Total provision pour risques divers	804 895			376 955	(659 310)		522 539
Provisions exceptionnelles	137 241			14 952	(57 588)		94 605
Provisions pour risques et charges	4 226 211	(561)		1 171 892	(2 103 636)		3 293 906

(1) Les reprises des *Provisions pour pertes sur contrats de vente* s'expliquent pour 0,3Bn€ par la renégociation commerciale d'un contrat "de lancement" (voir paragraphe 2.10) dont le chiffre d'affaires est désormais reconnu à la livraisons des avions.

(2) Les variations des *Provisions pour prestation à fournir et autres provisions pour risques séries* s'expliquent notamment par la révision en cours d'année de l'évaluation des travaux à réaliser sur des avions livrés.

(3) Les reprises des *Risques divers* s'expliquent par le résultat d'actions en justice ou de demandes d'arbitrages d'anciens consultants et par l'impact de la mise en conformité de la situation fiscale suite aux accords avec les DoJ, SFO, et PNF (paragraphe 2.17 des notes).

AIRBUS SAS

NOTE 11 : DETTES

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2021
Dettes financières				
Emprunts	1 617 474	51 430	1 566 044	1 555 825
Dépôts et cautionnements reçus	150		150	2 550
Total dettes financières	1 617 624	51 430	1 566 194	1 558 375
Comptes courants	200 369	200 369		277 050
Avances et acomptes reçus				
Avances et acomptes reçus	36 159 141	12 103 711	24 055 430	33 395 384
Avances reçues - effets	176 367	176 367		402 690
Total avances et acomptes reçus	36 335 507	12 280 077	24 055 430	33 798 074
Dettes d'exploitation				
Dettes fournisseurs - factures	6 948 107	7 448 738	(500 631)	4 358 178
Dettes fournisseurs - charges à payer	4 047 716	3 757 578	290 138	3 381 514
Dettes fournisseurs - effets à payer				2 578
Total dettes d'exploitation	10 995 822	11 206 316	(210 493)	7 742 270
Dettes diverses				
Dettes fiscales et sociales				
Personnel	(79)	(79)		(1 305)
Personnel - charges à payer	325 988	325 988		391 013
TVA	118 523	118 523		181 818
Etat, impôt sur les sociétés				
Autres taxes	13 101	13 101		(2 263)
Autres taxes - charges à payer	201 954	201 954		120 146
Dettes groupe				9 005
Autres dettes diverses	353 580	36 272	317 308	637 967
Total dettes diverses	1 013 068	695 760	317 308	1 336 381
TOTAL DETTES	50 162 390	24 433 952	25 728 438	44 712 150

AIRBUS SAS

NOTE 12 : PRODUITS CONSTATES D'AVANCE

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022			31/12/2021
	A moins de 1 an	A plus de 1 an	Total	
Avions	129 037	103 277	232 313	365 271
Autres	40 564	89 167	129 731	206 163
TOTAL	169 600	192 444	362 044	571 434

AIRBUS SAS

NOTE 13 : ECARTS DE CONVERSION PASSIF

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
- Prêts / emprunts	14 919	13 197
- Clients	117 334	50 190
- Fournisseurs	207 335	25 560
- Autres	29 322	26 458
TOTAL	368 910	115 405

AIRBUS SAS

NOTE 14 : ENGAGEMENTS HORS BILAN

A - Vente à terme de devises

(Milliers d'Euros)

Achats devises EUR (Plain Forwards accounted for as hedges)				
Instrument financier	Devise	Taux moyen	Terme (montant)	
			Moins de 1 an	Plus de 1 an
Achats à terme	EUR/USD	1,2109	17 239 367	
	EUR/USD	1,2121		43 070 084
	Total	1,2118	60 309 451	

(Milliers d'Euros)

Achats devises EUR (Plain Forwards accounted for as free standing derivatives)				
Instrument financier	Devise	Taux moyen	Terme (montant)	
			Moins de 1 an	Plus de 1 an
Achats à terme	EUR/USD	1,2315	1 251 309	
	EUR/USD	1,2378		1 647 224
	Total	1,2351	2 898 533	

(Milliers de GBP)

Achats devises GBP (Plain Forwards)				
Instrument financier	Devise	Taux moyen	Terme (montant)	
			Moins de 1 an	Plus de 1 an
Achats à terme	GBP/USD	1,3962	10 744	
	GBP/USD			
	Total	1,3962	10 744	

(Milliers d'Euros)

Achats devises EUR (Embedded Derivatives)				
Instrument financier	Devise	Taux moyen	Terme (montant)	
			Moins de 1 an	Plus de 1 an
Achats à terme	EUR/USD	1,2271	39 596	
	EUR/USD	1,2271		222 727
	Total	1,2271	262 323	

(Milliers de GBP)

Achats devises GBP (Embedded Derivatives)				
Instrument financier	Devise	Taux moyen	Terme (montant)	
			Moins de 1 an	Plus de 1 an
Achats à terme	GBP/USD	1,3283	7 111	
	GBP/USD	1,3283		56 851
	Total	1,3283	63 962	

AIRBUS SAS

NOTE 14 : ENGAGEMENTS HORS BILAN

B - 1 : Garanties dont bénéficie Airbus SAS

	31/12/2022						
	Milliers de EUR	Milliers de QAR	Milliers de SGD	Milliers de USD	Milliers de GBP	Milliers de CAD	Milliers de INR
- Garantie de location	13 035					137	
- Garantie de performance	27 195	1 277	746	9 504			4 600
- Garantie de soumission				201			
- Garantie des facilités de crédit	5 000			5 630			
- Garantie douanière	2 919				150		
- Garantie sur restitution d'acomptes	73 360	2 553		138 089			
- Autres types de garantie	10 446						
- Lettres d'engagement : "hard letter comfort"	5 305						
	137 259	3 830	746	153 424	150	137	4 600

B - 2 : Garanties accordées par Airbus SAS

	31/12/2022		
	Milliers de EUR	Milliers de GBP	Milliers de USD
- Garantie de location	1 968		8 218
- Garantie de performance		7 761	3 500
- Garantie des facilités de crédit			5 630
- Autres types de garantie			
- Lettres d'engagement : "hard letter comfort"	5 305		9 775
	7 273	7 761	27 123

C - Engagements financiers dans le cadre de locations d'avions (GRP)

- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)

(Millions de dollars)

	31/12/2022	31/12/2021
- Engagements financiers dans le cadre de locations d'avions (GRP)	0	0
- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)	289	442
Total	289	442

AIRBUS SAS

NOTE 15 : CHIFFRE D'AFFAIRES

Chiffre d'affaires par activité

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
Pièces détachées	1 268 312	626 040
Ventes de marchandises	1 268 312	626 040
Avions neufs	41 553 700	36 803 713
Avions de deuxième main		71 317
Autres services	1 500 092	1 500 972
Marge SAS / SEP	19 156	16 500
Autres	2 712 910	1 001 059
Production vendue	45 785 857	39 393 562
Etudes	14	95
TOTAL	47 054 183	40 019 698

Chiffre d'activité par zone géographique (*)

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
Europe géographique (incl. France et Dom-Tom)	23 333 472	17 911 371
Amérique Latine	115 491	2 079 787
Etats Unis - Canada	9 958 629	7 896 415
Asie géographique	12 239 312	11 752 085
Reste du monde	1 407 279	380 040
TOTAL	47 054 183	40 019 698

* Les revenus sont alloués par zone géographique de facturation

AIRBUS SAS

NOTE 16 : ELEMENTS CONCERNANT LES ENTREPRISES LIEES

Aucune transaction avec les parties liées présentant une importance significative et non conclue à des conditions normales de marché n'est intervenue sur l'exercice.

AIRBUS SAS

NOTE 17 : RESULTAT EXCEPTIONNEL

(Milliers d'Euros)

	31/12/2022	31/12/2021
Charges exceptionnelles	471 923	1 057 290
Pénalités et amendes fiscales	7 105	11
Créances devenues irrécouvrables dans l'exercice		
Charges exceptionnelles sur activité séries		
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion - autres	55 093	497 768
Charges exceptionnelles sur opérations financières		
Valeurs nettes comptables des éléments actifs cédés	44 224	117 727
Dotations amortissements exceptionnels		
Dotations amortissements dérogatoires	322 676	240 195
Dotations provisions pour risques séries		
Dotations provisions pour risques et charges exceptionnels (Note 10)	40 764	20 460
Dotations provisions pour dépréciations exceptionnelles	2 060	9 196
Autres charges exceptionnelles		171 931
Produits exceptionnels	151 198	1 148 888
Produits exceptionnels sur opérations de gestion - autres	27 244	4 517
Quote-part de subvention d'investissement viré au résultat		
Produits des cessions d'éléments d'actif	6 237	329 228
Reprises amortissements exceptionnels		
Reprises amortissements dérogatoires	49 635	91 557
Reprises de provisions pour risques séries		
Reprises de provisions pour investissements		
Reprises de provisions exceptionnelles (Note 10)	68 082	691 976
Reprise provisions pour dépréciations exceptionnelles		
Transfert de charges		
Autres produits exceptionnels		31 610
RESULTAT EXCEPTIONNEL	(320 725)	91 598

AIRBUS SAS

NOTE 18 : SITUATION FISCALE

La société AIRBUS SAS est, dans le cadre de l'Impôt, tête d'intégration fiscale du groupe fiscal.

Impôt sur les bénéfices	31/12/2022	31/12/2021
Produits d'impôts		
Crédit impôt famille	500	500
Crédit impôt recherche	2 359	2 411
Produits d'intégration fiscale	293 880	187 370
Réduction impôts - Dons mécénat	158	1 326
Restitution d'impôts	136 901	273 748
Charges d'impôts	(261 011)	(193 355)
TOTAL	172 787	272 001

Impôt sur les bénéfices supporté en l'absence d'intégration	31/12/2022	31/12/2021
Airbus SAS (fille)		
Impôt sur les Sociétés	154 925	126 736
Crédit impôt famille	500	500
Crédit impôt recherche	2 359	2 411
Réduction impôts - Dons mécénat	158	1 326
TOTAL	157 942	130 973

Il n'y a pas de déficit reportable ni pour l'exercice 2022 ni pour 2021

Accroissement et allègement de la dette future d'impôt	31/12/2022	31/12/2021
<u>Différences temporaires générant un actif d'impôt</u>	(10 934)	(1 671)
Provisions non déductibles	(54 717)	(80 067)
Ecart de conversion	31 361	58 726
Organic	1 225	11 463
Autres	11 197	8 208
<u>Différences temporaires générant un passif d'impôt</u>	26 157	23 846
Ecart de conversion	25 468	22 836
Organic	689	1 010
TOTAL	(37 090)	(25 517)

AIRBUS SAS

NOTE 19 : EFFECTIF MOYEN

	31/12/2022	31/12/2021
TOTAL	9 285	8 944

Les chiffres proviennent de la DSN (Déclaration Sociale Nominative) servant de base au calcul des différentes taxes liées au personnel (taxe d'apprentissage, formation professionnelle, effort construction, ..).



KPMG SA
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris la Défense
France



ERNST & YOUNG et Autres
Tour First
Place des Saisons
TSA 14444
92037 Paris la Défense Cedex
France

Airbus S.A.S.

Rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions réglementées

Décision collective des associés relative à l'approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2022

Airbus S.A.S.

2, Rond-Point Emile Dewoitine – 31700 Blagnac

Ce rapport contient 2 pages



KPMG SA
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris la Défense
France



ERNST & YOUNG et Autres
Tour First
Place des Saisons
TSA 14444
92037 Paris la Défense Cedex
France

Airbus S.A.S.
Siège social : 2, Rond-Point Emile Dewoitine – 31700 Blagnac
Capital social : €. 3.576.769

Rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions réglementées

Décision collective des associés relative à l'approbation des comptes de l'exercice clos le
31 décembre 2022

Aux Associés de la société Airbus S.A.S.,

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées.

Il nous appartient de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles des conventions dont nous avons été avisés ou que nous aurions découvertes à l'occasion de notre mission, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé ni à rechercher l'existence d'autres conventions. Il vous appartient d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions en vue de leur approbation.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette mission.

CONVENTIONS SOUMISES À L'APPROBATION DE L'ASSEMBLEE GENERALE

Conventions intervenues au cours de l'exercice écoulé

Nous vous informons qu'il ne nous a été donné avis d'aucune convention intervenue au cours de l'exercice écoulé à soumettre à l'approbation de l'assemblée générale, en application des dispositions de l'article L. 227-10 du code de commerce.

Les commissaires aux comptes

Paris la Défense, le 4 mai 2023

KPMG SA

ERNST & YOUNG et autres

Elisabeth Roumegoux-Rouvelle
Associée

Céline Eydieu-Boutté
Associée

AIRBUS
Société par Actions Simplifiée
Au capital de 3.576.769 euros
Siège Social : 2, rond-point Emile Dewoitine
31700 BLAGNAC
RCS Toulouse 383 474 814
(la Société)

RAPPORT DU PRÉSIDENT SUR LA GESTION DE L'EXERCICE CLOS
LE 31 DÉCEMBRE 2022

Chers Associés,

Conformément aux dispositions de l'article L. 227-9 du Code de commerce et des stipulations statutaires, nous vous rendons compte dans le présent rapport de l'activité de la Société au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2022, des résultats de cette activité, des perspectives d'avenir et soumettre à votre approbation les comptes annuels dudit exercice.

Tous les documents et pièces prévus par la réglementation en vigueur et par les stipulations statutaires en vigueur ont été tenus à votre disposition dans les délais impartis.

Vous pourrez également prendre connaissance du rapport de votre Commissaire aux comptes rendant compte de sa mission sur les comptes annuels dudit exercice.

Nous reprenons ci-après, successivement, les différentes informations telles que prévues par la réglementation.

I. SITUATION ET ACTIVITE DE LA SOCIÉTÉ AU COURS DE L'EXERCICE

1.1 Modèle économique

Le groupe a organisé ses activités selon les trois segments suivants qui reflètent la structure interne de l'organisation en fonction de la nature des produits et services fournis : Airbus (anciennement Airbus Commercial Aircraft et activités de siège), Airbus Helicopters et Airbus Defence and Space.

Airbus S.A.S., société de droit français, est détenue majoritairement par Airbus S.E. (94,73%), Airbus Defence and Space SAU détenant 5,27%. Elle conduit, elle-même et à travers ses filiales, les activités Commercial Aircraft d'Airbus (« Airbus »).

Airbus est l'un des leaders mondiaux sur le marché de l'aviation civile, avions cargo et services associés. Les activités d'Airbus couvrent le développement, la production, la commercialisation et la vente d'avions commerciaux de plus de 100 places ; la conversion d'avions et services associés ; le développement, la production, la commercialisation et la vente d'avions régionaux turbopropulsés et de composants aéronautiques.

La gamme d'avions d'Airbus comporte plusieurs familles d'avions commerciaux pour des capacités allant de 100 à plus de 400 sièges : la famille A220 ; la famille A320 incluant les techniques les plus avancées avec l'A320neo qui est la gamme de produits la plus vendue de l'aviation civile; la famille A330 y

compris la gamme A330neo, la famille A350 de nouvelle génération à fuselage extra-large et sa version cargo A350F.

En Europe, le développement des avions et leur production sont répartis sur quatre entités, Airbus Operations GmbH (Allemagne), Airbus Operations S.A.S. (France), Airbus Operations Ltd (Grande-Bretagne) et Airbus Operations SL (Espagne). Ces entités sont coordonnées par Airbus SAS.

En 2004, un accord spécifique (*Advanced Pricing Agreement – « APA Commercial »*) a été signé avec les autorités fiscales des quatre pays. Cet accord couvre les “activités communes” exécutées par Airbus S.A.S. et les quatre autres entités nationales susmentionnées, ce qui inclut le développement, la production et l’assemblage des avions commerciaux de transport de passagers et de fret ainsi que les activités de support pour les avions en service. Le résultat de ces activités est alloué aux sociétés concernées en fonction de leur contribution aux coûts industriels en utilisant les “clés de répartition”.

Les transactions avec les tiers, principalement avec les clients du secteur public concernant les avions militaires, et le résultat financier restent au niveau des entités concernées en tant “qu’activité spécifique”. L’ensemble des résultats des sociétés sont soumis aux règles fiscales nationales.

L’APA civil d’Airbus, en place depuis janvier 2004 et systématiquement renouvelé, a expiré au 31 décembre 2019. Conformément aux dispositions de l’accord, une demande de renouvellement pour la période 2020-2024 a été déposée auprès des quatre administrations fiscales en juin 2019. À l’heure actuelle, aucun élément n’a été identifié qui puisse remettre en cause l’application de l’accord pour les exercices 2020, 2021 et 2022.

Airbus Atlantic, une filiale à 100% d’Airbus S.A.S. a été officiellement créée le 1^{er} janvier 2022. Cette nouvelle entité ne remet pas en cause l’organisation de l’APA à aujourd’hui.

Un accord spécifique de prix de transfert a été signé en 2013 avec les quatre administrations fiscales pour le développement, la production et la vente de l’avion militaire A400M à la société AMSL. Les sociétés concernées sont les mêmes que pour l’APA Commercial, excepté Airbus Operations SL auxquelles viennent s’ajouter Airbus Defence & Space SAU et Airbus Defence & Space GmbH. Le résultat est consolidé et partagé par le biais d’un véhicule juridique de droit espagnol (UTE). L’APA stipule que la société Airbus S.A.S. sera compensée pour ses coûts et produits engagés au titre du programme sans prendre part au partage du résultat. Cet APA ne couvre pas les activités de service et de support liées au programme A400M.

Un accord préalable de prix de transfert entre Airbus SAS et Airbus Americas Inc a été signé fin 2019 pour les exercices 2016 à 2019. Cet accord couvre les activités d’assemblage des avions de la chaîne d’assemblage de Mobile (Alabama, USA). La demande de renouvellement déposée en juin 2019 par la société pour la période 2020 à 2024 a été acceptée le 24 mars 2020 par l’autorité compétente française et le 1er avril 2020 par l’autorité compétente américaine. L’accord a été signé par les autorités compétentes le 15 février 2023.

Une demande d’accord préalable de prix de transfert entre Airbus S.A.S. et Airbus Canada (ACLP) a été déposée fin 2020 pour la période 2019 à 2023. Cette demande couvre les services rendus par Airbus S.A.S. à Airbus Canada dans le cadre du programme A220 (support à la vente, aux achats et aux services après-vente) ainsi que la rémunération d’immobilisations incorporelles mises à disposition par Airbus SAS à Airbus Canada notamment la marque Airbus. Les discussions entre les autorités compétentes sont en cours.

Un comité exécutif présidé par Guillaume Faury et composé des 4 Directeurs Généraux et des directeurs des divisions et fonctions clefs de la Société est responsable du pilotage de toutes les activités d'Airbus, y compris la commercialisation et la politique produit.

1.2 Situation économique

La performance de la Société doit s'apprécier au regard de celle d'Airbus dans son ensemble.

Livraisons

En 2022, Airbus a livré un nombre total de 661 avions commerciaux (contre 611 en 2021), dont :

- 548 livrés par Airbus SAS (dont 456 SA, 32 A330, 60 A350 après déduction des 2 A350 précédemment considérés comme livrés à Aeroflot à fin 2021 mais dont le transfert n'a pas été possible compte tenu des sanctions internationales contre la Russie) contre 497 en 2021,
- 60 SA livrés par Airbus Americas (contre 64 en 2021),
- 53 A220 livrés par Airbus Canada Limited Partnership (ACLP) contre 50 en 2021.

Carnet de commandes (A220 inclus)

Le carnet de commandes d'Airbus a augmenté de 45,3 milliards d'euros à 390,4 milliards d'euros. Le rapport prises de commandes/revenus est significativement supérieur à 1 (calculé à l'aide des unités de nouvelles commandes nettes, c'est-à-dire de nouvelles commandes nettes en unités divisées par les livraisons en unités). Le carnet de commandes total d'Airbus s'élève à 7 239 appareils à fin 2022 (contre 7 082 appareils fin 2021). Les prises de commandes ont inclus 820 commandes nettes en 2022 (contre 507 en 2021), comprenant 770 commandes fermes nettes de la famille A320, 10 A350 partiellement compensées par de plus nombreuses annulations que de commandes pour la famille A330s, et 105 A220 produits par Airbus Canada Limited Partnership (ACLP).

Production

Chaque tâche dans la production d'un avion Airbus (de la conception à la production) est attribuée à une usine propre. Les usines d'Airbus sont généralement organisées autour de différents composants et sections d'avions, en équipes. Chaque équipe est, soit responsable d'un programme d'avions, soit organisée par des clusters technologiques de fabrication en fonction de la solution optimale pour chaque usine. Chaque usine est organisée avec des capacités de production, d'ingénierie, de qualité, de chaîne d'approvisionnement, de fabrication, et de logistique afin d'assurer un flux de production continu. Après production par les usines respectives, les différentes sections d'avions sont transférées entre les différents sites aux lignes d'assemblage finales en utilisant des moyens de transport dédiés, tels que les Super Transporteurs « Beluga ».

Pour supporter la production, un nouveau super transporteur appelé « Beluga XL » a été développé avec 4 unités en service au 31 décembre 2022.

La direction du programme concerné est responsable des activités de la chaîne d'assemblage finale. Elle travaille en étroite collaboration avec les usines pour sécuriser la livraison des sections d'avions aux chaînes d'assemblage finales conformément aux attentes en matière de temps, de coût et de qualité.

Performance de livraison 2022 et évolution des cadences

En 2022, Airbus a servi 84 clients avec 661 livraisons dont 548 effectuées par Airbus SAS soit une augmentation de 8% par rapport à 2021. Le nombre de livraisons a été inférieur à l'objectif, en raison de la complexité de l'environnement opérationnel difficile, y compris une situation complexe de la chaîne d'approvisionnement et des défis géopolitiques. Airbus continue d'augmenter les cadences pour livrer son carnet de commandes. Dans le cadre de cette montée en cadence, Airbus a désormais une plus grande capacité de livraison d'A321, tous ses sites d'assemblage pouvant désormais produire l'A321.

Performance de livraison 2022 et évolution du taux de production :

- Famille A320 : 516 livraisons réalisées dont 456 livraisons effectuées par Airbus SAS.. Airbus progresse vers un taux de production mensuel de 65 avions d'ici fin 2024 et 75 en 2026.
- A330 : 32 livraisons réalisées par Airbus SAS. La cadence de production mensuelle de l'A330 est passée à environ 3 appareils comme prévu et Airbus vise désormais à atteindre le taux 4 en 2024.
- A350 : 60 livraisons réalisées par Airbus SAS. Suite à une étude de faisabilité avec la supply chain, Airbus vise maintenant un taux de production mensuel de 9 A350 à la fin 2025.

Famille A320

Avec plus de 16 700 avions vendus et près de 10 600 livrés à fin 2022, la famille d'avions monocouloirs d'Airbus, basée sur l'A320, comprend les modèles dérivés A319 et A321, ainsi que la famille des avions d'affaires ACJ corporate jet. Chaque appareil de la famille A320 partage les mêmes systèmes, cockpit, procédures d'exploitation et diamètre.

La famille A320 possède, avec 3,95 mètres, le plus large diamètre de fuselage de tous les avions de la catégorie des monocouloirs offerts sur le marché. Cette caractéristique permet de disposer d'une cabine passagers spacieuse pouvant accueillir 6 sièges de front, d'un niveau élevé de confort et d'une excellente capacité de transport en soute. La famille A320 est équipée de commandes de vol numériques, d'un cockpit ergonomique et d'une sélection de matériaux de structure modernes. La famille A320 est en concurrence avec les avions Boeing 737 et Comac C919.

Airbus continue d'investir dans les améliorations de la famille A320, comme c'est le cas avec le développement de l'A320neo, incluant l'A319neo, l'A320neo, l'A321neo et les versions ACJ de l'A319neo et A320neo. La famille A320neo comporte plusieurs innovations dont la dernière génération de moteur et des améliorations cabine ce qui, combiné, permettra de générer une économie de carburant de 20 % comparé à la famille A320ceo. L'A320neo avec les moteurs Pratt & Whitney a été la première version du neo à être certifiée par l'EASA et la FAA en novembre 2015 suivi par l'A320neo avec les moteurs CFM en mai 2016. L'A321neo avec les moteurs Pratt & Whitney a reçu la certification en décembre 2016 et avec les moteurs CFM en mars 2017. La certification pour l'A319neo avec les moteurs CFM a été obtenue en décembre 2018, celle avec les moteurs Pratt & Whitney l'année suivante.

Les versions de la famille A320neo sont à 95% identiques aux versions de la famille A320ceo (*current engine option*) leur permettant de parfaitement s'intégrer aux flottes actuelles d'A320, un facteur essentiel pour les clients d'Airbus et les opérateurs.

Toutes les commandes de l'A318ceo ont été satisfaites et une transition complète vers les variantes Neo des autres modèles est sur le point d'être achevée. Le soutien continu à la grande flotte d'A320ceo en service est maintenu et des nouvelles opportunités se présentent, y compris celles du marché en développement de la conversion des avions passagers au cargo.

Reconnaissant une exigence du marché pour augmenter la capacité du rayon d'action, l'A321neo a été développé pour intégrer une flexibilité supplémentaire dans la configuration de la cabine avec des améliorations optionnelles du poids et de la capacité de carburant pour produire l'A321LR avec un rayon d'action de 7400 kms.

En 2019, Airbus a lancé l'A321XLR (Extra Long Range), combinant l'efficacité du mono-couloir avec le rayon d'action du widebody et son confort donnant naissance à un produit inégalé pour tous les types d'opérateurs sur le segment de marché de moyenne distance.

Depuis son lancement en décembre 2010, la famille A320neo a reçu 8 665 commandes fermes de la part de plus de 100 clients, avec un total de 2592 avions livrés à fin 2022.

Les livraisons A320 neo ont débuté en février 2016 suivies du premiers A321neo en avril 2017 et en août 2019 le premier A319neo.

Au total, la famille A320 représente environ 60% du carnet de commandes.

En 2022, Airbus a reçu 888 commandes brutes et 770 commandes nettes pour la famille A320 avec 516 livraisons.

Concernant la famille A320, l'évolution de la montée en cadence a été adaptée avec les fournisseurs. La société progresse maintenant vers un taux de production mensuelle de 65 avions d'ici la fin de 2024 et 75 en 2026. L'entrée en service de l'A321XLR est attendue pour le second trimestre 2024.

Programme A330

Avec 1 774 avions vendus (dont 288 A330neo) et 1 559 livrés, la famille A330 couvre tous les segments du marché avec un avion de type bi-moteur et conçu pour transporter entre 220 et 300 passagers selon 3 classes de configurations ou plus de 400 passagers avec une densité importante. La famille A330 offre un niveau de confort élevé et permet aux compagnies de disposer de vastes capacités de transport en soute.

La version A330-200 existe également en version cargo et en plate-forme militaire (MRTT).

Une conversion passagers-cargo est offerte par le partenariat ST Engineering /EFW pour l'A330-200 et l'A330-300, répondant ainsi aux besoins logistiques du marché du commerce électronique en pleine croissance.

Ses concurrents sont les avions Boeing des séries 767, 777 et 787.

La dernière évolution de la famille A330 est l'A330neo (*new engine option*), qui comprend les versions A330-800 et A330-900. Ces avions sont équipés de réacteurs Rolls-Royce Trent 7000 de dernière génération et ont reçu des améliorations aérodynamiques pour augmenter le rendement du carburant.

Le premier vol de l'A330-900 a eu lieu en octobre 2017 et le certificat de type et la première livraison ont eu lieu en 2018, avec TAP Air Portugal prenant livraison de ses trois premiers A330-900s. La certification et la première livraison de l'A330-800 à Koweït Airways a eu lieu en 2020.

En octobre 2020 Airbus certifie un poids maximum au décollage amélioré de 251 tonnes sur l'A330-900 amenant une augmentation le rayon d'action de 1180 km. Le poids de 251 tonnes maximum au décollage a été certifié pour l'A330-800 mi-2022.

La cadence de production mensuelle de l'A330 a augmenté pour atteindre environ 3 avions par mois à la fin de l'année 2022 comme prévu et Airbus vise maintenant la cadence de 4 avions par mois en 2024.

Programme A350

La famille A350 XWB est une famille d'appareils à fuselage extra-large qui a été développée pour pouvoir accueillir entre 300 et 410 passagers.

L'A350 XWB offre des caractéristiques de cabine améliorées, des moteurs Trent XWB Rolls-Royce, une technologie aérodynamique et des systèmes de pointe, avec plus de 50 % de matériaux composites dans la structure du fuselage.

Les principaux concurrents de l'A350 XWB sont les avions Boeing des séries 787 et 777.

La première livraison de l'A350-900 a eu lieu en décembre 2014 à Qatar Airways.

Avec la version très long courrier (URL, Ultra Long Range) de l'A350-900 lancée en 2015, l'A350XWB a démontré sa polyvalence en offrant la possibilité d'effectuer des vols pouvant durer jusqu'à 19 heures. Le premier A350-900 ULR a été livré en septembre 2018 à Singapore Airlines.

Soulignant la flexibilité de ce type, Airbus a livré son premier A350-900 domestique à Japan Airlines en 2019.

La famille A350 est complétée par l'A350-1000 qui est plus long de 7 mètres que l'A350-900. Il a été livré à Qatar Airways, son premier client également, en février 2018. Offrant une capacité supplémentaire pour les passagers et le fret sans compromettre le rayon d'action, l'A350-1000 est le remplacement idéal pour les avions de la génération précédente sur le marché de la capacité de 350-400 sièges.

En 2021 Airbus a lancé l'A350F cargo offrant 3 tonnes de fret supplémentaires et une portée supérieure au concurrent 777F. Avec une efficacité imbattable au niveau de la consommation de carburant, des émissions de CO2 et de la rentabilité, l'A350F est le seul avion-cargo capable de respecter les dernières exigences de l'aviation civile internationale (ICAO).

Fin 2022, le nombre de commandes de la famille A350XWB s'élevait à 925 appareils incluant 35 A350F. Avec 521 appareils livrés, dont 60 au cours de l'année, le carnet de commandes s'élevait à 404 avions.

La cadence de production mensuelle de l'A350 est maintenant autour de 6 avions. Afin de répondre à la demande croissante pour l'avion à fuselage extra-large avec le trafic aérien international qui a repris et suite à une étude de faisabilité avec la chaîne d'approvisionnement, Airbus vise maintenant un taux de production mensuel de 9 A350 à fin 2025.

Programme A380

L'A380 à double pont est l'avion commercial le plus spacieux au monde actuellement en service. Le diamètre de son fuselage permet de disposer d'espaces cabines flexibles et innovants, aménagés selon les besoins de chaque compagnie aérienne. L'avion est capable de transporter plus de 500 passagers sur un rayon de 14 800 km dans sa configuration 4 classes.

Les 5 dernières livraisons d'A380 ont eu lieu en 2021 mais l'avion restera probablement en service pendant la prochaine décennie.

A400M

L'A400M est conçu pour être l'avion-cargo de nouvelle génération le plus performant sur le marché aujourd'hui. Il a été pensé pour répondre aux besoins des forces armées mondiales et d'autres opérateurs éventuels dans le cadre de missions militaires, humanitaires et de maintien de la paix au XXIe siècle.

L'A400M a été conçu pour remplir les fonctions habituellement dévolues à trois types d'avions différents de ravitaillement et de transport militaire, conçus pour différents types de missions : missions tactiques (capacité d'un avion-cargo au rayon d'action court à moyen, avec performances opérationnelles sur le terrain de courte durée, générales et délicates), missions stratégiques (missions de longue portée pour grosses charges embarquées) et missions de ravitaillement.

En tout, 178 avions ont été commandés à ce jour par les sept nations de lancement que sont la Belgique, la France, l'Allemagne, le Luxembourg, l'Espagne, le Royaume-Uni et la Turquie et par trois clients à

l'export, la Malaisie, le Kazakhstan (2 A400M commandés en 2021) et l'Indonésie (2 avions commandés en 2021 avec une exécution du contrat en 2022). A cela s'ajoute l'Indonésie qui a signé une lettre d'intention en 2021 avec une option pour 4 avions supplémentaires.

La certification civile et militaire (*Initial Operating Clearance ou IOC*) de l'avion a été obtenue en 2013. Au 31 décembre 2022 115 appareils ont été livrés à huit nations. L'A400M est déployé opérationnellement depuis 2014 accumulant plus de 140 000 heures de vol en service.

En 2019, Airbus a signé un amendement au contrat avec les clients de lancement sur une révision globale du programme A400M, dans lequel toutes les parties se sont mises d'accord afin de mettre à jour le plan de production et de revoir la feuille de route concernant les capacités techniques.

Les modifications techniques correspondant au nouveau standard opérationnel NSOC 2.0 (New Standard Operating Clearance) ont été certifiées mi-2020 suivies du standard opérationnel NSOC 2.5 en 2021.

Le programme livre maintenant les avions en accord avec ce nouveau planning et avance vers SOC3 (le standard de développement final).

L'avion est conçu pour effacer la différence entre le transport stratégique et tactique en combinant les deux. Cela permet d'économiser du temps et des coûts puisque les clients peuvent voler dans un avion à longue portée dans une zone tactique d'opérations.

La Société poursuit ses activités de développement en vue d'atteindre la feuille de route révisée des capacités. Les activités de retrofit progressent en étroite collaboration avec le client.

En 2022, une mise à jour du contrat à terminaison a été menée et une charge complémentaire a été comptabilisée au niveau du Groupe. Cela reflète principalement une mise à jour des estimations incluant l'inflation et les risques associés aux étapes de développement contractuelles restant à atteindre pour SOC3.

Des risques subsistent sur le développement des capacités techniques et des coûts associés, sur la sécurisation d'un nombre suffisant de commandes à l'export dans la durée, sur la fiabilité opérationnelle de l'avion, et sur les réductions de coûts conformément aux objectifs révisés.

1.3 Crise en Ukraine

L'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022 et les restrictions à l'export et les sanctions internationales qui en ont résulté contre la Russie, la Biélorussie et certaines entités et individus russes ont entraîné une perturbation des activités, des opérations, de la gestion des données et de la chaîne d'approvisionnement de la Société.

A la suite de restrictions à l'export et à l'imposition de sanctions par l'UE, le Royaume-Uni, les États-Unis et d'autres pays touchant les activités de la Société, la Société a annoncé en mars 2022 qu'elle suspendait la livraison d'avions et la fourniture de services d'assistance aux clients russes, ainsi que la fourniture de pièces de rechange, d'équipement et de logiciels à la Russie. La Société applique toutes les réglementations et les sanctions applicables à ses installations et opérations en Russie.

Cette crise augmente l'exposition de la Société à des risques de perturbations dans sa chaîne d'approvisionnement. Une partie du titane qu'utilise la Société provient de Russie, tant directement qu'indirectement par le biais de ses fournisseurs. Bien que les risques géopolitiques soient pris en compte par la Société dans sa politique en matière d'approvisionnement en titane, l'impact de l'invasion de l'Ukraine par la Russie sur la capacité de la Société à se fournir en matières premières et composants, ainsi que tout éventuel durcissement des sanctions est continuellement examiné.

En raison des restrictions à l'exportation et des sanctions mentionnées ci-avant, la Société n'a pas été en mesure de livrer deux avions précédemment comptabilisés en chiffre d'affaires au 31 Décembre 2021. En conséquence, la Société a annulé au 31 Mars 2022 le chiffre d'affaires et la marge relatifs à ces deux avions non livrés. Ces avions ont été réalloués à d'autres clients au cours du second trimestre 2022.

Le chiffre d'affaires 2022 de la Société n'a pas été affecté de manière significative par la crise en Ukraine. Néanmoins, une charge d'exploitation a été comptabilisée pour un montant de 102 millions d'euros.

1.4 Litiges

1.4.1 Enquête du SFO / PNF / DoJ / DoS et contentieux commerciaux connexes

Airbus SE a conclu des accords définitifs (« les accords ») avec le Parquet National Financier (« PNF ») en France, le Serious Fraud Office (« SFO ») au Royaume-Uni et le Département américain de la Justice (« DoJ ») mettant fin aux enquêtes des autorités sur les allégations de fraude et de corruption, ainsi qu'avec le Département d'État des États-Unis (« DoS ») et le DoJ mettant fin aux enquêtes sur les dossiers inexacts et trompeurs faits auprès du DoS conformément au règlement américain sur le trafic international d'armes (« ITAR »). Les accords ont été approuvés et rendus publics le 31 janvier 2020.

Conformément aux termes des accords, Airbus SE a accepté de payer des pénalités de 3 597 766 766 euros plus les intérêts et les coûts aux autorités françaises, britanniques et américaines. Cela a été comptabilisé en 2019 dans les comptes d'Airbus SE. Les règlements correspondant à chaque autorité étaient les suivants : PNF 2 083 137 455 euros, SFO 983 974 311 euros, DoJ 526 150 496 euros et DoS 9 009 008 euros dont 4 504 504 euros pouvant être utilisés pour les mesures de conformité correctives approuvées. Toutes les pénalités ont été payées.

L'impact financier pour Airbus SAS a été neutre puisque le montant versé par Airbus SAS à Airbus SE a été intégralement refacturé aux entités Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd et Airbus Operations SL conformément à un accord intra groupe permettant de facturer ce montant global à chacune des entités susmentionnées sur la base de la clé de répartition industrielle applicable pour l'année 2021 pendant laquelle l'accord a été signé.

Conformément aux termes de la Convention Judiciaire d'Intérêt Public (« CJIP ») conclue avec le PNF, Airbus SE avait l'obligation de soumettre son programme de conformité à des audits ciblés réalisés par l'Agence Française anticorruption (AFA) pendant une période de trois ans.

Conformément aux termes de l'accord de poursuite différée (« DPA ») avec le SFO, aucun contrôle indépendant de conformité n'a été imposé à Airbus SE compte tenu de la surveillance continue effectuée par l'AFA.

Conformément aux termes du DPA conclu avec le DoJ, aucun contrôle indépendant de conformité n'a été imposé à Airbus SE en vertu de l'accord avec le DoJ, mais Airbus SE devait faire périodiquement un rapport sur ses progrès continus en matière d'amélioration de la conformité pendant une période de trois ans et devait procéder à des examens complémentaires à la demande du DoJ.

Les accords entraînent la suspension des poursuites pendant une durée de trois ans.

Cette période a pris fin le 31 janvier 2023. Airbus SE attend la confirmation formelle par les autorités qu'elle a respecté les termes des accords ci-dessus mentionnés tout au long de cette période, après quoi elle s'attend à l'extinction des poursuites conformément aux dispositions procédurales de chaque pays.

Le 13 février 2023, le SFO a notifié à Airbus la fin des poursuites. Le 17 mars 2023, le PNF a également notifié la fin des poursuites avec le « Constat de l'extinction de l'action publique ».

Conformément aux termes de l'accord de consentement avec le DoS, ce dernier a accepté de régler toutes les violations civiles de l'ITAR décrites dans les divulgations volontaires d'Airbus SE identifiées dans l'accord et Airbus SE a accepté de retenir les services d'un agent indépendant de conformité au contrôle des exportations, qui surveillera l'efficacité des systèmes de contrôle des exportations d'Airbus SE et sa conformité aux règles de l'ITAR pour une durée de trois ans.

A la suite de la décision de la Société de réallouer des ressources dédiées au contrôle des exportations pour assurer le respect des restrictions des exportations et des sanctions annoncées envers la Russie, la Biélorussie et certaines entités et individus russes, suite à l'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 Février 2022, Airbus SE a demandé au DoS de proroger de 9 mois la durée dudit accord de consentement. Airbus SE ne s'attend pas à ce que cet accord de consentement ait un impact sur le DPA conclu avec le SFO et le DoJ, ni sur la CJIP conclue avec le PNF, ni sur la surveillance de l'AFA, dans la mesure où ils sont indépendants de l'examen du programme de conformité du DoS.

Toute violation des termes des accords par Airbus SE pourrait entraîner l'annulation par les autorités des termes des accords et la réouverture des poursuites.

Les poursuites pourraient entraîner l'imposition de nouvelles sanctions financières ou d'autres sanctions telles qu'une obligation fiscale supplémentaire, et pourraient avoir une incidence importante sur les états financiers, les activités et les opérations d'Airbus SE.

En plus de toute enquête en cours dans d'autres juridictions, les divulgations factuelles faites pendant la conclusion des accords pourraient entraîner l'ouverture d'enquêtes supplémentaires dans d'autres juridictions. De telles enquêtes pourraient également entraîner (i) des réclamations en matière civile ou des réclamations d'actionnaires contre Airbus SE, (ii) des conséquences négatives sur la capacité d'Airbus SE d'obtenir ou de poursuivre le financement de projets en cours ou futurs, (iii) des limitations de l'admissibilité des sociétés du groupe à certains contrats du secteur public et/ou (iv) des dommages à l'activité ou à la réputation d'Airbus SE par le biais d'une publicité négative qui nuirait aux perspectives d'Airbus SE sur le marché commercial.

Airbus SE continuera à coopérer avec les autorités à l'avenir, conformément aux accords et à renforcer sa forte culture d'éthique et de conformité au sein de la société.

Plusieurs consultants et autres tiers ont intenté des actions en justice ou formulé des demandes d'arbitrages contre Airbus SE pour obtenir réparation. Les accords conclus avec les autorités pourraient conduire à d'autres litiges commerciaux et à d'autres demandes d'arbitrage contre la société, ce qui pourrait avoir une incidence importante sur les états financiers, les activités et les opérations de la société.

Airbus SE a coopéré pleinement avec les autorités concernant les trois investigations initiées par des magistrats en France concernant les activités commerciales des intermédiaires en Lybie, au Kazakhstan, au Koweït et dans d'autres pays d'Europe de l'Est. En raison de l'entière coopération d'Airbus SE avec les autorités et du paiement d'une amende d'un montant de 15,8 millions d'euros, ces trois investigations ont été clôturées et l'action publique a été éteinte par l'effet d'une Convention judiciaire d'intérêt public ("CJIP") signée avec le PNF le 30 novembre 2022. Cela met fin aux procédures judiciaires en attente en France pour des activités historiques similaires.

L'impact au niveau d'Airbus SAS est neutre puisque la totalité du montant relatif à Airbus (commercial) sera facturé aux Natcos au prorata de la clef industrielle.

1.4.2 Procès du vol Air France 447

Le 1er juin 2009, un A330 assurant le vol AF447 d'Air France de Rio de Janeiro à Paris a disparu au-dessus de l'océan Atlantique avec 228 personnes à bord. L'épave a été retrouvée en avril 2011 après plusieurs campagnes de recherche organisées par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA), qui a publié son rapport d'enquête final en juillet 2012. À la suite de l'accident, le parquet de Paris a ouvert une enquête pour homicide involontaire et Airbus SAS a été mise en examen en mars 2011. En septembre 2019, les juges d'instruction ont clos l'enquête et prononcé un non-lieu général après une analyse approfondie des éléments techniques et juridiques de l'affaire. Cependant, la Cour d'appel de Paris a annulé la décision des magistrats instructeurs et a ordonné un procès pour homicide involontaire. Airbus et Air France ont contesté cette décision devant la Cour de cassation qui a déclaré le pourvoi irrecevable en août 2021 pour des raisons de procédure. Le procès devant le Tribunal correctionnel de Paris a eu lieu au cours du quatrième trimestre de 2022. Le parquet a requis une relaxe de toutes les poursuites pénales contre Air France et Airbus. Le 17 avril 2023, le tribunal correctionnel de Paris a rendu son jugement et rejeté les charges pénales contre Airbus. Le 26 avril 2023, le Parquet Général de Paris a fait appel du jugement de relaxe d'Airbus et d'Air France. Par conséquent, Airbus fera appel de la décision sur les intérêts civils.

1.4.3 Qatar Airways Commercial Litigation

Arguant de la dégradation de la surface de certains de ses A350 et alléguant d'un « défaut de conception » sous-jacent, Qatar Airways a déposé une plainte contre la Société devant le tribunal de commerce de Londres le 17 décembre 2021.

Le 1er février 2023, les parties ont annoncé qu'elles étaient parvenues à un règlement à l'amiable et mutuellement acceptable concernant leur différend juridique relatif à la dégradation de surface des A350 et à l'immobilisation au sol des A350. Les parties ont renoncé à leurs actions en justice. L'accord ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité pour l'une ou l'autre des parties. Les parties se sont également entendues sur la livraison de 50 A321 et 23 A350.

1.4.4 Prime exceptionnelle versée aux salariés

Dans le contexte d'une inflation élevée, Airbus SAS a décidé de verser une prime exceptionnelle à ses salariés qui a été comptabilisée et versée sur le quatrième trimestre 2022.

II. ÉVÉNEMENTS SURVENUS DEPUIS LA CLÔTURE DE L'EXERCICE

Dans le dossier Qatar Airways, le 1er février 2023, les parties ont annoncé qu'elles étaient parvenues à un règlement à l'amiable et mutuellement acceptable concernant leur différend juridique relatif à la dégradation de surface des A350 et les immobilisations au sol des A350. Les parties ont procédé à l'abandon de leurs actions légales. L'accord ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité pour l'une ou l'autre des parties. Les parties se sont également entendues sur la livraison de 50 A321 et 23 A350.

Le 14 février 2023, Airbus SE a nommé Thomas Toepfer pour succéder à Dominik Asam en tant que directeur financier à partir du 1^{er} septembre 2023. Suite au départ de Dominik Asam le 3 mars 2023, Xavier Tardy, directeur financier pour Airbus Defence & Space, assurera la continuité pendant la période de transition en sus de son rôle actuel.

III. ACTIVITÉS EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

L'activité recherche et développement vise à maintenir le plus haut niveau de sécurité, à créer des solutions innovantes afin de répondre aux attentes du marché, à permettre de réduire les coûts de fabrication, à améliorer la performance et la disponibilité des produits et le support des avions en service.

Au titre de 2022, Airbus S.A.S. a enregistré un total de coûts de recherche et développement de 2 390 millions d'euros comparé à un montant de 2 141 millions d'euros en 2021.

Les coûts encourus par programme sont les suivants :

A350 : 683 millions d'euros

A330 : 147 millions d'euros

A320Neo : 520 millions d'euros

Autres : 1 039 millions d'euros

Les coûts de recherche et développement représentent 5.1% du chiffre d'affaires en 2022 contre 5.4% en 2021.

IV. EVOLUTION PREVISIBLE DE LA SITUATION DE LA SOCIETE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Airbus est confronté aux principaux défis suivants sur ses programmes commerciaux :

- S'adapter aux cadences et stabiliser les performances opérationnelles après COVID-19 tout en maintenant des normes élevées de sécurité et de qualité ;

- Surveiller et soutenir la chaîne d'approvisionnement avec un focus spécifique sur les motoristes, notamment en terme de disponibilité et de maturité des nouveaux moteurs et des moteurs en service;
- Accompagner les clients et faciliter les livraisons, y compris par un processus de livraison à distance ;
- Assurer une forte orientation client pour soutenir le retour aux opérations
- Et protéger les projets prioritaires et réaliser les développements selon le plan révisé dans un environnement de surveillance accrue de certification et d'une plus grande complexité, y compris A321XLR, A350 Cargo, A350-1000 ULR, A330 LMXT (KC-Y).

Programme A320

En réponse au nouvel environnement de marché COVID-19, le taux de production des avions commerciaux de la famille A320 a été adapté à 40 par mois en juin 2020. En 2021 et 2022, Airbus a annoncé que la demande pour la famille A320 devrait entraîner une augmentation graduelle de la production pour les années à venir.

Airbus surveille de manière proactive et constante le carnet de commandes, la chaîne d'approvisionnement interne et externe, y compris les moteurs, afin d'assurer la préparation à d'autres adaptations de cadence en fonction de l'évolution du trafic, de minimiser les niveaux de stock et de sécuriser la capacité de stockage des avions.

Concernant le programme A320, la société est confrontée aux défis suivants : assurer le développement en bonne voie de l'A321XLR, y compris les sujets de certification de l'A321XLR avec les autorités de navigabilité principales, adapter et mettre à niveau son système industriel et sa capacité à répondre à la demande croissante du marché avec la gamme de produits correspondante. La demande du marché pour les avions monocouloirs, la production et les capacités de la chaîne d'approvisionnement évolueront au cours des prochaines années et la Société surveillera de près ces évolutions, y compris une augmentation significative prévue de la production de l'A321. L'attention portée à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement restera soutenue y compris sur la disponibilité croissante des moteurs et la maturité des moteurs en service.

Programme A350

Dans le cadre du programme A350, Airbus est confronté aux principaux défis suivants : sécuriser les objectifs de livraison révisés et une adaptation additionnelle des cadences en fonction de l'évolution du trafic, surveiller et soutenir la chaîne d'approvisionnement y compris les délais d'approvisionnement, réduire les coûts récurrents afin d'améliorer la compétitivité au sein d'un marché widebody qui commence à se redresser et livrer les développements majeurs du programme (le développement A350 cargo, la certification de l'A350-1000 Ultra Long Range, le nouveau schéma de peinture). L'attention portée restera forte sur la capacité des motoristes à livrer les moteurs en termes de maturité et compétitivité.

Programme A380

Concernant le programme A380, la Société est confrontée aux principaux enjeux suivants : la sécurisation du support en service pour les prochaines décennies et la compétitivité à long terme des avions encore en opération.

Programme A330

En réponse au nouvel environnement de marché COVID-19, la cadence de production des avions commerciaux pour le programme A330 a été adaptée à 2 par mois en juin 2020. Puis suite aux nouvelles commandes, la décision a été prise au 3ème trimestre 2021 d'augmenter la cadence mensuelle jusqu'à au moins 3, ce qui a été fait fin 2022.

En février 2023 Airbus a annoncé son nouvel objectif d'atteindre 4 avions par mois en 2024.

Les décisions quant à une adaptation de cadence supplémentaire dépendront de l'évolution du trafic.

Dans le cadre du programme A330, les principaux défis auxquels Airbus est confronté sont les suivants : sécuriser la compétitivité du produit sur le segment des widebody, surveiller et soutenir la chaîne d'approvisionnement.

Les développements étaient en ligne ces dernières années. Il sera porté une attention spéciale à la capacité des motoristes à livrer les moteurs en termes de maturité et compétitivité.

Programme A400M

Après la signature par Airbus d'un avenant au contrat visant à le restructurer, des risques subsistent quant au développement des capacités techniques (effort de développement ainsi que d'éventuels coûts associés à l'accord commercial afin d'atteindre l'acceptation type) et des coûts associés, à la fiabilité opérationnelle des avions, à la réduction des coûts et à la sécurisation d'un nombre de commandes à l'exportation suffisant et en temps voulu.

V. FILIALES ET PARTICIPATIONS

S'agissant des filiales et participations, nous vous avons présenté leur activité lors de notre exposé sur l'activité de la Société.

Nous vous rappelons que le tableau des filiales et participations est en annexe 3.

Fusions / TUP

- La société Aeroproduct a été absorbée par Airbus SAS, dans le cadre d'une opération de transmission universelle du patrimoine, le 22 décembre 2022.
- Le 1er septembre 2022 Airbus Singapore Pte Ltd a été absorbée par Airbus Services Asia Pacific Pte Ltd (renommée Airbus Singapore Private Limited le même jour). Airbus SAS, en sa qualité d'actionnaire de la société absorbante, a reçu en contrepartie 5 894 174 actions d'un montant de 12 861 254 SGD.

Augmentation de capital et autres contributions

- Le groupe Airbus a décidé de procéder à la réorganisation de ses activités aérostructures en France dans l'objectif d'intégrer au sein de la société Airbus Atlantic (anciennement STELIA Aerospace), société par actions simplifiée, dont le siège social est situé Zone Industrielle de l'Ancien Arsenal, 17300 Rochefort, identifiée sous le numéro 778 127 613 RCS La Rochelle ("Airbus Atlantic"), les activités aérostructures de la Société, exploitées sur ses sites de Nantes et Saint-Nazaire ainsi que les activités associées situées à Toulouse.

Dans cette optique, la société Airbus Operations SAS a fait apport le 26 octobre 2021 (avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2022) de sa branche complète d'activité aérostructures à la société Airbus Atlantic (anciennement STELIA Aerospace) via un apport partiel d'actifs soumis au régime des scissions. L'intégralité des Actions Airbus Atlantic reçues par Airbus Opérations SAS en rémunération de l'Apport (soit 91 280 000 actions ordinaires d'une valeur nominale d'un (1) euro

chacune), ont été attribuées à l'Associé Unique Airbus SAS par voie d'une distribution exceptionnelle de dividendes en nature avec prise d'effet le 1er janvier 2022.

Simultanément à l'Apport et avec effet à la même date, la Société a transféré à Airbus Atlantic une activité de prestation de services sous forme de cession de fonds de commerce, entraînant le transfert des salariés concernés du site de Blagnac.

Il est précisé qu'Airbus Operations SAS et Airbus Atlantic sont des filiales à 100% de la Société.

En conséquence de ce qui précède, le capital social d'Airbus Atlantic a été augmenté d'un montant total de 91 280 000 euros passant de 200 000 000 à 291 280 000 euros.

La Valeur Nette Définitive de l'Apport s'élève à 1 386 089 795 euros.

Cette opération entre dans le cadre d'un apport attribution code 115.2 du Code Général des Impôts. La traduction comptable au sein d'Airbus SAS est la suivante :

- a) Les actions de la société bénéficiaire reçues gratuitement doivent être inscrites au bilan pour une valeur comptable des titres de la société apporteuse pondérée du rapport existant à la date de l'opération d'apport entre la valeur réelle des titres répartis et celle des titres de la société apporteuse
- b) La valeur comptable des titres de la société apporteuse figurant antérieurement au bilan est réduite à due concurrence.

En conclusion, au 31 décembre 2022, la valeur au bilan d'Airbus SAS des titres d'Airbus Opération SAS est de 6 803 093 396 euros (soit 6 894 948 762 euros diminué de 91 855 366 euros) et la valeur au bilan d'Airbus SAS des titres d'Airbus Atlantic est égale à 1 293 442 181 euros (soit 1 201 586 815 euros auxquels s'ajoutent 91 855 366 euros).

- Airbus SAS a augmenté le capital de 9268448 Canada Inc le 20 janvier 2022 à hauteur de 391 698 125 dollars US et le 13 décembre 2022 à hauteur de 4 019 992 dollars US. Airbus SAS a également contribué à hauteur de 58 301 875 dollars US au capital de 9268430 Canada Inc le 20 janvier 2022.
- Suite à la radiation de la société Eltra Holdings Pte Ltd le 30 novembre 2022, Airbus SAS a reçu des actions de la société Airbus China Ltd pour un montant de 12 460 181 euros.
- Airbus SAS a procédé à une augmentation de capital d'Airbus Invest SAS pour un montant de 120 000 000 euros le 7 février 2022.
- En 2022, Airbus SAS a contribué à hauteur de 47 328 000 euros au fonds AAP Compartiment et à hauteur de 3 000 000 euros au financement du fonds Aerofund III.
- Airbus SAS a également contribué à un nouveau fonds Clean H2 Infra Fund à hauteur de 1 464 137 euros qui a été suivi d'un premier remboursement de 288 000 euros
- Airbus a reçu un remboursement de 2 022 820 euros du fonds Aerofund II.

- Le 1 décembre 2022 Airbus SAS a contribué à hauteur de 89 998 000 RUB au capital de la filiale LLC Airbus RUS.

Acquisitions / créations

- CWAL (China World Aviation Leasing Co Ltd): Airbus a acheté les titres représentant 75% du capital de la société CWAL jusqu'ici détenu par un tiers, devenant, de ce fait, l'associé unique de CWAL en date du 23 novembre 2022. La société CWAL a une filiale détenue à 100% en Irlande, CWAL Ireland.
- Airbus Beluga Transport SNC, la filiale détenue à 99% par Airbus SAS et à 1% par Airbus Invest SAS a été créée le 13 juillet 2022.

Ventes / cessions

- Airbus SAS a vendu le 24 novembre 2022 la totalité de ses actions dans les sociétés DASYC et ATESE dans le cadre d'une opération globale de cession de l'ensemble des actions et des titres de créance (prêts & obligations), pour un prix global de 265 000 euros.

Liquidations

- La société Eltra Holdings Pte Ltd a été radiée le 30 novembre 2022. Les titres étaient totalement dépréciés au bilan.
- La société FEI Ltd a été liquidée le 27 mai 2022. Le montant des titres détenus par Airbus SAS s'élevait à 5 972 762 euros.
- La SCI Les Herbages a été liquidée le 29 juin 2022. Le montant des titres s'élevait à 377 311 euros.
- Airbus Singapore Limited a été absorbée par Airbus Services Asia Pacific Ltd le 1er septembre 2022 et est par conséquent dissoute.
- La société SEMIDIAS a été liquidée le 19 décembre 2022. La valeur des titres était de 30 489 euros.

VI. RACHAT PAR LA SOCIÉTÉ DE SES PROPRES ACTIONS

Conformément aux dispositions de l'article L 225-211, al. 2 du Code de commerce, nous vous rendons compte ci-après de l'état d'acquisition d'actions destinées à être attribuées aux salariés dans le cadre de l'intéressement du personnel aux fruits de l'expansion de l'entreprise :

Néant.

VII. INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE PAIEMENT

En application des dispositions du Code de commerce, nous vous indiquons en Annexe 1 la décomposition, conformément aux modèles établis par l'arrêté du 20 mars 2017 des délais de paiement de nos fournisseurs et clients, faisant apparaître :

- les factures reçues et émises non réglées à la date de clôture de l'exercice dont le terme est échu.
- les factures reçues et émises ayant connu un retard de paiement au cours de l'exercice.

La Société n'a consenti aucun prêt entrant dans le champ d'application des articles L 511-6, 3 bis et R 511-2-1-3 du Code Monétaire et financier relatif aux prêts entre entreprises.

VIII. PRÊTS INTERENTREPRISES

La Société n'a consenti aucun prêt entrant dans le champ d'application des articles L 511-6, 3 bis et R 511-2-1-3 du Code Monétaire et financier relatif aux prêts entre entreprises.

IX. EXPOSÉ SUR LES RÉSULTATS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS

Présentation des états financiers

Les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2022 sont présentés conformément aux dispositions du Plan Comptable Général applicable à la Société.

Au cours de l'exercice, la Société a enregistré des produits d'exploitation pour un montant de 50 939 077 156 euros contre 41 058 634 240 euros en 2021.

Les charges d'exploitation s'élèvent à 50 358 787 472 euros contre 40 736 916 778 euros en 2021, et le résultat d'exploitation présente un gain de 580 289 684 euros contre un gain de 321 717 462 euros en 2021.

Le résultat financier net au 31 décembre 2022 est un gain de 1 127 051 955 euros contre un gain de 504 384 146 euros en 2021.

Le résultat exceptionnel au 31 décembre 2022 est une perte de 320 725 253 euros contre un gain de 91 597 825 euros en 2021.

Au 31 décembre 2022, la Société a comptabilisé un produit d'impôt de 172 787 173 euros et une charge pour participation aux salariés de 26 661 589 euros.

Le résultat net après impôt 2022 est un produit de 1 532 741 970 euros contre un produit de 1 153 252 527 euros au titre de l'exercice 2021.

Tableau des résultats des 5 derniers exercices

Nous vous donnons dans la note N° 4 annexée au présent le tableau des résultats au cours des cinq derniers exercices.

Affectation du résultat de l'exercice

Nous vous proposons de bien vouloir approuver les comptes annuels (bilan, compte de résultat et annexe) de l'exercice clos le 31 décembre 2022 tels qu'ils vous sont présentés et qui font apparaître un bénéfice net comptable s'élevant à 1 532 741 971 euros.

Il vous sera proposé d'affecter ce résultat comme suit :

- A l'apurement des pertes antérieures comptabilisées dans le compte report à nouveau débiteur, soit 107 335 579,84 euros, portant le solde du report à nouveau de (107 335 579,84 euros) à 0 euros
- Dotation à la réserve légale, soit 87 239,40 euros portant la réserve légale de 270 437,50€ à 357 676,90 €
- Le solde, soit la somme de 1 425 319 151,42 euros au report à nouveau, portant le solde du report à nouveau à la somme de 1 425 319 151,42 euros.

Rappel des dividendes versés au cours des trois derniers exercices sociaux

2019 : Néant

2020 : Néant

2021 : Néant

X. DEPENSES SOMPTUAIRES ET CHARGES NON DÉDUCTIBLES FISCALEMENT

Conformément aux dispositions de l'article 223 du Code Général des Impôts, nous vous précisons que les comptes de l'exercice écoulé ne prennent pas en charge de dépenses somptuaires visées à l'article 39-4 du même code.

Il sera donc proposé aux associés, conformément aux articles 223 quater et 223 quinquies du Code général des impôts, de constater l'absence de dépenses et charges visées aux articles 39,4 et 39,5 dudit code.

XI. SUCCURSALES

Conformément aux dispositions de l'article 232-1 du Code de Commerce, nous vous informons que la Société a une succursale à Bruxelles (Belgique).

XII. ADMINISTRATION ET CONTROLE DE LA SOCIETE

Actionnariat de la Société

Au 31 décembre 2022 les 3 576 769 actions composant le capital social d'Airbus S.A.S. étaient détenues par Airbus S.E. à hauteur de 3 388 144 actions et par Airbus Defence and Space SAU à hauteur de 188 625 actions.

Conformément aux dispositions de l'article 225-129-6 al.3 du Code de Commerce, la société n'est pas tenue de prévoir une résolution au titre d'une augmentation de capital réservée aux salariés dans la mesure où un dispositif équivalent ouvert aux salariés est mis en place au niveau de la holding Airbus S.E.

Conclusion

Nous vous invitons, après la lecture des rapports des Commissaires aux comptes, à approuver les décisions que nous soumettons à votre approbation et à donner quitus au Président et aux Directeurs Généraux pour leur gestion durant l'exercice écoulé.

Le 4 mai 2023



Le Président
Guillaume Faury

Annexe 1 : Information sur les délais de paiement des fournisseurs et des clients

Obligation née de la loi LME (C.com.art. L441-6-1 et D 441.4)

Au 31 décembre 2022, les créances clients (en milliers d'euros) se décomposent par date d'échéance de la façon suivante :

en Milliers d'euros TTC	Non échues	Échues					Total au 31.12.2022
		1 à 30 jours	31 jours à 60 jours	61 jours à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	
Nombre de factures concernées	301,341					290,402	591,743
Créances clients externe	377,473	377,473	21,586	13,193	602,997	1,015,250	1,015,250
Créances clients groupe	134,441	134,441	239,854	209,941	509,545	1,093,781	1,093,781
Total Créances clients	511,914	511,914	261,440	223,134	14,484	2,109,031	2,109,031
Pourcentage du CA HT de l'exercice	1.1%	1.1%	0.6%	0.5%	0.0%	4.5%	4.5%

Au 31 décembre 2022, les factures reçues et émises non réglées à la date de la clôture de l'exercice dont le terme est échu (tableau prévu au I de l'article D.441-4) se décomposent de la manière suivante :

Fournisseurs	Article D.441 I_1° : Factures <u>reçues</u> non réglées à la date de clôture de l'exercice dont le terme est					
	0 Jour (indicatif)	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
(A) Tranche de retard de paiement						
Nombre de factures concernées	44 657	1,527	625	311	1,927	4,390
Montant total des factures concernées TTC	-8.471,741 256	17 214.005	1.180.661 303	-1.284,259	919,467 248	2,116,058,297
Pourcentage du montant total des achats TTC de l'exercice						
Pourcentage du chiffre d'affaires TTC de l'exercice	133%	0%	-19%	0%	-14%	-33%
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes et créances litigieuses ou non comptabilisées						
Nombre de factures exclues	1074	434	384	240	6 270	7,328
Montant total des factures exclues	-431.713 695	-9.552.886	-167.605 932	-3 295 881	-471.174 003	-651,628,702
Commerce)						
Délais de paiement utilisés pour le calcul des retards de paiement	Délais contractuels : 45 jours fin de mois Délais légaux : 45 jours fin de mois					

Annexe 2 : État des cautionnements, avals et garanties données par la Société
État des sûretés consenties par la Société

Garanties accordées par Airbus SAS

	31/12/2022		
	Milliers de EUR	Milliers de GBP	Milliers de USD
- Garantie de location	1,968		8,218
- Garantie de performance		7,761	3,500
- Garantie des facilités de crédit			5,630
- Autres types de garantie			
- Lettres d'engagement : "hard letter comfort"	5,305		9,775
	7,273	7,761	27,123

Engagements financiers dans le cadre de locations d'avions (GRP)

- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)

(Millions de dollars)

	31/12/2022	31/12/2021
- Engagements financiers dans le cadre de locations d'avions (GRP)	0	0
- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)	289	442
Total	289	442

Annexe 3 : Tableau des résultats des filiales et participations

(Euros sauf mention contraire)

	Pays	Capital social (1)	Quote part du capital détenu	Valeur comptable des titres de participation		Chiffres d'affaires hors taxes du dernier exercice (2021)	Bénéfice ou perte du dernier exercice (2021)	Dividendes encaissés au cours de l'exercice 2022
FILIALES ET PARTICIPATIONS				Brut	Net			
AIRBUS OPERATIONS SAS 31060 Toulouse	France	1 006 826 931	100%	6 803 093 397	6 803 093 397	9 096 850 383	834 865 792	
AIRBUS ATR 31770 Colomiers	France	30 528 000	100%	91 507 614	91 507 614	54 070 966	(52 343 682)	
AIRBUS DS HOLDING SAS 92152 Suresnes	France	21 391 483	100%	2 318 582 570	2 318 582 570	0	{14 211}	
Airbus Atlantic (ex STELIA) 17300 Rochefort	France	291 280 000	100%	1 293 442 181	1 293 442 181	1 384 144 000	79 892 000	
AIRBUS INVEST SAS 31700 BLAGNIAC	France	602 525 249	100%	600 376 176	600 376 176	0	{1 390 290}	
AIRBUS AMERICAS, Inc Herndon, Virginia 20171 USA	USA	USD 925 037 023	100%	1 079 243 790	1 079 249 790	USD 2 618 113 840	USD 13 709 499	USD 400 000 000
AIRBUS CHINA Limited Duddell Street Central, Hong Kong	Chine	USD 1 107 673	100%	109 583 236	109 689 236	USD 83 124 919	USD (868 409)	
926 8448 CANADA INC (CanCo2)	Canada	USD 2 649 469 793	100%	1 332 395 769	850 696 769	USD 0	USD 69 045 067	
Autres participations				1 629 527 391	1 459 902 472			
SOUS-TOTAL FILIALES				15 257 665 124	14 606 540 204			

Annexe 4 : Tableau des cinq derniers exercices

NATURE DES INDICATIONS / EXERCICE CONCERNE	2018	2019	2020	2021	2022
Capital en fin d'exercice					
Capital social	3 576 769	3 576 769	3 576 769	3 576 769	3 576 769
Nombre des actions ordinaires existantes	3 576 769	3 576 769	3 576 769	3 576 769	3 576 769
Nombre des actions à dividende prioritaire (sans droit de vote) existantes					
Résultat global des opérations effectives					
Chiffre d'affaires hors taxes	58 188 023 504	21 424 642 440	19 036 934 000	40 019 698 213	47 054 183 373
Résultat avant impôts, amortissements et provisions - Profit	569 657 003	126 436 865	493 476 972	(264 553 641)	1 422 902 180
Résultat avant impôts, amortissements et provisions - Deficit					
Impôt sur les bénéfices - produits			174 454 758	272 000 749	172 787 173
Impôt sur les bénéfices - perte	88 037 674	328 755 587			
Résultat après impôts, amortissements et provisions - Profit	126 409 210			1 153 252 527	1 632 741 971
Résultat après impôts, amortissements et provisions - Deficit		(124 468 296)	(86 276 461)		
Montant des bénéfices distribués (2)	néant	néant	néant	néant	néant
Résultat des opérations réduit à une seule action					
Résultat après impôts mais avant amortissements et provisions	143,04	(36,99)	138,74	2,08	448,13
Résultat après impôts, amortissements et provisions	35,34	(46,68)	(19,37)	322,43	428,65
Dividende attribué à chaque action	néant	néant	néant	néant	néant
PERSONNEL					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	9 660	9 362	9 160	9 944	9 285
Montant de la masse salariale de l'exercice	957 208 922	820 492 417	916 568 251	952 355 015	982 031 679
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux de l'exercice (Sécurité sociale, œuvres sociales, etc.)	284 059 683	431 442 723	377 309 787	474 230 910	339 585 092
(2) Les montants des bénéfices distribués correspondent à la part de bénéfice distribuée l'année suivante, sans tenir compte des distributions de réserve sur la prime d'émission.					