

# Risiko- und Chancenbericht

## Im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements wird die Gesamtsituation konzernweit analysiert und gesteuert.

Continental's Risikostrategie ist als integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie auf die strategischen Ziele des Unternehmens abgestimmt. Sie zielt auf eine nachhaltige Wertschaffung ab, wobei die Differenzierung der einzelnen Unternehmensbereiche berücksichtigt wird. Um unser Ziel der Wertschaffung zu erreichen, wägen wir uns bietende Chancen und sich ergebende Risiken laufend und verantwortungsbewusst ab.

Unter Risiko verstehen wir die Möglichkeit des Eintretens interner oder externer Ereignisse, die das Erreichen unserer strategischen und operativen Ziele negativ beeinflussen können. Als weltweit tätiger Konzern ist Continental vielfältigen Risiken ausgesetzt, die das Geschäft beeinträchtigen und im Extremfall den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Gleichzeitig wollen wir sich ergebende Chancen, wie im Kapitel Konzernstrategie beschrieben, konsequent nutzen. Risiken, die sich überschauen und handhaben lassen, akzeptieren wir, wenn die ihnen gegenüberstehenden Chancen eine nachhaltige Wertsteigerung erwarten lassen. Unter Wertsteigerung verstehen wir die im Kapitel Unternehmenssteuerung beschriebene Systematik der Continental Value Contribution (CVC).

## Continental's internes Kontroll- und Risikomanagementsystem

Die Governance-Systeme bei Continental umfassen das interne Kontrollsystem (IKS), das Risikomanagementsystem (RMS) sowie – als Teilbereich dieser Systeme – das Compliance-Managementsystem (CMS). Dabei schließt das Risikomanagementsystem auch das Risikofrüherkennungssystem nach § 91 Abs. 2 AktG ein.

Für die Governance-Systeme, die sämtliche von Continental beherrschte Tochtergesellschaften umfassen, ist der Vorstand verantwortlich. Der Aufsichtsrat und dessen Prüfungsausschuss überwachen ihre Wirksamkeit.

### Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems

Um in einem komplexen Geschäftsumfeld als Unternehmen erfolgreich agieren zu können und dabei die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit sämtlicher Prozesse sowie die Einhaltung der maßgeblichen gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften zu sichern, hat Continental ein internes Kontrollsystem etabliert, das in seiner Gesamtheit alle relevanten Geschäftsprozesse umfasst. Zusätzlich werden Aspekte der Nachhaltigkeit, in Übereinstimmung mit den regulatorischen Vorgaben, berücksichtigt und kontinuierlich weiterentwickelt. Die Überführung der Steuerung und Überwachung des internen Kontrollsystems in eine holistische IKS-Governance ist im Berichtsjahr weiter vorangeschritten.

Das Governance, Risk und Compliance (GRC) Committee, unter Vorsitz des für Finanzen, Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieds, trägt die Verantwortung für die Überwachung des IKS und des RMS sowie – als Teilbereich dieser Systeme – des CMS.

Das konzernweite IKS hat als wesentliche Elemente eine klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und systemimmanente Kontrollen in den jeweiligen Prozessabläufen. Das Vieraugenprinzip und die Funktionstrennung sind dabei grundlegende Prinzipien der Organisation. Darüber hinaus stellt die Geschäftsleitung von Conti-

ental durch Richtlinien für alle Geschäftsprozesse ein wirtschaftliches, ordnungsgemäßes und gesetzeskonformes Handeln sicher. Konzern- und bereichsspezifische Richtlinien werden zentral in dem sogenannten „House of Rules“ verwaltet und stehen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Continental damit zur Verfügung.

Auf Basis dieser Grundprinzipien und der weltweit anzuwendenden Richtlinien folgt das IKS von Continental dem sogenannten „Three Lines“-Modell.

In der **ersten Linie** wurden systemimmanente Kontrollen in allen für die Organisation relevanten Funktionsbereichen eingerichtet, um entsprechend der konzernweiten Richtlinien die Prozessabläufe bei der wirtschaftlichen, ordnungsgemäßen und rechtskonformen Durchführung von Transaktionen zu unterstützen. Gleichzeitig helfen diese transaktionalen Kontrollen, Risiken und Abweichungen aufzudecken, die einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden müssen. Da es sich bei den in der ersten Linie eingerichteten Kontrollen und Prozessabläufen um Regelungen für das operative Geschäft von Continental handelt, sind diese grundsätzlich auf Ebene unserer operativen Einheiten wie den Konzerngesellschaften, den Geschäftsfeldern und Unternehmensbereichen eingerichtet.

In der **zweiten Linie** unseres IKS werden die Richtlinien für die Prozessabläufe entwickelt, implementiert, ggf. aktualisiert und die Einhaltung der Kontrollen und Richtlinien überwacht. Neben den Geschäftsfeldern und Unternehmensbereichen sind dafür v.a. die Unternehmensfunktionen verantwortlich. Zu diesen Verantwortlichkeiten gehören u.a. das RMS und das CMS. Zur Wahrnehmung dieser Aufsichts- und Überwachungsfunktion wurde u.a. ein integriertes Reportingsystem etabliert, das beispielsweise das rechnungslegungsbezogene IKS (Financial Reporting Internal Control System, Financial Reporting ICS), das General Risk Management, das Compliance Risk Management und das Tax Compliance Management System umfasst. Im Zuge der weiter voranschreitenden Formalisierung

der Governance-Systeme und der kontinuierlichen Verbesserung der Prozesse wurden das IKS und das RMS in verschiedenen Projekten weiterentwickelt und standardisiert. Die Aufsichts- und Überwachungsfunktion wird anhand von regelmäßigen Reportings wahrgenommen und ggf. durch Effektivitätstests im Rahmen von Selbstbeurteilungen („Self Audits“) und regelmäßigen internen wie externen Nachschauen ergänzt.

Das CMS übernimmt eine wichtige Funktion im Rahmen der zweiten Linie. So trägt es maßgeblich zur Vorbeugung und Aufdeckung sowie Reaktion auf Compliance-Verstöße bei. Verantwortlich für das CMS ist die Unternehmensfunktion Group Compliance. Der Chief Compliance Officer berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Finanzen, Integrität und Recht. Inhaltlicher Schwerpunkt der Arbeit von Group Compliance sind die Vorbeugung und Aufdeckung von Korruption, Betrug und anderen Vermögensdelikten, Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht, Geldwäsche, die Umsetzung des Datenschutzes sowie die Reaktion auf Compliance-Verstöße. Für andere Teilrechtsgebiete, wie etwa Steuern, Zollrecht, Exportkontroll- und Sanktionsrecht sowie Qualität/technische Compliance, in denen das Risiko von Compliance-Verstößen besteht, liegt die Verantwortung für ein angemessenes und wirksames Compliance Management bei den dafür zuständigen Fachbereichen, die dabei von Group Compliance unterstützt werden.

Grundlage der Vorbeugung ist eine effektive Compliance-Kultur. Sie beginnt mit dem Setzen eines entsprechenden „Tone from the Top“ durch den Vorstand sowie durch das weitere Management und umfasst neben einer Risikoanalyse insbesondere die Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Compliance-Beratung sowie die interne Veröffentlichung von Leitlinien.

Im Zuge der Risikoanalyse werden die Geschäftsaktivitäten von Continental in Bezug auf Compliance-Risiken im Rahmen eines Top-down- sowie Bottom-up-Prozesses untersucht. Das Risiko von Compliance-Verstößen ergibt sich v.a. aus den aufbau- und ablauforganisatorischen Strukturen, der jeweiligen Marktsituation sowie aus einer Tätigkeit in bestimmten geografischen Regionen, nicht angemessenen Anreizsystemen, Interessenkonflikten oder krimineller Energie einzelner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Weiterhin werden Erkenntnisse aus Untersuchungen der Unternehmensfunktion Group Internal Audit wie auch Gespräche mit dem Management und Mitarbeiterinnen sowie Mitarbeitern aller Hierarchieebenen berücksichtigt. Diese Risikoanalyse ist kein einmaliger Vorgang; Sie wird regelmäßig durchgeführt und kontinuierlich weiterentwickelt.

Der Vorbeugung dienen darüber hinaus die Beratung durch Group Compliance zu konkret angefragten Sachverhalten sowie die unternehmensinterne Veröffentlichung von Leitlinien zu Themen wie Antikorruption (inkl. Annahme und Geben von Geschenken sowie Spenden/Sponsoring), Kartell- und Wettbewerbsrecht, Antigeldwäsche und Datenschutz. In Schulungsveranstaltungen und einer Vielzahl anderer Kommunikationsformate tritt Group Compliance in einen Dialog über Themen mit direktem Bezug zu alltäglichen Compliance-Fragestellungen und -Herausforderungen.

Um Compliance-Verstöße durch Zulieferer, Dienstleister, Vertreter oder vergleichbare Dritte zu vermeiden, hat Continental einen

„Business Partner Code of Conduct“ eingeführt. Dessen Anerkennung ist grundsätzlich Voraussetzung für eine Geschäftsbeziehung mit Continental.

Im Rahmen der Aufdeckung hat Continental eine sogenannte Integrity Hotline eingerichtet, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Dritten außerhalb des Konzerns die Möglichkeit zu geben, Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, Grundwerte und ethische Normen zu melden. Über diese Hotline können – auch anonym – Informationen zu potenziellen Rechtsverletzungen inklusive Manipulation im Rahmen der Rechnungslegung mitgeteilt werden. Die Hotline ist weltweit in einer Vielzahl von Sprachen verfügbar. Substantiierte Hinweise werden durch Group Internal Audit konsequent weiterverfolgt.

Die Aufdeckung umfasst ebenfalls die Unterstützung regelmäßiger und anlassbezogener Prüfungen durch Group Internal Audit. Compliance-relevante Fragestellungen sind ebenfalls und regelmäßig Gegenstand von Prüfungen durch Group Internal Audit.

Die Reaktion befasst sich mit den Maßnahmen als Konsequenz festgestellter Compliance-Verstöße. In die Entscheidung über notwendige Maßnahmen ist Group Compliance einbezogen. Hierbei erfolgt eine sorgfältige Analyse, um sicherzustellen, dass Einzelfälle nicht Symptom systemischer Schwächen sind. So können entsprechende Lücken präventiv geschlossen und sowohl das CMS als auch das IKS konsequent weiterentwickelt werden.

Für die Vorbeugung gegen Verstöße im Bereich der technischen Compliance ist die Unternehmensfunktion Group Quality, technical Compliance, CBS und Umwelt, unterstützt von den Zentralfunktionen der Unternehmensbereiche, verantwortlich. Die Konzeption und Funktionsweise des technischen Compliance-Managementsystems sind in der Policy für die technische Compliance sowie dem Handbuch des technischen Compliance-Managementsystems und weiter detaillierenden Verfahrensstandards definiert.

Zur Unterstützung der Aufdeckung von Risiken und Bedenken der technischen Compliance wird ein Netzwerk von unterstützenden Rollen in den verschiedenen Funktionen der Unternehmensbereiche, Geschäftsfelder, Segmente und Standorte kontinuierlich weiterentwickelt.

Die **dritte Linie** unseres IKS stellt unsere interne Revision – die Unternehmensfunktion Group Internal Audit – dar.

Group Internal Audit hat eine unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsfunktion und hilft durch einen systematischen, risikoorientierten Ansatz, die Angemessenheit und Wirksamkeit der Governance-Systeme der Organisation zu prüfen, zu bewerten und zu verbessern. Der Continental-Vorstand ermächtigt Group Internal Audit, Prüfungen in allen Regionen, Gesellschaften und Funktionen der Continental AG und ihrer verbundenen vollkonsolidierten Unternehmen weltweit durchzuführen.

Group Internal Audit erstellt jährlich einen risikoorientierten Prüfungsplan, der dem Vorstand von Continental zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt wird. Zusätzlich zu den geplanten allgemeinen

Prüfungen führt Group Internal Audit Sonderuntersuchungen durch. Diese basieren auf Hinweisen und Informationen über dolose Handlungen aus internen oder externen Quellen wie z.B. der Integrity Hotline.

Die Ergebnisse der Prüfungen berichtet Group Internal Audit regelmäßig an den Vorstand und den Prüfungsausschuss. Im Rahmen der Berichterstattung an die genannten Gremien werden wesentliche Risiken und Verbesserungspotenziale im Bereich der internen Kontrollen präsentiert. Die Umsetzung der im Rahmen der Prüfungen empfohlenen Maßnahmen durch das Management wird durch Group Internal Audit überwacht und ebenfalls an den Vorstand und den Prüfungsausschuss berichtet.

#### **Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess (§§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB)**

Gemäß §§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB müssen die wesentlichen Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess beschrieben werden. In die Berichterstattung sind alle Teile des RMS und des IKS einzubeziehen, die einen wesentlichen Einfluss auf den Jahres- und Konzernabschluss haben können.

Der Konzernabschluss der Continental AG wird auf Basis einer einheitlichen Berichterstattung der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Die Berichterstattung erfolgt in Übereinstimmung mit den IFRS sowie dem konzernweit anzuwendenden Bilanzierungshandbuch. Auf Konzernebene erfolgen die Kapitalkonsolidierung, die Schuldenkonsolidierung, die Aufwands- und Ertragskonsolidierung sowie die Zwischenergebniseliminierung.

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen IKS wird in wesentlichen Bereichen durch quartalsweise durchgeführte Effektivitätstests der berichtenden Einheiten beurteilt. Darüber hinaus prüft Group Internal Audit die Effizienz und Effektivität der Kontrollprozesse sowie die Einhaltung von internen und externen Vorgaben. Bei etwaigen Schwächen leitet das Konzernmanagement die erforderlichen Maßnahmen ein.

#### **Wesentliche Merkmale des Risikomanagementsystems**

In den vom Vorstand verabschiedeten GRC und RMS Policies hat Continental die Rahmenbedingungen für ein integriertes GRC und das Risikomanagementsystem definiert, das die Identifikation, Bewertung, Steuerung sowie die Berichterstattung und Dokumentation von Risiken regelt. Dadurch wird zusätzlich das konzernweite Risikobewusstsein weiter erhöht und der Rahmen für eine einheitliche Risikokultur geschaffen.

Im Rahmen des GRC-Systems sind alle Komponenten der Risikoberichterstattung sowie der Wirksamkeitsprüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems integriert. Die Identifizierung, Bewertung und Berichterstattung von Risiken erfolgen

dabei auf der organisatorischen Ebene, die auch für die Steuerung der identifizierten Risiken verantwortlich ist. Über einen mehrstufigen Bewertungsprozess werden die übergeordneten organisatorischen Einheiten ebenfalls mit eingebunden. Somit umfasst das GRC-System alle Berichtsebenen, von der Gesellschafts- bis hin zur obersten Konzernebene.

Auf Konzernebene ist das GRC Committee u.a. dafür verantwortlich, auf Basis des mehrstufigen Berichtsprozesses die für den Konzern wesentlichen Risiken zu identifizieren sowie die Einhaltung und Umsetzung der GRC Policy und der RMS Policy sicherzustellen. Der Vorstand sowie der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden durch das GRC Committee regelmäßig über die wesentlichen Risiken, etwaige Kontrollschwächen und ergriffene Maßnahmen informiert. Darüber hinaus ist der Abschlussprüfer verpflichtet, dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über wesentliche Schwächen im rechnungslegungsbezogenen IKS zu berichten, die er im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit festgestellt hat.

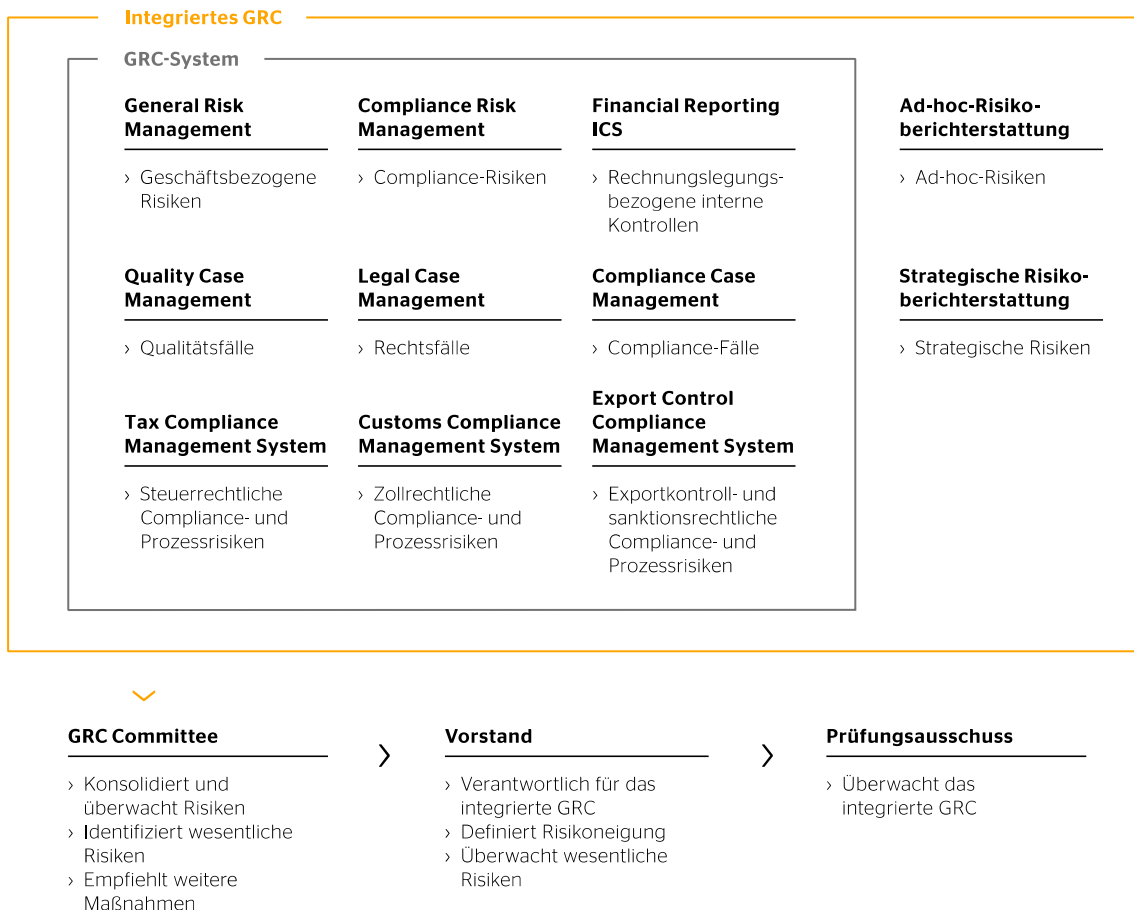
Grundsätzlich gilt für die Einschätzung der Chancen und Risiken ein Betrachtungszeitraum von einem Jahr. Die Bewertung der Risiken und ihrer Auswirkungen erfolgt anhand einer durchgehenden Brutto- und Netto-Bewertungsmethodik, wodurch die Auswirkung von risikomitigierenden Maßnahmen ersichtlich wird. Dabei werden die Risiken vornehmlich nach quantitativen Kriterien in verschiedenen Kategorien bewertet. Ist eine quantitative Bewertung eines Risikos nicht möglich, so erfolgt die Bewertung qualitativ auf Basis der potenziellen negativen Auswirkungen des Risikoeintritts auf die Erreichung der Konzernziele sowie anhand weiterer qualitativer Kriterien, wie z.B. der Auswirkung auf die Reputation von Continental. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

Auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und der potenziellen Schadenhöhe im Betrachtungszeitraum werden aus der Gesamtheit aller berichteten Risiken die für den Konzern wesentlichen Einzelrisiken identifiziert. Für die quantifizierten Risiken wird dabei auf den EBIT-Effekt und auf den Free-Cashflow-Effekt abgestellt.

Diese von Continental als wesentlich eingestufteten Einzelrisiken und die zu Risikokategorien aggregierten Risiken werden im Risiko- und Chancenbericht beschrieben, sofern der potenzielle negative Effekt des Einzelrisikos oder der summierte potenzielle negative Effekt der in der Kategorie enthaltenen Einzelrisiken 100 Mio€ im Betrachtungszeitraum überschreitet oder eine wesentliche negative Auswirkung auf das Erreichen der Konzernziele besteht.

Das durch eine Monte-Carlo-Simulation aggregierte Risikoinventar wird unter Berücksichtigung möglicher wesentlicher Wechselwirkungen und quantitativer Annahmen zu qualitativ bewerteten Risiken der zum Stichtag ermittelten Risikotragfähigkeit gegenübergestellt sowie durch eine qualitative Einschätzung des GRC Committees zu übergeordneten, nicht quantifizierbaren Risiken ergänzt, um eine Aussage über eine mögliche Bestandsgefährdung abzuleiten.

## Risikoberichterstattung



Bei der Risikobewertung kann das lokale Management auf verschiedene Instrumente zurückgreifen. Dazu zählen vordefinierte Risikokategorien (z. B. Wechselkursrisiken, Produkthaftungsrisiken, rechtliche Risiken) und Bewertungskriterien, zentral entwickelte funktions-spezifische Fragebögen sowie die Prozess- und Kontrollbeschreibungen des Financial Reporting ICS. Damit werden die wesentlichen Kontrollen in den Geschäftsprozessen (Purchase to Pay, Order to Cash, Asset Management, HR, IT-Berechtigungen, Abschlusserstellungprozess, Nachhaltigkeitsberichterstattung) im Hinblick auf ihre Effektivität getestet.

In der IT-gestützten Risikomanagementanwendung des GRC-Systems erfolgt durch alle wesentlichen Konzerngesellschaften eine halbjährliche Bewertung von geschäftsbezogenen Risiken sowie eine regelmäßige Bottom-up-Identifizierung bzw. -Bewertung von Compliance-Risiken. Bei der Bewertung dieser Risiken werden ergänzend auch tatsächlich eingetretene Qualitäts-, Rechts- und Compliance-Fälle berücksichtigt. Das GRC-System umfasst darüber hinaus das Tax Compliance Management System, das Customs Compliance Management System sowie das Export Control Compliance Management System, um eine einheitliche und regelmä-

ßige Überprüfung und Berichterstattung entsprechender Risiken sicherzustellen. Das quartalsweise durchgeführte Financial Reporting ICS komplettiert die regelmäßige GRC-Berichterstattung.

Im Berichtsjahr hat Continental den Prozess zur Identifikation und Berichterstattung von strategischen Risiken und Chancen weiterentwickelt. Kommt es ad hoc zu neuen wesentlichen Risiken außerhalb der Regelberichterstattung, sind diese umgehend zu melden und vom GRC Committee zu berücksichtigen. Hierunter fallen auch die Risiken, die im Rahmen der Audits durch Unternehmensfunktionen identifiziert worden sind.

Ergänzend zu den von den Berichtseinheiten im Rahmen des integrierten GRC durchgeführten Risikoanalysen erfolgen Prüfungen durch Group Internal Audit. Um Auswirkungen möglicher Risiken zu beurteilen, analysieren verschiedene Zentralfunktionen die im Rahmen des Reportings berichteten Kennzahlen zusätzlich auf Konzern- und Unternehmensbereichsebene.

Für jedes identifizierte Einzelrisiko leitet das verantwortliche Management geeignete Gegenmaßnahmen ein, die für die wesentlichen

Risiken auch im GRC-System dokumentiert werden. Die wesentlichen Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen werden durch das GRC Committee auf Konzernebene überwacht und konsolidiert. Es berichtet dem Vorstand regelmäßig und empfiehlt ggf. weitere Maßnahmen. Der Vorstand erörtert und beschließt die Maßnahmen und berichtet dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die zuständigen Gremien überwachen laufend die Entwicklung aller identifizierten Risiken und den Stand der eingeleiteten Maßnahmen. Group Internal Audit überprüft regelmäßig den Risikomanagementprozess, wodurch dessen Effektivität und Weiterentwicklung fortlaufend überwacht werden.

### **Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems**

Der Vorstand hat sich bei seiner Beurteilung der Angemessenheit und der Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems neben den Erkenntnissen aus den turnusmäßigen internen Berichterstattungen insbesondere auf funktionspezifische Stellungnahmen zum internen Kontroll- und Risikomanagementsystem sowie eine Würdigung dieser durch Group Internal Audit gestützt, welche im GRC Committee zu einer Gesamtaussage konsolidiert wurden. Zielsetzung dieser Stellungnahmen zusammen mit der Gesamtaussage des GRC Committee ist es, einen Überblick über wesentliche implementierte Aktivitäten und Kontrollen zu vermitteln, Maßnahmen zur Überprüfung der Angemessenheit und Wirksamkeit zusammenzufassen und auf kritische Kontrollschwächen sowie ggfs. damit zusammenhängende Verbesserungsmaßnahmen hinzuweisen.

In die funktionspezifischen Stellungnahmen, die auf Basis eines risikoorientierten Auswahlprozesses erhoben wurden, sind verschiedene Aspekte entsprechend dem umgesetzten „Three Lines Model“ eingegangen. Dazu wurden u.a. das Vorhandensein und die Durchführung von dokumentierten Prozessabläufen und Kontrollen innerhalb der ersten Linie und die entsprechende Kommunikation dieser Elemente überprüft. Die Verantwortung für Richtlinien und Prozessabläufe obliegt dabei insbesondere der zweiten Linie, welche sich im Rahmen der Überprüfung der Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, einschließlich des Compliance-Managementsystems, von dem Stand der Implementierung der Regelungen auf Basis von Stichprobenprüfungen sowie durch die Verwertung externer Nachweise wie beispielsweise Zertifizierungen nach International Organization of Standardization (ISO), Trusted Information Security Assessment Exchange (TISAX) oder International Automotive Task Force (IATF) in der Regel überzeugt hat. Letztere untermauern nicht nur die Einhaltung regulatorischer Vorschriften, sondern betonen ebenfalls die angemessene und wirksame Funktionsweise der bei Continental implementierten Governance-Systeme entsprechend den Industriestandards. Zusätzlich wurden in diesem Jahr die funktionspezifischen Stellungnahmen durch die Formalisierung und den Ausbau des IKS weiter gestärkt. Neben dem Financial Reporting ICS wurden Schlüsselkontrollen für ein ganzheitliches IKS formalisiert, standardisiert und risikoorientiert in der Organisation geprüft. Dies geschah für einen ausgewählten Umfang der Organisation. Die Überwachung des IKS und des RMS ist eine der Kernaufgaben von Group Internal Audit als dritter Linie. Im Rahmen ihrer Prüfungen evaluiert Group Internal Audit u.a. die Umsetzung risikosteuernder Maßnah-

men und der internen Kontrollen. Dies erfolgt unter Zuhilfenahme anerkannter Standards und Methoden. Festgestellte Abweichungen und Schwachstellen werden für die jeweils Verantwortlichen in einem Bericht zusammengefasst und etwaige Verbesserungsmaßnahmen initiiert. Im Rahmen der Berichterstattung an den Vorstand und den Prüfungsausschuss werden wesentliche Risiken und Verbesserungspotenziale im Bereich der internen Kontrollen präsentiert. Die Umsetzung der im Rahmen der Prüfungen empfohlenen Maßnahmen durch das Management werden durch Group Internal Audit überwacht und ebenfalls an den Vorstand und den Prüfungsausschuss berichtet.

Basierend auf den Stellungnahmen der jeweiligen Funktionsbereiche, der Würdigung dieser durch Group Internal Audit und der konsolidierten Gesamtaussage des GRC Committee, sind dem Vorstand keine Sachverhalte bekannt, die zu der Einschätzung führen, dass das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem, einschließlich des Compliance Managementsystems, im Geschäftsjahr 2024 in allen wesentlichen Belangen nicht angemessen und wirksam ist.

Das IKS und RMS, einschließlich des CMS, der Continental AG unterliegt darüber hinaus einer kontinuierlichen Verbesserung, um bestehende Prozesse und Kontrollen auszubauen und neuen regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden. Teil der kontinuierlichen Verbesserung waren im Berichtsjahr u.a. die Implementierung eines technischen Compliance-Managementsystems (tCMS), die weitergehende Stärkung der Data Compliance, die weiterführende Ausgestaltung des IKS im Nachhaltigkeitsbereich sowie verschiedene Maßnahmen innerhalb der IT-Organisation. Dabei ist die Formalisierung eines integrierten IKS im Berichtsjahr vorangeschritten. Im Zuge der Reorganisation des Unternehmens werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Governance-Systeme implementiert. Dazu zählen u.a. die weitere Stärkung der Cybersicherheit, verschiedene Maßnahmen im Steuerbereich und in den Vertriebsorganisationen sowie die weitere Ausgestaltung des tCMS. Zusätzlich wird kontinuierlich innerhalb funktionsübergreifender Projekte an einem verstärkt integrativen Ansatz und der Steigerung der Transparenz innerhalb von Prozessen und Entscheidungsfindungen gearbeitet.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Grenzen in jedem IKS bzw. RMS, einschließlich des CMS. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System bietet keine Garantie dafür, dass alle tatsächlichen Risiken oder möglichen – insbesondere auch gezielt vorsätzlichen – Verstöße vorab aufgedeckt sowie jedwede Prozessstörungen vollständig ausgeschlossen werden können.

Der Prüfungsausschuss ist systematisch in die Überwachung des IKS und RMS, einschließlich des CMS, eingebunden. Er befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des IKS bzw. RMS sowie des internen Revisionssystems.

### **Chancenmanagement**

Im Rahmen unseres Chancenmanagements werten wir Markt- und Konjunkturanalysen sowie die Veränderung rechtlicher Vorschriften (z. B. hinsichtlich Verbrauchs- und Abgasnormen sowie Sicherheitsvorschriften) aus. Darüber hinaus befassen wir uns mit den entsprechenden Auswirkungen auf die für uns relevanten Branchen und Märkte, unsere Produktionsfaktoren sowie die Gestaltung und Weiterentwicklung unseres Produktportfolios.

# Wesentliche Risiken

Die Reihenfolge der dargestellten Risikokategorien bzw. Einzelrisiken innerhalb der vier Risikogruppen spiegelt die gegenwärtige Einschätzung des relativen Risikoausmaßes für Continental wider und bietet daher einen Anhaltspunkt für die gegenwärtige Bedeutung dieser Risiken. Sind keine quantitativen Angaben zur Schadenhöhe gemacht, so erfolgt die Bewertung auf Basis qualitativer Kriterien. Sofern kein Unternehmensbereich explizit hervorgehoben wird, betreffen die Risiken alle Unternehmensbereiche.

## Finanzrisiken

### **Continental ist Risiken im Zusammenhang mit ihren Finanzierungsvereinbarungen und dem syndizierten Kredit ausgesetzt.**

Continental ist Risiken in Verbindung mit ihren Finanzierungsvereinbarungen ausgesetzt. Risiken ergeben sich aus den Anleihen, die die Continental AG und die Conti-Gummi Finance B.V., Maas-tricht, Niederlande, unter dem Rahmen-Emissionsprogramm begeben haben. Diese Finanzierungsvereinbarungen enthalten Bedingungen, die Continental in ihrer Handlungsfähigkeit einschränken könnten, sowie Bestimmungen für den Fall eines Kontrollwechsels.

Zur Finanzierung des laufenden Geschäfts, der Investitionen und Zahlungsverpflichtungen besteht ein syndizierter Kreditvertrag, aus dem sich Risiken ergeben können. Die Kreditgeber haben nach dem syndizierten Kreditvertrag im Falle eines Kontrollwechsels bei der Continental AG das Recht, die Rückzahlung des Kredits zu verlangen.

Die Voraussetzungen und Folgen eines Kontrollwechsels nach den Bedingungen der Anleihen bzw. des syndizierten Kreditvertrags sind im Einzelnen im Kapitel Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB (Seite 73 f.) beschrieben. Die hier genannten Kredite und Anleihen könnten außerdem unverzüglich fällig gestellt werden, wenn andere Finanzierungsvereinbarungen in Höhe von mehr als 75 Mio€ nicht fristgerecht bedient oder vorzeitig zur Rückzahlung fällig gestellt werden. Continental überwacht fortlaufend die Einhaltung der geltenden Bedingungen.

Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits besteht aus einer revolvingierenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € (Fälligkeit Dezember 2026). Sie wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2024 nicht in Anspruch genommen.

### **Continental ist Risiken in Verbindung mit Wechselkursveränderungen und Kurssicherungsmaßnahmen ausgesetzt.**

Continental ist weltweit tätig und damit finanziellen Risiken aufgrund von Wechselkursveränderungen ausgesetzt. Daraus können Verluste entstehen, wenn Vermögenswerte, die in einer Währung mit sinkendem Wechselkurs notiert sind, an Wert verlieren und/oder Verbindlichkeiten in einer Währung mit steigendem Wechselkurs teurer werden. Wechselkursschwankungen können zudem Schwankungen der Rohstoffpreise in Euro verstärken oder reduzieren, da Continental einen großen Teil ihres Rohstoffbedarfs in fremden Währungen einkauft. Aufgrund dieser Faktoren können Kursschwankungen die Ertragslage von Continental beeinflussen.

Externe und interne Transaktionen, bei denen Produkte und Leistungen an Dritte und an Unternehmen des Continental-Konzerns

geliefert werden, können mit Barmittelzuflüssen und -abflüssen verbunden sein, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden (Transaktionsrisiko). Soweit Barmittelabflüsse der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft in einer Fremdwährung nicht durch Barmittelzuflüsse aus dem operativen Geschäft in derselben Währung ausgeglichen werden, wird das verbleibende Netto-Wechselkursrisiko im Einzelfall durch entsprechende derivative Finanzinstrumente, insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenswaps und Währungsoptionen mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten, abgesichert.

Darüber hinaus ist Continental Wechselkursrisiken in Verbindung mit externen und internen Kreditvereinbarungen ausgesetzt, aus denen Barmittelzuflüsse und -abflüsse entstehen, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden. Diese Wechselkursrisiken werden in der Regel durch geeignete derivative Finanzinstrumente, insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenswaps und kombinierte Zins- und Währungsswaps, abgesichert. Grundsätzlich können alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Sicherungstransaktionen zu Verlusten führen.

Für die Quantifizierung der möglichen Auswirkungen des transaktionsbezogenen Wechselkursrisikos aus Finanzinstrumenten auf die Ertragslage des Continental-Konzerns werden auf Basis des aktuellen Netto-Exposure die Transaktionswährungen mit einem signifikanten Wechselkursrisiko innerhalb der kommenden zwölf Monate bestimmt. Sofern sich die Wechselkurse dieser Währungen alle gleichzeitig für Continental nachteilig entwickeln, beläuft sich der aus einer Veränderung um 10 % des aktuellen Stichtagskurses ermittelte hypothetische negative Effekt auf die Ertragslage des Konzerns auf 400 Mio€ bis 500 Mio€.

### **Continental ist Ausfallrisiken im Zusammenhang mit flüssigen Mitteln, derivativen Finanzinstrumenten und verzinslichen Anlagen ausgesetzt.**

Um das Ausfallrisiko bei flüssigen Mitteln sowie derivativen Finanzinstrumenten und verzinslichen Anlagen zu minimieren, werden grundsätzlich Banken genutzt, die von Continental aufgrund von festgelegten Kriterien als Kernbanken klassifiziert wurden. Diese sollen grundsätzlich mindestens über eine Kreditratingeinstufung einer der global tätigen Ratingagenturen im Investment-Grade-Bereich verfügen. Daher kann das Ausfallrisiko als sehr gering eingeschätzt werden. Die Bonität der Kernbanken sowie weiterer Banken, mit denen aus operativen oder regulatorischen Gründen abweichend vom Kernbankenprinzip Anlagen bzw. Ausleihungen getätigt werden oder Handel mit derivativen Finanzinstrumenten betrieben wird, wird laufend überwacht. Dabei werden neben den Kreditratingeinstufungen insbesondere auch die Prämien für die Versicherung von Kreditausfallrisiken (Credit Default Swap, CDS) beobachtet, sofern diese Informationen verfügbar sind. Darüber hinaus definiert Continental für jede Bank Anlagelimits sowie für derivative Finanzinstrumente Handelslimits. Deren Höhe richtet sich im Wesentlichen an der Bonitätseinschätzung der jeweiligen Bank aus. Die Einhaltung dieser Limits wird kontinuierlich überwacht. Im Rahmen der intern definierten Risikogruppen liegen die bei den Banken, die einer höheren Risikogruppe zugewiesen sind, unterhaltenen flüssigen Mittel, verzinslichen Anlagen und positiven (netto) beizulegenden Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten bei etwa 200 Mio€.

## Marktrisiken

### **Continental könnte erheblichen Risiken in Verbindung mit einer weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ausgesetzt sein.**

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 62 % am Konzernumsatz Continentals bedeutendsten Kundenkreis. Der übrige Umsatz wird in den Ersatz- oder Industriemärkten erzielt, v.a. über das Ersatzgeschäft für Pkw- sowie Lkw-Reifen und, in geringerem Umfang, in den nicht zum Kfz-Bereich gehörenden Endmärkten der anderen Unternehmensbereiche.

Das Berichtsjahr war in einem volkswirtschaftlich schwachen Umfeld von einer rückläufigen Automobilproduktion geprägt. Sollte sich diese Entwicklung fortsetzen oder durch einen gesamtwirtschaftlichen Abschwung weiter verschärfen, müsste Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen.

Im Berichtsjahr wurden ca. 33 % des Umsatzes von Continental mit den fünf größten OEM-Kunden (BMW, Ford, Mercedes-Benz, Renault-Nissan-Mitsubishi und VW) generiert. Sollte Continental einen oder mehrere ihrer OEM-Kunden verlieren oder sollten Zulieferverträge vorzeitig gekündigt werden, könnten die von Continental zur Lieferung dieser Produkte getätigten Anfangsinvestitionen oder gegen den betreffenden Kunden noch ausstehende Forderungen ganz oder teilweise verloren gehen.

Darüber hinaus erwirtschaftete Continental 49% des Gesamtumsatzes 2024 in Europa, 20% allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 26% des Gesamtumsatzes 2024 in Nordamerika, 21% in Asien-Pazifik und 4% in anderen Ländern generiert. So könnte z.B. eine anhaltende Rezession in Europa und insbesondere in Deutschland die Geschäfts- und Ertragslage von Continental stärker beeinträchtigen als die ihrer Wettbewerber. Zudem sind der Automobil- und der Reifenmarkt in Europa und in Nordamerika zu einem großen Teil gesättigt. Zur Minimierung dieser Abhängigkeit strebt Continental eine Verbesserung der regionalen Umsatzverteilung, insbesondere durch den Ausbau des Umsatzes in Schwellenländern, vorrangig in Asien, an.

### **Continental ist geopolitischen Risiken ausgesetzt.**

Aktuelle geopolitische Entwicklungen wie z.B. der anhaltende Krieg in der Ukraine sowie der Konflikt im Nahen Osten und der Konflikt zwischen China und Taiwan könnten weitreichende Auswirkungen auf die Absatz- und Beschaffungsmärkte von Continental haben. Dazu gehören u.a. Sanktionen und andere Risiken in den Lieferketten sowie nicht absehbare Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Continental beobachtet aktuelle Entwicklungen stetig und leitet daraus mögliche Szenarien und erforderliche Maßnahmen ab.

### **Continental ist dem Risiko von zusätzlichen bzw. steigenden Zöllen ausgesetzt.**

Aufgrund der weltweit aktuell weiter verstärkten protektionistischen Tendenzen und Handelskonflikte ist Continental dem Risiko von zusätzlichen bzw. steigenden Zöllen auf Automobile sowie Produkte, Komponenten und Rohmaterialien, die Continental liefert oder ein-

kauft, sowohl direkt als auch indirekt, ausgesetzt. Diese Zölle könnten zu einem Rückgang der Nachfrage nach Produkten von Continental bzw. zu Kostensteigerungen führen und damit eine negative Auswirkung auf die Geschäfts- und Ertragslage von Continental haben. Mit Blick insbesondere auf die USA besteht aktuell die Unsicherheit darüber, wann und in welchem Umfang mit entsprechenden Zöllen und möglichen Gegenmaßnahmen anderer Länder zu rechnen ist. Continental prüft mögliche Auswirkungen und entsprechende risikominimierende Maßnahmen fortlaufend.

### **Continental ist in einer zyklischen Branche tätig.**

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 62 % am Konzernumsatz Continentals bedeutendsten Kundenkreis. Die weltweite Fahrzeugproduktion und damit auch der Verkauf an OEMs sind zum Teil deutlichen Schwankungen unterworfen. Sie sind u.a. abhängig von den allgemeinen Konjunkturbedingungen, dem verfügbaren Einkommen sowie von den Konsumausgaben und -präferenzen der Haushalte, die von verschiedenen Faktoren, wie beispielsweise den Kraftstoffkosten, der Verfügbarkeit und den Kosten von Verbraucherkrediten, beeinflusst werden können. Infolge der schwankenden Produktionsvolumina in der Automobilindustrie ist auch die Nachfrage nach Produkten von Continental unregelmäßig, da sich OEMs in der Regel gegenüber ihren Zulieferern nicht zu Mindestabnahmemengen oder Fixpreisen verpflichten. Die weitere Entwicklung in den von Continental bedienten Märkten ist schwer vorherzusagen, was auch die Planung der benötigten Produktionskapazitäten erschwert. Das Geschäft von Continental ist von hohen Fixkosten geprägt. Daher besteht für Continental bei anhaltend zurückgehender Nachfrage und einer damit einhergehenden ungenügenden Auslastung ihrer Werke (insbesondere bei Automotive) das Risiko einer Fixkostenunterdeckung. Sollten hingegen die Märkte, in denen Continental tätig ist, schneller als erwartet wachsen, könnte es zu Kapazitätsengpässen kommen. Zur Reduzierung der Auswirkungen des aus dieser Abhängigkeit von der Automobilindustrie resultierenden möglichen Risikos stärkt Continental ihr Ersatz- und Industriegeschäft u.a. durch Akquisitionen.

### **Continental ist Preisschwankungen bei Rohstoffen und Elektronikbauteilen sowie dem Risiko von steigenden Logistikkosten ausgesetzt.**

Für den Unternehmensbereich Automotive können sich insbesondere aus höheren Preisen für Rohstoffe und Elektronikbauteile Kostensteigerungen ergeben. Die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech setzen im Wesentlichen Natur- und Synthesekautschuke sowie öl-basierte Rohstoffe ein. Die Preise für diese Rohmaterialien und Komponenten sind weltweit zum Teil erheblichen Schwankungen ausgesetzt, wenngleich sich die Volatilität der Preise für Metalle und Rohöl im Berichtsjahr verringerte. Continental sichert derzeit das Risiko steigender Preise für Elektronikbauteile oder Rohstoffe nicht mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten ab. Darüber hinaus können sich Steigerungen der Logistikkosten ergeben. Sollte es dem Unternehmen nicht möglich sein, die steigenden Kosten auszugleichen oder an die Kunden weiterzugeben, könnten diese Preissteigerungen die Ertragslage von Continental mit 100 Mio € bis 200 Mio € belasten.

## Operative Risiken

### **Continental ist bei bestimmten Produkten abhängig von einer begrenzten Anzahl wichtiger Lieferanten.**

Für Continental besteht das potenzielle Risiko, dass gewisse Roh- und Produktionsmaterialien nicht verfügbar sind. Wenngleich Continental grundsätzlich die Strategie verfolgt, Produktkomponenten von mehreren Anbietern zu beziehen, kommt es vor, dass ein Produkt nur bei einer Bezugsquelle eingekauft wird. Folglich ist Continental insbesondere im Hinblick auf bestimmte von Automotive hergestellte Produkte, aber auch bei Tires und ContiTech, abhängig von einigen Lieferanten. Da Continental ihre Beschaffungslogistik größtenteils auf Just-in-time- oder Just-in-sequence-Basis organisiert hat, können Lieferverzögerungen, -stornierungen, Streiks, Fehlmengen und Qualitätsmängel zu Produktionsunterbrechungen führen und sich damit negativ auf den Geschäftsbetrieb von Continental in diesen Bereichen auswirken. Continental ist darum bemüht, diese Risiken durch sorgfältige Auswahl und regelmäßige Überwachung der Lieferanten zu verringern. Sollte jedoch ein Lieferant seinen Lieferverpflichtungen nicht nachkommen können (beispielsweise wegen Insolvenz, Beschädigung von Produktionsanlagen durch Naturkatastrophen oder einer Leistungsverweigerung nach einem Kontrollwechsel) oder entsprechende Lieferungen von Sanktionen aufgrund geopolitischer Auseinandersetzungen betroffen sein, kann Continental unter Umständen die für die Herstellung ihrer eigenen Erzeugnisse benötigten Produkte kurzfristig nicht in den benötigten Mengen von anderen Lieferanten beziehen. Dementsprechend können solche Entwicklungen und Ereignisse Verzögerungen bei der Auslieferung oder Fertigstellung von Continental-Produkten oder -Projekten mit sich bringen und dazu führen, dass Continental Produkte oder Dienstleistungen zu höheren Kosten von Dritten beziehen oder sogar ihre eigenen Zulieferer finanziell unterstützen muss. Darüber hinaus haben OEM-Kunden in vielen Fällen ein Einspruchsrecht bezüglich der von Continental eingesetzten Zulieferer, wodurch es unmöglich werden könnte, die zu verbauenden Produkte kurzfristig von anderen Lieferanten zu beziehen, wenn der betreffende OEM-Kunde nicht bereits früher eine Freigabe für andere Lieferanten erteilt hat, was zu Auftragsstornierungen führen könnte. Dabei wären auch Schadenersatzforderungen in erheblichem Umfang nicht auszuschließen. Zudem könnte die Reputation von Continental gegenüber OEM-Kunden leiden, mit der möglichen Folge, dass diese entscheiden, andere Zulieferer auszuwählen.

### **Continental ist informationstechnischen Risiken ausgesetzt.**

Continental ist im Hinblick auf ihre Geschäfts- und Produktionsprozesse, ihre Produkte sowie ihre interne und externe Kommunikation in hohem Maße von zentralisierten und standardisierten Informationstechnologiesystemen und -netzwerken abhängig. Diese Systeme und Netzwerke sowie die Produkte an sich sind potenziell dem Risiko verschiedenster Formen von Cyberkriminalität sowie Schäden und Störungen, die eine Vielzahl anderer Ursachen haben können, ausgesetzt. Im Rahmen von Hackerangriffen könnten Dritte versuchen, unberechtigt Zugriff auf vertrauliche Informationen und Daten, die in den Systemen und Netzwerken gespeichert, verarbeitet bzw. kommuniziert werden, oder auf die Systeme selbst zu erhalten. Darüber hinaus könnten Daten, Produkte und Systeme durch eine Infizierung mit Viren oder Malware gesperrt, beschädigt, kontrolliert oder zerstört werden.

Wenngleich Continental entsprechende Vorkehrungen für das Management der mit System- und Netzwerkstörungen und entsprechenden Angriffen verbundenen Risiken getroffen hat, könnte ein längerer Ausfall in einem Rechenzentrum oder Telekommunikationsnetzwerk oder ein vergleichbares Ereignis dazu führen, dass Systeme oder Netzwerke unvorhergesehen und über längere Zeit hinweg nicht einsatzbereit sind. Die getroffenen Maßnahmen zur Minimierung solcher Risiken umfassen technische und organisatorische Vorkehrungen wie doppelte Datenhaltung und Notfallpläne, aber auch entsprechende Schulungsmaßnahmen, die insbesondere zur Steigerung des Bewusstseins für die zunehmende Bedrohung durch Cyberkriminalität kontinuierlich erweitert werden. Darüber hinaus sind die Erkenntnisse aus der Aufarbeitung des Cyberangriffs im August 2022 in die Stärkung der IT-Systeme eingeflossen.

Sollten die Vorkehrungen zum angemessenen Schutz der Systeme, Netzwerke, Produkte und Informationen nicht ausreichen, könnten Continental durch Ausfälle oder die Kenntnis und Nutzung ihrer Informationen durch Dritte erhebliche Schäden und Nachteile entstehen.

### **Continental ist dem Risiko von Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen ausgesetzt.**

In seiner Qualitätsstrategie hat Continental die Rahmenbedingungen für alle qualitätsbezogenen Aktivitäten definiert und schreibt darin der Qualität den höchsten Stellenwert zu. Continental sieht sich jedoch ständig Produkthaftungsansprüchen und Verfahren ausgesetzt, in denen dem Unternehmen die angebliche Verletzung seiner Sorgfaltspflichten, Verstöße gegen Gewährleistungspflichten oder Sachmängel vorgehalten werden, sowie Ansprüchen aus Vertragsverstößen aufgrund von Rückrufen oder staatlichen Verfahren. Alle diese Prozesse, Verfahren und sonstigen Ansprüche könnten für Continental zusätzliche Kosten bedeuten. Zudem könnten fehlerhafte Produkte Einbußen bei Umsatz, Kunden- und Marktakzeptanz bewirken. Continental hat für solche Risiken Versicherungen abgeschlossen, deren Deckungsumfang aus kaufmännischer Sicht als angemessen erachtet wird, doch könnte sich dieser Versicherungsschutz im Einzelfall als unzureichend erweisen. Zudem könnte jeder Mangel an einem Produkt von Continental (insbesondere an Reifen und anderen sicherheitsrelevanten Produkten) ebenfalls erhebliche negative Folgen für den Ruf der Gesellschaft und die Art und Weise haben, wie sie am Markt wahrgenommen wird. Das könnte wiederum nachteilig für Umsatz und Ertrag von Continental sein. Darüber hinaus verlangen Fahrzeughersteller inzwischen von ihren Lieferanten immer häufiger einen Beitrag zu potenziellen Produkthaftungs-, Gewährleistungs- und Rückrufansprüchen. Zurzeit ist etwa das für die BMW Group produzierte integrierte Bremssystem MK C2 von einem teilweisen Austausch betroffen. Auf Basis der bereits getauschten Systeme sowie unseres aktuellen Erkenntnisstands gehen wir derzeit weiterhin davon aus, dass nur ein geringer Anteil der ausgelieferten Bremssysteme tatsächlich getauscht werden muss. Ferner ist Continental Bemühungen ihrer Kunden ausgesetzt, die Vertragsbedingungen für die Beteiligung an Gewährleistungsfällen und Rückrufmaßnahmen zu ändern. Darüber hinaus stellt Continental viele Produkte nach den Spezifikationen und Qualitätsvorgaben von OEM-Kunden her. Wenn die von Continental produzierten und gelieferten Produkte die von den OEM-Kunden gestellten Vorgaben zum vereinbarten Liefertermin nicht erfüllen, wird die Fertigung der betroffenen Produkte in der Regel so lange gestoppt, bis der Fehler ermittelt und beseitigt ist.



Dies könnte unter Umständen zu Umsatz- und Ergebnisausfällen führen. Außerdem könnten OEM-Kunden Schadenersatzforderungen stellen, auch wenn die Fehlerursache später behoben wird. Abgesehen davon könnte die Nichterfüllung von Qualitätsvorgaben die Marktakzeptanz der anderen Produkte von Continental und den Ruf der Gesellschaft in verschiedenen Marktsegmenten beeinträchtigen.

Da es sich bei den quantifizierbaren Risiken um Einzelsachverhalte handelt, unterbleiben weitergehende Angaben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

### **Continental ist Risiken in Verbindung mit ihren Pensionsverpflichtungen ausgesetzt.**

Continental bietet in Deutschland, in den USA, im Vereinigten Königreich und in bestimmten anderen Ländern eine betriebliche Altersvorsorge mit Leistungszusage. Zum 31. Dezember 2024 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 5.632 Mio€. Diese Verpflichtungen werden v.a. über extern investierte Pensionsplanvermögen finanziert. 2006 richtete Continental zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen bestimmter deutscher Tochtergesellschaften im Rahmen von Treuhandvereinbarungen rechtlich unabhängige Treuhandfonds (Contractual Trust Arrangements, CTAs) ein. 2007 übernahm Continental in Verbindung mit der Übernahme der Siemens VDO zusätzliche CTAs. Zum 31. Dezember 2024 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Anwartschaftsbarwerte abzüglich des Fondsvermögens zum Zeitwert) auf 2.540 Mio€.

Das extern investierte Fondsvermögen wird von extern gemanagten Fonds und Versicherungsgesellschaften verwaltet. Continental legt zwar die grundsätzlichen Vorgaben für die Anlagestrategien dieser Fonds fest und berücksichtigt diese bei der Auswahl der externen Fondsmanager, hat jedoch keinen Einfluss auf deren Investmententscheidungen im Einzelnen. Die Mittel werden in verschiedenen Anlageklassen wie Aktien, festverzinslichen Wertpapieren, Immobilien und anderen Anlageinstrumenten investiert. Die Werte des extern investierten Fondsvermögens unterliegen Schwankungen an den Kapitalmärkten, auf die Continental keinen Einfluss hat. Ungünstige Kapitalmarktentwicklungen könnten bei diesen Pensionsverpflichtungen zu erheblichen Deckungsausfällen führen und die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental deutlich steigern.

Eine solche Steigerung der Netto-Pensionsverpflichtungen könnte die Finanzlage der Gesellschaft wegen des vermehrten zusätzlichen Mittelabflusses zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen beeinträchtigen. Zudem ist Continental Risiken im Zusammenhang mit der Lebenserwartung und den Zinsänderungen bei ihren Pensionsverpflichtungen ausgesetzt, da sich eine Zinssenkung negativ auf die im Rahmen dieser Pensionspläne bestehenden Verbindlichkeiten von Continental auswirken könnte. Ferner haben sich einige Tochtergesellschaften von Continental in den USA dazu verpflichtet, Beiträge zu den Gesundheitsvorsorgekosten ihrer ehemaligen Arbeitnehmer bzw. Pensionäre zu leisten. Insofern besteht für Continental das potenzielle Risiko, dass sich diese Kosten künftig erhöhen.

Sollten sich, bei sonst unveränderten Annahmen, die für die Ermittlung der Netto-Pensionsverpflichtungen zu verwendenden Diskontierungssätze am Jahresende um 0,5 Prozentpunkte verringern,

hätte dies einen Anstieg der Netto-Pensionsverpflichtungen in einer Bandbreite von 400 Mio€ bis 500 Mio€ zur Folge, der sich nicht durch risikominimierende Maßnahmen reduzieren ließe. Eine Auswirkung auf das EBIT hätte dies jedoch nicht.

### **Continental ist Risiken aus Handelsbeschränkungen, Sanktionen und Exportkontrollen ausgesetzt.**

Aufgrund der globalen Ausrichtung der wirtschaftlichen Tätigkeit des Continental-Konzerns bestehen Geschäftsrisiken mit Blick auf Embargos, Sanktionen und Exportkontrollen. Als global ausgerichtetes Unternehmen unterhält Continental auch Geschäftsverbindungen zu Kunden und Partnern, die in Ländern ansässig sind, die Exportkontrollbeschränkungen, Embargos, Wirtschaftssanktionen oder anderen Formen von Handelsbeschränkungen unterliegen oder diesen künftig unterworfen werden könnten. Neben dem grundsätzlichen Einfluss, den solche Beschränkungen auf die Geschäftstätigkeit des Continental-Konzerns haben, können Verstöße gegen einschlägige Bestimmungen erhebliche Strafen, administrative Sanktionen, Reputationsschäden sowie Schadenersatzansprüche auslösen. Mögliche Risiken von derartigen Verstößen werden im Rahmen des Export Control Compliance Management Systems mitigiert. Darüber hinaus kann Continental auch durch neue Handelsbeschränkungen dazu gezwungen werden, die Geschäftstätigkeit in Ländern oder Regionen einzuschränken oder zu beenden.

### **Continental könnte durch den Verlust von Sachanlagevermögen und durch Betriebsunterbrechungen Schaden nehmen.**

Brände, Naturkatastrophen, terroristische Handlungen, Stromausfälle oder andere Störungen in den Produktionseinrichtungen oder innerhalb der Lieferkette von Continental – bei Kunden oder Zulieferern – können erhebliche Schäden und Verluste verursachen. Solche weitreichenden nachteiligen Folgen können auch aufgrund politischer Unruhen oder Instabilität entstehen. Naturkatastrophen und dabei im Wesentlichen Extremwetterereignisse sind vor dem Hintergrund des Klimawandels mit einer anhaltend steigenden Wahrscheinlichkeit sowie mit einem höheren Schadensausmaß zu erwarten. Continental hat für Risiken, die aus Geschäftsunterbrechungen, Produktionsverlusten oder Anlagenfinanzierungen hervorgehen, Versicherungen in aus kaufmännischer Sicht angemessener Höhe abgeschlossen, doch könnte sich dieser Versicherungsschutz im Einzelfall als unzureichend erweisen. Zudem könnten durch solche Ereignisse Menschen, das Eigentum Dritter oder die Umwelt zu Schaden kommen, wodurch Continental u. a. Kosten in erheblicher Höhe entstehen könnten.

### **Continental ist Risiken im Zusammenhang mit ihrer Beteiligung an der MC Projects B.V. ausgesetzt.**

Continental und Compagnie Financière Michelin SAS, Clermont-Ferrand, Frankreich (Michelin), sind zu je 50 % an MC Projects B.V., Maastricht, Niederlande, beteiligt, einem Unternehmen, in das Michelin die Rechte an der Marke Uniroyal für Europa sowie für gewisse außereuropäische Länder eingebracht hat. MC Projects B.V. ihrerseits hat Continental bestimmte Lizenzrechte für die Verwendung der Marke Uniroyal auf oder in Verbindung mit Reifen in Europa und anderswo erteilt. Nach dem in diesem Zusammenhang abgeschlossenen Vertrag kann sowohl der Vertrag als auch die Uniroyal-Lizenz gekündigt werden, wenn ein bedeutender Konkurrent im Reifengeschäft mehr als 50 % der stimmberechtigten Anteile an der Continental AG bzw. an deren Reifenaktivitäten erwirbt. Darüber hinaus hat Michelin in diesem Fall das Recht, die Mehrheit an

MC Projects B.V. zu erwerben und MC Projects B.V. zu veranlassen, ihre Minderheitsbeteiligung am Produktionsbetrieb von Continental Barum s.r.o., Otrokovice, Tschechien (einem der größten Continental-Reifenwerke in Europa), auf 51 % zu erhöhen. Diese Ereignisse könnten negative Auswirkungen auf die Geschäfts- und Ertragslage des Unternehmensbereichs Tires von Continental haben.

## Rechtliche, steuerliche und umweltbezogene Risiken

### Continental könnten Geldbußen und Schadenersatzforderungen wegen angeblich oder tatsächlich rechtswidrigen Verhaltens drohen.

Trotz des bei Continental eingerichteten Compliance-Managementsystems ist es aufgrund der globalen Ausrichtung der wirtschaftlichen Tätigkeit des Continental-Konzerns nicht ausgeschlossen, dass es im Einzelfall zu rechtswidrigem Verhalten (z. B. Korruption, Betrug, Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht, Geldwäsche) kommt oder dass Continental rechtswidriges Verhalten vorgeworfen wird. Aus solchem tatsächlichen oder angeblich rechtswidrigen Verhalten könnten insbesondere Geldbußen und Schadenersatzforderungen drohen. Wesentliche Verfahren in diesem Zusammenhang sind nachstehend dargestellt.

Im Mai 2005 leiteten die brasilianischen Kartellbehörden (Conselho Administrativo de Defesa Econômica, CADE) nach einer Anzeige wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens im Bereich der Kommerzialisierung von Tachografen Ermittlungen gegen die brasilianische Tochtergesellschaft von Continental, Continental Brasil Indústria Automotiva Ltda., Guarulhos, Brasilien (CBIA), ein. Am 18. August 2010 hat die brasilianische Kartellbehörde eine „Einladung zum Kartell“ festgestellt und der CBIA eine Geldbuße in Höhe von 12 Mio BRL (rund 2 Mio€) auferlegt, die dann auf 11 Mio BRL (rund 2 Mio€) reduziert wurde. CBIA weist den Vorwurf zurück, dass gegen brasilianisches Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. Das von der CBIA angerufene Gericht erster Instanz hat die Entscheidung zwar bestätigt, auf Rechtsmittel der CBIA hat das nächsthöhere Gericht diese Entscheidung jedoch aufgehoben und die Sache zur Neuverhandlung zurückverwiesen. Im Februar 2023 hat das erstinstanzliche Gericht gegen CBIA entschieden und das Verbot der Vollstreckung der Geldbuße gegen CBIA (derzeitiger Betrag rund 34 Mio BRL [rund 5 Mio€]) aufgehoben. CBIA hat einen Antrag auf Klarstellung eingereicht, in dem beantragt wurde, dass die einstweilige Verfügung gegen die Vollstreckung bis zu einer endgültigen und unanfechtbaren Entscheidung in vollem Umfang in Kraft bleibt. Dieser Antrag wurde abgelehnt. CBIA hat Rechtsmittel gegen diese Entscheidung eingelegt. Im Dezember 2024 nahm die CBIA an einer Initiative der CADE teil, um langjährige Verfahren ohne Schuldeingeständnis des Unternehmens gegen erheblichen Abschlag beizulegen. Dementsprechend schloss CBIA eine Vergleichsvereinbarung mit CADE, nach der CBIA im Jahr 2025 14 Mio BRL (rund 2 Mio€) an CADE zahlen muss. CBIA hat ihr letztes Rechtsmittel zurückgezogen (unter der Bedingung, dass die Vergleichsmaßnahmen der CADE abgeschlossen sind). Nach der Zahlung und der Rücknahme des Rechtsmittels wird der Fall abgeschlossen sein. CBIA drohen u.U. auch Schadenersatzforderungen Dritter.

Am 2. Oktober 2006 ging bei der südafrikanischen Kartellbehörde die Anzeige eines Dritten wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens gegen mehrere südafrikanische Reifenhersteller ein, darunter die Continental Tyre South Africa (Pty.) Ltd., Port Elizabeth, Südafrika (CTSA), ein Tochterunternehmen von Continental. Am 31. August 2010 ist die südafrikanische Kartellbehörde zu dem Ergebnis gekommen, CTSA habe gegen südafrikanisches Kartellrecht verstoßen, und hat die Sache dem zuständigen Kartellgericht zur Entscheidung vorgelegt. CTSA weist den Vorwurf von Verstößen gegen südafrikanisches Kartellrecht zurück. Das Kartellgericht könnte jedoch ein Bußgeld von bis zu 10 % des Umsatzes von der CTSA verhängen. Darüber hinaus drohen CTSA im Falle der Verletzung südafrikanischen Kartellrechts u.U. auch Schadenersatzforderungen Dritter.

Aufgrund von 2012 bekannt gewordenen Untersuchungen des US-amerikanischen Department of Justice (DOJ) und der südkoreanischen Kartellbehörde (Korean Fair Trade Commission, KFTC) im Zusammenhang mit dem Verdacht der Beteiligung an Verstößen gegen US-Kartellrecht bzw. südkoreanisches Kartellrecht im Geschäft mit Kombi-Instrumenten hat die KFTC gegen die Continental Automotive Electronics LLC, Bugang-myeon, Südkorea (CAE), Ende 2013 ein Bußgeld verhängt, das 2018 endgültig in Höhe von 32.101 Mio KRW (rund 21 Mio€) bestandskräftig festgesetzt wurde. In den USA haben sich die CAE und die Continental Automotive Korea Ltd., Seongnam-si, Südkorea, 2015 zur Zahlung eines Bußgelds in Höhe von 4 Mio US-Dollar (rund 4 Mio€) verpflichtet. In Verfahren über in den USA und in Kanada erhobene Sammelklagen wegen angeblicher Schädigung durch die Kartellverstöße wurden 2018 in den USA Vergleiche in Höhe von insgesamt 5 Mio US-Dollar (rund 5 Mio€) sowie 2020 in Kanada in Höhe von rund 0,6 Mio kanadischen Dollar (rund 0,4 Mio€) abgeschlossen. Das Risiko von Ermittlungen anderer Kartellbehörden wegen dieses Sachverhalts und die Geltendmachung von Schadenersatz durch weitere angeblich Geschädigte bleiben durch die Festsetzung der Bußgelder unberührt.

Aufgrund von 2014 bekannt gewordenen Untersuchungen hat die Europäische Kommission am 21. Februar 2018 gegen die Continental AG, die Continental Teves AG & Co. oHG, Frankfurt a. M., Deutschland, und die Continental Automotive GmbH, Hannover, Deutschland, ein Bußgeld in Höhe von 44 Mio€ wegen eines rechtswidrigen Informationsaustauschs verhängt. Betroffen davon waren bestimmte Bremskomponenten. Continental hat dieses Bußgeld bezahlt. Zwischenzeitlich haben sich Kunden an Continental gewandt und Schadenersatzansprüche behauptet bzw. vereinzelt auch beziffert. Die Mercedes-Benz Group AG hat im Dezember 2022 eine Feststellungsklage gegen die Continental AG und zwei weitere Gesellschaften des Continental-Konzerns vor dem Landgericht Hannover eingereicht, die sich zunächst nur auf Ansprüche aus Bezügen in den Jahren 2008/09 bezog. Diese Feststellungsklage wurde im April 2024 auf eine Leistungsklage umgestellt. Im April 2023 haben mehrere Gesellschaften der Stellantis-Gruppe und auch mehrere Gesellschaften der Renault-Gruppe jeweils eine zivilrechtliche Klage gegen die Continental AG und zwei weitere Gesellschaften des Continental-Konzerns, sowie gegen mehrere ZF- und Bosch-Gesellschaften vor dem High Court in London, Vereinigtes Königreich, erhoben. Sowohl die Renault-Gruppe als auch die Stellantis-Gruppe haben jeweils ihre Klage in der Zwischenzeit zurückgenommen. Zudem wurden in Kanada zwei Sammelklagen

gegen die Continental AG und mehrere ihrer Tochtergesellschaften eingereicht. Diese Verfahren wurden im November 2024 beigelegt. Die endgültige Beendigung der Sammelklagen steht unter dem Vorbehalt der gerichtlichen Genehmigung voraussichtlich im ersten Halbjahr 2025. Continental ist der Auffassung, dass diese Ansprüche und die Klage von Mercedes-Benz unbegründet sind. Sollten die Klagen jedoch zum Nachteil von Continental entschieden werden, könnten die entstehenden Aufwendungen substanziell sein und die dafür gebildete Vorsorge überschreiten. Weitergehende Angaben zu den Verfahren und den damit verbundenen Maßnahmen unterbleiben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Am 3. März 2021 hat die brasilianische Kartellbehörde (CADE) aufgrund der von der Europäischen Kommission behandelten und zuvor beschriebenen Sachverhalte formell ein Verfahren gegen die Continental Teves AG & Co. oHG, Frankfurt a. M., Deutschland, sowie gegen bestimmte frühere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wegen eines angeblich rechtswidrigen Informationsaustauschs von wettbewerblich sensiblen Informationen betreffend hydraulische Bremssysteme eröffnet. Continental sieht es als möglich an, dass dieses Verfahren mit einer Buße endet. Continental kann daher den Ausgang dieses Verfahrens in keiner Weise verlässlich vorhersagen. Sollte Continental hier für einen Verstoß verantwortlich sein, könnte CADE der Gesellschaft eine Geldbuße in Höhe von 0,1 % bis 20 % des Umsatzes der Gesellschaft oder des Continental-Konzerns in Brasilien im Jahr vor der Eröffnung des Verfahrens (2020) auferlegen. Möglich wären auch nicht pekuniäre Strafen. Ferner könnten Kunden, die angeblich vom vorgeworfenen Austausch betroffen sind, Schadenersatzansprüche geltend machen, sofern in der Tat ein Verstoß gegen brasilianisches Kartellrecht vorliegt.

Die Staatsanwaltschaft Hannover führt seit dem Jahr 2020 ein Ermittlungsverfahren gegen ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ehemalige Organmitglieder der Continental AG wegen des Verdachts von Straftaten und Aufsichtspflichtverletzungen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Verwendung von unzulässigen Abschaltvorrichtungen in Diesel- und Benzinmotoren mehrerer Automobilhersteller. Das in diesem Zusammenhang gegen die Continental AG und weitere Konzerngesellschaften geführte Bußgeldverfahren der Staatsanwaltschaft Hannover konnte im zweiten Quartal 2024 durch Zahlung eines Bußgeldes in Höhe von insgesamt 100 Mio € rechtskräftig abgeschlossen werden. Das Unternehmen hatte bereits Rückstellungen gebildet.

Vitesco Technologies und die Continental AG haben im dritten Quartal 2024 auf Basis und nach Maßgabe vertraglicher Regelungen, insbesondere aus dem im Rahmen der Abspaltung von Vitesco Technologies geschlossenen Konzertrennungsvertrag, eine Einigung über eine angemessene Aufteilung der Kosten und Verbindlichkeiten, die im Zuge der Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaften Frankfurt a. M. (bis Ende 2022) und Hannover entstanden sind, erzielt. Zu diesem Zweck hat Vitesco Technologies im dritten Quartal 125 Mio € an Continental gezahlt.

Im Zuge von branchenweiten Durchsuchungen durchsuchte die Europäische Kommission beginnend mit dem 30. Januar 2024 Räumlichkeiten der Continental AG wegen angeblicher kartellrechtswidriger Verhaltensweisen. Am gleichen Tag durchsuchte ferner das deutsche Bundeskartellamt Räumlichkeiten der TON Tyres

Over Night Trading GmbH, Schondra-Schildeck, Deutschland, eines Tochterunternehmens der Continental, ebenfalls wegen angeblicher branchenweiter kartellrechtswidriger Verhaltensweisen. Beide Verfahren befinden sich in einem frühen Stadium. Sollte Continental für einen Verstoß verantwortlich sein, könnten die Europäische Kommission sowie das deutsche Bundeskartellamt jeweils Geldbußen in beträchtlicher Höhe verhängen. Ferner könnten Kunden, die angeblich vom vorgeworfenen Verhalten betroffen sind, Schadenersatzansprüche geltend machen. In diesem Zusammenhang sind in den USA und in Kanada bereits Sammelklagen eingereicht worden, die sich gegen Continental und andere Reifenhersteller richten. Die Klagen in den USA wurden vor dem United States District Court, Northern District of Ohio, zusammengefasst. Die beklagten Reifenhersteller haben Anträge auf Abweisung der Klagen gestellt und warten auf die Entscheidung des Gerichts. Weitergehende Angaben zu den Verfahren und den damit verbundenen Maßnahmen unterbleiben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Seit dem ersten Halbjahr 2024 sind Continental-Konzerngesellschaften Gegenstand von Ermittlungen italienischer Behörden wegen der Nichtabgabe von Steuererklärungen für die Steuerzeiträume ab dem Jahr 2016. In diesem Zusammenhang haben die italienischen Behörden im Oktober 2024 eine Betriebsprüfung für die Wirtschaftsjahre 2016 bis 2023 gegen die Continental AG als Muttergesellschaft begonnen. Continental kooperiert vollumfänglich mit den ermittelnden Behörden und klärt den Sachverhalt intern auf. Für Risiken in diesem Zusammenhang hat Continental Rückstellungen gebildet. Weitergehende Angaben unterbleiben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Am 24. September 2024 führte die türkische Wettbewerbsbehörde (Turkish Competition Authority, TCA) eine Durchsuchung der Räumlichkeiten von Otomotiv Lastikleri Tevzi AS (OLTAS), Istanbul, Türkei, wegen angeblicher Kartellverstöße durch. Am 3. Dezember 2024 veröffentlichte die TCA ihre Untersuchungsmitteilung und leitete eine eingehende Untersuchung der Angelegenheit ein. Das Verfahren befindet sich in einem frühen Stadium. Continental kann in keiner Weise verlässlich vorhersagen, wie dieses Verfahren ausgehen wird. Für den Fall, dass OLTAS für einen Verstoß verantwortlich ist, könnte die TCA erhebliche Geldstrafen verhängen. Darüber hinaus könnten Kunden, die von dem angeblichen Fehlverhalten betroffen sind, Schadenersatz verlangen.

### **Es besteht das Risiko einer Verletzung gewerblicher Schutzrechte Dritter durch Continental.**

Es besteht das Risiko, dass Continental gewerbliche Schutzrechte Dritter verletzt, da auch ihre Wettbewerber, Zulieferer und Kunden eine große Zahl von Erfindungen als gewerbliches Schutzrecht anmelden. Es lässt sich nicht immer mit Bestimmtheit sagen, ob gewisse Prozesse, Methoden oder Anwendungen unter dem Schutz wirksamer und durchsetzbarer gewerblicher Schutzrechte Dritter stehen. Deshalb könnten Dritte gegen Continental (auch nicht gerechtfertigte) Ansprüche wegen der angeblichen Verletzung gewerblicher Schutzrechte geltend machen. Infolgedessen könnte Continental in bestimmten Ländern zur Einstellung der Produktion, Nutzung oder Vermarktung der relevanten Technologien oder Produkte oder zur Abänderung der Herstellungsprozesse und/oder Produkte gezwungen werden. Darüber hinaus könnte Continental

wegen einer Rechtsverletzung zu Schadenersatzleistungen verpflichtet werden oder sich zum Erwerb der Lizenzen gezwungen sehen, um Technologien Dritter weiterhin nutzen zu können.

Continental liefert u. a. Telekommunikationsmodule, mit denen Fahrzeugdaten übertragen sowie Sprach- und Internetfunktionalitäten ermöglicht werden und die mit Mobilfunkstandards kompatibel sind. Insoweit besteht das Risiko, dass Continental für die Nutzung von Patenten, welche diese Standards betreffen (sogenannte „Standard Essential Patents“), v. a. auf dem Gebiet der Telekommunikationsstandards wie 3G, 4G oder 5G, nunmehr von Lizenzen und deren Konditionen abhängig ist, die an ihre Kunden vergeben werden, da Continental der Erwerb eigener Lizenzen im Berichtsjahr teilweise verweigert wurde. Für Risiken etwaiger Schadenersatzleistungen in diesem Zusammenhang hat Continental Rückstellungen gebildet. Weitergehende Angaben unterbleiben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

**Für Continental könnten zusätzliche, belastende Umwelt- oder Sicherheitsvorschriften zum Tragen kommen. Neu eingeführte Vorgaben könnten die Nachfrage nach Produkten und Leistungen der Gesellschaft beeinträchtigen.**

Als weltweit operierender Konzern ist Continental in zahlreichen Ländern einer großen Zahl unterschiedlicher gesetzlicher und untergesetzlicher Vorschriften unterworfen, die in kurzen Abständen geändert sowie konstant weiterentwickelt und ggf. verschärft werden. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Umwelt, Chemikalien und Gefahrstoffe, aber auch für Gesundheitsschutzbestimmungen. Des Weiteren fallen hierunter Vorschriften bezüglich der Verunreinigung von Luft, Gewässern und Boden sowie der Abfallentsorgung, die allesamt in jüngster Zeit durch neue Gesetzgebung verschärft wurden, insbesondere in der Europäischen Union und den USA. Continental könnte dabei insbesondere von einer Ausweitung der Beschränkungen für den Einsatz von per- und polyfluorierten Chemikalien (PFAS) betroffen sein. Darüber hinaus sind für die Standorte und Betriebe von Continental Genehmigungen unterschiedlichster Art erforderlich, deren Auflagen erfüllt werden müssen. Zur Anpassung an neue Vorschriften waren in der Vergangenheit Investitionen notwendig, und Continental geht davon aus, dass dies auch künftig so bleiben wird.

**Continental ist Risiken durch Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt.**

Continental-Konzerngesellschaften sind in eine Reihe von Gerichts- und Schiedsgerichtsverfahren eingebunden und könnten künftig in weitere solche Verfahren involviert werden. Diese Verfahren könnten insbesondere in den USA mit Schadenersatzforderungen und Zahlungen in erheblicher Höhe verbunden sein. Weitere Informationen über Rechtsstreitigkeiten finden Sie im Anhang unter Kapitel 36.

**Continental könnte Steuerrisiken im Zusammenhang mit früheren Veranlagungszeiträumen ausgesetzt sein.**

Die Continental AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden fortlaufend von lokalen Finanzbehörden geprüft.

Für den Abschluss getroffene steuerliche Einschätzungen können u. a. wegen der Änderung der Steuergesetzgebung und der Entwicklung der Rechtsprechung von der Interpretation durch die Finanzbehörden abweichen. Steuerliche Risiken ergeben sich insbesondere aus der Bewertung der grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen (Verrechnungspreise). Durch organisatorische Maßnahmen, wie das Monitoring von Verrechnungspreisen sowie ggf. die Durchführung von bilateralen Rechtsbehelfsverfahren, überwacht und steuert die Continental AG die Entwicklung der steuerlichen Risiken sowie deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss. Steuerliche Prozesse werden kontinuierlich an neue Steuergesetze und geänderte Rechtsprechung angepasst.

**Die Bemühungen von Continental um den adäquaten Schutz ihres geistigen Eigentums und technischen Wissens könnten ohne Erfolg bleiben.**

Die Produkte und Leistungen von Continental sind in hohem Maße abhängig vom technologischen Know-how des Unternehmens sowie von Umfang und Grenzen der Schutzrechte daran. Continental ist Eigentümerin einer Vielzahl von Patenten und anderen gewerblichen Schutzrechten (bzw. hat solche beantragt), die für das Geschäft der Gesellschaft von erheblicher Bedeutung sind. Das Verfahren zur Erlangung eines Patents kann langwierig und teuer sein. Zudem könnte laufenden oder künftigen Patentanmeldungen u. U. letztlich nicht stattgegeben werden, oder es könnte sein, dass der Patentschutz nicht ausreichend weit gefasst oder nicht stark genug ist, um Continental einen wirksamen Schutz oder einen wirtschaftlichen Vorteil zu verschaffen. Darüber hinaus besteht zwar die Vermutung der Gültigkeit von Patenten, das bedeutet aber nicht unbedingt, dass das betreffende Patent wirksam ist oder dass eventuelle Patentansprüche im erforderlichen oder angestrebten Umfang durchgesetzt werden können.

Ein Großteil des Wissens und der Geschäftsgeheimnisse von Continental ist entweder nicht patentiert oder kann nicht durch gewerbliche Schutzrechte abgesichert werden. Folglich besteht die Gefahr, dass bestimmte Teile des Wissens und der Geschäftsgeheimnisse von Continental an Kooperationspartner, Kunden und Zulieferer (u. a. auch an die Maschinen- und Anlagenlieferanten von Continental) weitergegeben werden. Wettbewerber könnten dieses Know-how infolgedessen kopieren, ohne dass ihnen dadurch eigene Ausgaben entstehen. Zudem hat Continental eine Reihe von Lizenz-, Lizenz austausch-, Kooperations- und Entwicklungsvereinbarungen mit Kunden, Wettbewerbern und anderen Dritten abgeschlossen, in deren Rahmen Continental Rechte an gewerblichen Schutzrechten und/oder Know-how solcher Drittparteien eingeräumt werden. Solche Lizenzvereinbarungen könnten u. U. bei Zahlungsunfähigkeit oder Konkurs des Lizenzpartners und/oder Kontrollwechsel bei einer Partei gekündigt werden, wodurch der Zugang von Continental zu Rechten an geistigem Eigentum für die Kommerzialisierung ihrer eigenen Technologien eingeschränkt wäre.

# Wesentliche Chancen

Sofern kein Unternehmensbereich explizit hervorgehoben wird, betreffen die Chancen alle Unternehmensbereiche.

## **Continental hat Chancen bei einer volkswirtschaftlichen Entwicklung, die besser als erwartet ausfällt.**

Sollte sich die Konjunktur in unseren großen Absatzregionen besser als erwartet entwickeln, gehen wir davon aus, dass sich die Nachfrage nach Fahrzeugen, Ersatzreifen und Industrieprodukten ebenfalls besser als von uns angenommen entwickeln wird. Aufgrund der dadurch erwarteten verstärkten Nachfrage nach Produkten von Continental durch die Fahrzeughersteller, Industriekunden sowie im Ersatzgeschäft könnte unser Umsatz stärker als erwartet steigen und es könnten positive Effekte bei der Fixkostendeckung entstehen. Insbesondere dem europäischen Markt kommt hierbei wegen des hohen Umsatzanteils von Continental in dieser Region (50%) eine besondere Bedeutung zu.

## **Continental hat Chancen bei sinkenden Preisen auf den für uns relevanten Rohstoffmärkten.**

Die Ertragslage von Continental wird maßgeblich von den Kosten für Rohstoffe, Elektronikbauteile sowie Logistik und Energie beeinflusst. Für Automotive sind dies insbesondere die Kosten für Elektronikbauteile sowie Metalle und Kunststoffe. Die Ertragslage von Tires und ContiTech ist wesentlich von den Kosten für Öl, Natur- und Synthesekautschuke beeinflusst. Sollten sich insbesondere die Preise für Natur- und Synthesekautschuke reduzieren, könnte sich dies positiv auf die Ertragslage von Continental auswirken, sofern die Absatzpreise für Gummiprodukte stabil bleiben.

## **Continental bieten sich Chancen aus dem Trend zum automatisierten und autonomen Fahren.**

Der Trend vom assistierten Fahren hin zum automatisierten und autonomen Fahren setzt sich fort. Mehrere Fahrzeughersteller planen, in den nächsten Jahren neue Modelle mit teilautomatisierten Funktionen auf den sogenannten Leveln 2+ und 3 anzubieten. Wesentliche Voraussetzung für das teilautomatisierte Fahren ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit Sensoren. Für das assistierte Fahren werden bislang pro Fahrzeug je nach Ausstattung zwei bis sieben Sensoren verbaut. Bereits für das teilautomatisierte Fahren werden je nach Funktionsumfang deutlich mehr und zudem hochwertigere Radar-, Kamera- und LiDAR-Sensoren benötigt. Da Continental zu den führenden Anbietern von Fahrerassistenzsystemen gehört, könnten sich aus dem steigenden Volumen von Sensoren, Steuergeräten und neuer Software erhebliche Umsatz- und Ertragschancen für den Unternehmensbereich Automotive ergeben. Weitere Chancen ergeben sich beim autonomen Fahren im Nutzfahrzeugbereich im Level 4. Zusammen mit ihrem strategischen Partner Aurora arbeitet Continental an einer skalierbaren Lösung, die zu wiederkehrenden Umsatz- und Ertragschancen über die gesamte Lebensdauer eines Lkws führen könnte.

## **Continental hat Chancen aus strategischen Partnerschaften, insbesondere im Unternehmensbereich Automotive.**

Continental setzt verstärkt auf strategische Partnerschaften, um den Wandel im Automobilbereich so effizient wie möglich mitzugestalten. Als Beispiele hierfür können die strategischen Partnerschaften mit den Technologieunternehmen Ambarella und Aurora angeführt werden. Im Rahmen der Partnerschaften können die jeweiligen Unternehmen optimal ihre Kompetenzen einbringen und bei-

spielsweise ihren Forschungs- und Entwicklungsaufwand optimieren. Darüber hinaus können die jeweiligen Stärken der Unternehmen zu einer höheren Innovationskraft sowie Agilität bei der Produkteinführung beitragen. Für Continental ergeben sich somit Chancen durch eine Kostenoptimierung sowie eine verbesserte Wettbewerbsposition, u. a. durch eine schnellere Markteinführung von Produkten.

## **Continental bieten sich Chancen aus der Digitalisierung des Fahrzeugs und daraus entstehenden Diensten.**

Die gewaltigen Mengen an erzeugten Daten von Fahrerassistenzsystemen und Fahrerinformationssystemen sowie deren sofortige Verarbeitung noch innerhalb des Fahrzeugs bedingen eine Umstellung der Fahrzeugarchitektur auf modernste Hochleistungsrechner. Hieraus entsteht – zusammen mit den dafür benötigten neuen Softwarelösungen – ein erhebliches Wachstumspotenzial mit positiven Auswirkungen auf den zukünftigen Umsatz und die erzielbaren Margen für Continental (z. B. Continental Holistic Motion Control Software und Smart Cockpit High Performance Computer (HPC), siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Zudem bietet die zunehmende Digitalisierung unserer Produkte die Möglichkeit, unseren Kunden neben dem reinen Produkt softwarebasierte Zusatzdienste und regelmäßige Softwareaktualisierungen anzubieten sowie neue Märkte für Mobilitätsdienste zu eröffnen.

## **Continental hat Chancen durch den zunehmenden Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI).**

In allen Unternehmensbereichen arbeitet Continental an einer großen Anzahl von KI-Lösungen. Einige Lösungen wurden bereits erfolgreich implementiert. Zum einen betrifft dies Produkte und Dienstleistungen, die Kunden von Continental beziehen. Zum anderen beinhaltet dies Lösungen, die innerhalb unserer Geschäftsfelder und Zentralfunktionen zum Einsatz kommen. Sollte der Einsatz von KI weiter gesteigert werden, könnten interne Prozesse weiter optimiert und Effizienzsteigerungen realisiert werden. Dies könnte positive Effekte auf der Ertragsseite zur Folge haben. Gleichzeitig ergeben sich Wachstumschancen u. a. aufgrund einer schnelleren Markteinführung für unsere Kunden.

## **Continental bieten sich Chancen aus Innovationen für den Innenraum des Fahrzeugs.**

Zur optimalen Interaktion der Fahrerinnen und Fahrer mit dem Fahrzeug werden im Automobilbau verstärkt neue Produkte eingesetzt. Für das Nutzererlebnis der Zukunft hat Continental zahlreiche Innovationen entwickelt, wie gebogene digitale 3D-Displays oder temporär verborgene Displays. Mit kundenspezifischen Lösungen für Innenraumsensorik und -oberflächen erhöht Continental zudem den Komfort und die Sicherheit im Fahrzeug (z. B. Invisible Biometrics Sensing Display, siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Da intelligente Konzepte für neue Erlebniswelten im Fahrzeuginnenraum für Fahrzeugkäuferinnen und -käufer immer wichtiger werden und Continental zu den führenden Anbietern gehört, könnten sich aus der steigenden Nachfrage der Fahrzeughersteller erhebliche Umsatz- und Ertragschancen ergeben.

## **Continental bieten sich Chancen im Reifengeschäft.**

Insbesondere in den Wachstumsmärkten Asien und Nordamerika will Continental weiter ihre Marktanteile steigern. Im Pkw-Reifenbereich soll das weltweite Geschäft mit Reifen für die Elektromobilität sowie den Ultra-High-Performance-Reifen gezielt weiter ausgebaut

werden. Das Geschäft mit Lkw- und Busreifen soll in allen Regionen durch das Conti360°-Angebot von Flottendienstleistungen weiterentwickelt werden. Das Spezialreifengeschäft von Continental, das neben Zweirad- und Rennreifen auch Reifen für eine Vielzahl von Industrieanwendungen umfasst, soll ebenfalls weiterwachsen. Zudem tragen smarte, digitale Reifenlösungen wie die neueste ContiConnect-Sensorgeneration zur Umsetzung ambitionierter Nachhaltigkeitsziele und zur Differenzierung im Markt bei. Die Markteinführung des besonders effizienten Erstausrüstungsreifens Conti EfficientPro 5 für Lkw und Busse ist hierfür ein Beispiel (siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Im Bereich der servicebasierten digitalen Lösungen will der Reifenbereich von Continental bis 2030 weltweit führend werden. Sollte es Continental gelingen, ihre Marktanteile in wachstumsstarken Feldern sowie bei digitalen Lösungen und Dienstleistungen stärker als geplant zu steigern, dürfte dies positive Auswirkungen auf den Umsatz und die Ertragslage haben.

**Continental bieten sich Chancen durch eine gesteigerte Fokussierung auf das Industriegeschäft.**

Mit einer möglichen Realisierung des Verkaufs des Geschäftsfelds Original Equipment Solutions (OESL) plant der Unternehmensbereich ContiTech eine Fokussierung und damit einhergehende Stärkung des profitablen Industriegeschäfts. Wachstumspotenziale ergeben sich im Industriegeschäft v.a. aus dem steigenden Bedarf an nachhaltigen sowie digitalen und intelligenten Lösungen. Der

Unternehmensbereich ContiTech nutzt dabei sein langjähriges und umfassendes Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten. So werden verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert. Darüber hinaus zeigt Continental, wie nachhaltige Oberflächenlösungen für Anwendungen im Fahrzeuginnenraum aussehen (z.B. Materialien wie Xpreshn, siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Sollten sich diese neuen Produkte schneller als geplant durchsetzen, entstünden hieraus entsprechende Umsatz- und Ertragschancen für Continental.

**Continental hat Chancen aus Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen.**

Gesetzliche Vorschriften mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, bieten die Chance auf eine Steigerung der Nachfrage nach Produkten von Continental. Auf Basis unseres breiten Produktportfolios für aktive Fahrzeugsicherheit haben wir in den vergangenen Jahren weiterführende Sicherheitssysteme entwickelt. Weitere Volumenzuwächse sind durch die steigenden Anforderungen der verschiedenen regionalen Sicherheitstests zu erwarten, da zunehmend mehr Sicherheitssysteme für die Erreichung der höchsten Sicherheitsstufe vorgegeben werden. Darüber hinaus werden mehr und mehr gesetzliche Anforderungen in einzelnen Ländern um aktive Sicherheitssysteme ergänzt und erweitert.

## Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation

Die Risikolage des Continental-Konzerns hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr nach Einschätzung des Vorstands insgesamt nicht wesentlich verändert.

Es muss sich noch zeigen, wie sehr und wie anhaltend sich aktuelle geopolitische Ereignisse und insbesondere die damit verbundenen aktuellen Zollstreitigkeiten auf die Automobilindustrie und die gesamtwirtschaftliche Lage auswirken werden.

In der Analyse für das Berichtsjahr haben sich jedoch weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses Risiken gezeigt, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand der Gesellschaft oder des Konzerns gefährden. Bestandsgefährdende Risiken sind auch in absehbarer Zeit nach Einschätzung des Vorstands nicht erkennbar.

Unter Berücksichtigung der wesentlichen Chancen zeigt die Gesamtrisikolage des Continental-Konzerns eine angemessene Risiko- und Chancensituation, auf die unsere risikobegrenzenden Maßnahmen und unsere Konzernstrategie entsprechend ausgerichtet sind.