

# Lagebericht

Der nachfolgende Lagebericht ist ein zusammengefasster Lagebericht i. S. d. § 315 Abs. 5 HGB, da die künftigen Chancen und Risiken des Continental-Konzerns und der Muttergesellschaft, der Continental AG, untrennbar miteinander verbunden sind.

## 23

### Lagebericht

|                                                                       |           |                                                                           |            |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe</b>                     | <b>24</b> | <b>Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB</b>                          | <b>82</b>  |
| <b>Unternehmensprofil</b>                                             | <b>26</b> | <b>Sonstige Angaben</b>                                                   | <b>85</b>  |
| <b>Konzernstruktur</b>                                                | <b>26</b> | <b>Abhängigkeitsbericht</b>                                               | <b>85</b>  |
| <b>Konzernstrategie</b>                                               | <b>29</b> | <b>Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB</b>   | <b>85</b>  |
| <b>Unternehmenssteuerung</b>                                          | <b>32</b> | Vergütung des Vorstands                                                   | 86         |
| <b>Forschung und Entwicklung</b>                                      | <b>35</b> | <b>Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB</b>   | <b>87</b>  |
| <b>Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung</b> | <b>37</b> |                                                                           |            |
| Hinweise zur Berichterstattung                                        | 37        | <b>Risiko- und Chancenbericht</b>                                         | <b>88</b>  |
| Konzern-Nachhaltigkeitsmanagement                                     | 37        | <b>Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem</b>          | <b>88</b>  |
| Entwicklung wesentlicher Themenfelder                                 | 39        | <b>Wesentliche Risiken</b>                                                | <b>92</b>  |
| Angaben nach EU-Taxonomie-Verordnung (EU-Tax-VO)                      | 46        | Finanzrisiken                                                             | 92         |
| Informationen zur Entwicklung weiterer Nachhaltigkeitsthemenfelder    | 53        | Marktrisiken                                                              | 93         |
|                                                                       |           | Operative Risiken                                                         | 94         |
|                                                                       |           | Rechtliche und umweltbezogene Risiken                                     | 96         |
|                                                                       |           | <b>Wesentliche Chancen</b>                                                | <b>99</b>  |
| <b>Wirtschaftsbericht</b>                                             | <b>54</b> | <b>Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation</b>               | <b>100</b> |
| <b>Rahmenbedingungen</b>                                              | <b>54</b> |                                                                           |            |
| Gesamtwirtschaftliche Entwicklung                                     | 54        | <b>Prognosebericht</b>                                                    | <b>101</b> |
| Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen          | 54        | <b>Künftige Rahmenbedingungen</b>                                         | <b>101</b> |
| Entwicklung der Rohstoffmärkte                                        | 55        | Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung                           | 101        |
| <b>Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage</b>                            | <b>57</b> | Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen | 101        |
| Ertragslage                                                           | 57        | <b>Ausblick des Continental-Konzerns</b>                                  | <b>103</b> |
| Finanzlage                                                            | 66        |                                                                           |            |
| Vermögenslage                                                         | 68        |                                                                           |            |
| <b>Entwicklung der Unternehmensbereiche</b>                           | <b>72</b> |                                                                           |            |
| Automotive                                                            | 72        |                                                                           |            |
| Tires                                                                 | 75        |                                                                           |            |
| ContiTech                                                             | 77        |                                                                           |            |
| Contract Manufacturing                                                | 79        |                                                                           |            |
| <b>Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur Lage des Konzerns</b>   | <b>81</b> |                                                                           |            |

# Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe

## Die nachfolgenden ausgewählten finanzwirtschaftlichen Begriffe gelten für den Lagebericht und den Konzernabschluss.

**American Depositary Receipts (ADRs).** ADRs sind Hinterlegungsscheine, die das Eigentum an Aktien verbriefen. Sie können sich auf eine, mehrere Aktien oder auch nur auf einen Aktienbruchteil beziehen und werden an US-amerikanischen Börsen stellvertretend für die ausländischen bzw. nicht an US-amerikanischen Börsen zugelassenen Aktien gehandelt.

**Ausschüttungsquote.** Die Ausschüttungsquote ergibt sich aus dem Verhältnis der Dividende für das Geschäftsjahr zum Ergebnis pro Aktie.

**Bruttoinlandsprodukt (BIP).** Das Bruttoinlandsprodukt ist ein Maß für die wirtschaftliche Leistung einer Volkswirtschaft und gibt den Wert aller Güter und Dienstleistungen an, die in einem Jahr innerhalb der Landesgrenzen erwirtschaftet werden.

**Capital Employed.** Das betrieblich gebundene Kapital bezeichnet die Mittel, die zur Erzielung des Umsatzes im Unternehmen eingesetzt werden.

**Cash Conversion Ratio.** Verhältnis des Free Cashflow vor Akquisitionen und Verkäufen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen, Restrukturierungsaufwendungen, restrukturierungsbezogenen Belastungen und Carve-out-Effekten zum Konzernergebnis, das den Anteilseignern zuzurechnen ist.

**Continental Value Contribution (CVC).** Der CVC stellt den absoluten Wertbeitrag sowie als Delta CVC die Veränderung des absoluten Wertbeitrags im Vergleich zum Vorjahr dar. Anhand des Delta CVC verfolgen wir, inwieweit operative Unternehmenseinheiten wertschaffend wachsen oder Ressourcen effizienter einsetzen.

Zur Berechnung des CVC wird der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (WACC) von der Kapitalrendite (ROCE) subtrahiert und mit den durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres multipliziert. Der für den Continental-Konzern errechnete WACC entspricht der geforderten Mindestverzinsung. Der Kapitalkostensatz wird als gewichteter Durchschnittskostensatz aus Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt.

**Derivative Finanzinstrumente.** Hierbei handelt es sich um Geschäfte, mit denen Zins- und/oder Währungsrisiken gesteuert werden.

**EBIT.** EBIT ist definiert als Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern. Das EBIT wird als Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verstanden und zur Beurteilung der operativen Ertragskraft herangezogen.

**EBIT bereinigt.** EBIT bereinigt ist definiert als EBIT, bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte. Sondereffekte umfassen z.B.:

- › Wertminderungen (inkl. Wertminderungen auf Goodwill)
- › Aufwendungen und Erträge aus Restrukturierungsmaßnahmen
- › Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen
- › wesentliche Sondersachverhalte aus nicht wiederkehrenden Ereignissen – insbesondere Einmaleffekte aus Akquisitionen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen (z.B. negativer Geschäfts- oder Firmenwert, Kaufpreiserstattungen) oder wesentliche Veränderungen der Unternehmensstruktur (z.B. Ausgliederungseffekte)

Das EBIT bereinigt wird berichtet, um die operative Ertragskraft durch die Eliminierung von Sondereinflüssen auch zwischen den Perioden vergleichen zu können.

**EBITDA.** EBITDA ist definiert als die Summe aus EBIT und Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen) sowie Wertminderungen. Die Kennzahl wird zur Beurteilung der operativen Ertragskraft herangezogen.

**Finanzergebnis.** Das Finanzergebnis ist definiert als Summe aus Zinserträgen, Zinsaufwendungen, Effekten aus Währungsumrechnung (resultierend aus Finanzgeschäften) sowie Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten. Das Finanzergebnis wird als Ergebnis aus Finanzierungsaktivitäten verstanden.

**Forschungs- und Entwicklungskosten (netto).** Forschungs- und Entwicklungskosten (netto) sind definiert als Aufwand für Forschung und Entwicklung abzüglich Erstattungen und Zuschüssen, die wir in diesem Zusammenhang erhalten.

**Free Cashflow.** Der Free Cashflow bzw. der Cashflow vor Finanzierungstätigkeit ist definiert als die Summe aus Mittelzufluss bzw. Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sowie Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit. Der Free Cashflow wird zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit herangezogen.

**Free Cashflow bereinigt.** Der Free Cashflow bereinigt ist definiert als Free Cashflow, bereinigt um Akquisitionen und Desinvestitionen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen. Der Free Cashflow bereinigt wird berichtet, um die finanzielle Leistungsfähigkeit durch die Eliminierung von Sondereinflüssen auch zwischen den Perioden vergleichen zu können.

**Gearing Ratio.** Die Gearing Ratio, auch Verschuldungsgrad genannt, ist definiert als Netto-Finanzschulden dividiert durch das Eigenkapital. Diese Kennzahl wird zur Beurteilung der Finanzierungsstruktur herangezogen.

**Hedging.** Absichern einer Transaktion gegen Risiken wie beispielsweise Wechselkursschwankungen durch Abschluss eines gegenläufigen Sicherungsgeschäfts, gewöhnlich in der Form eines Termingeschäfts.

**IAS.** International Accounting Standards. Internationale Rechnungslegungsstandards, entwickelt und verabschiedet vom IASB.

**IASB.** International Accounting Standards Board. Unabhängiges Standardisierungsgremium.

**IFRIC.** International Financial Reporting Interpretations Committee (Vorgänger des IFRS IC).

**IFRS.** International Financial Reporting Standards. Der Begriff IFRS bezeichnet die internationalen Rechnungslegungsstandards, die vom IASB entwickelt und verabschiedet werden. In einem weiten Sinne umfasst die Bezeichnung auch die IAS, die Interpretationen des IFRS IC bzw. des Vorgängers IFRIC sowie die des ehemaligen SIC.

**IFRS IC.** International Financial Reporting Standards Interpretations Committee.

**Kapitalrendite (ROCE).** Die Kapitalrendite (Return On Capital Employed, ROCE) ist definiert als das Verhältnis von EBIT zu durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres. Die Kapitalrendite (ROCE) entspricht der Verzinsung des betrieblich gebundenen Kapitals und wird zur Beurteilung der Profitabilität und Effizienz des Unternehmens herangezogen.

**Konsolidierungskreisveränderungen.** Die Konsolidierungskreisveränderungen beinhalten Zu- und Abgänge im Rahmen von Share und Asset Deals sowie weiterer Transaktionen. Dabei werden Zugänge im Berichtsjahr und Abgänge in der Vergleichsperiode bereinigt.

**Netto-Finanzschulden.** Die Netto-Finanzschulden ergeben sich aus dem Saldo der zinspflichtigen bilanzierten finanziellen Verbindlichkeiten, der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente, der flüssigen Mittel sowie der sonstigen verzinslichen Anlagen. Die Kennzahl ist Basis für die Berechnung von Kennzahlen der Kapitalstruktur.

**Operative Aktiva.** Als operative Aktiva gelten die Aktiva abzüglich Passiva der Bilanz ohne Berücksichtigung der Netto-Finanzschulden sowie Verkäufe von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, latenter Steuern und Ertragsteuerforderungen und

-verbindlichkeiten sowie anderer finanzieller Vermögenswerte und Schulden. Durchschnittliche operative Aktiva werden aus den Quartalsstichtagen berechnet und entsprechen in unserer Definition dem Capital Employed.

**PPA.** Purchase Price Allocation (Kaufpreisallokation). Aufteilung des Kaufpreises im Rahmen eines Unternehmenserwerbs auf die identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden. Nachträgliche Eröffnungsbilanzanpassungen – resultierend aus Unterschieden zwischen vorläufigen und finalen Zeitwerten zum Erstkonsolidierungszeitpunkt – werden auch als PPA berücksichtigt.

**Rating.** Standardisierte Kennziffer auf den internationalen Finanzmärkten zur Beurteilung und Einstufung der Bonität eines Schuldners. Die Einstufung resultiert aus der wirtschaftlichen Analyse des Schuldners durch spezialisierte Ratingunternehmen.

**ROCE.** Siehe Kapitalrendite (ROCE).

**SIC.** Standing Interpretations Committee (Vorgänger des International Financial Reporting Interpretations Committee, IFRIC).

**Steuerquote.** Diese Kennzahl gibt das Verhältnis von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Ergebnis vor Ertragsteuern an und erlaubt damit eine Abschätzung der steuerlichen Belastung des Unternehmens.

**Umsatz bereinigt.** Als Umsatz bereinigt wird der Umsatz korrigiert um Konsolidierungskreisveränderungen bezeichnet.

**Währungsswap.** Tausch von Kapitalbeträgen in unterschiedlichen Währungen. Diese werden z. B. bei der Emission von Anleihen eingesetzt, bei denen die Emissionswährung nicht der funktionalen Währung des Emittenten entspricht.

**Weighted Average Cost of Capital (WACC).** Der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz, bestehend aus der anteiligen Verzinsung des Fremd- sowie des Eigenkapitals.

**Working Capital.** Das Working Capital ist definiert als Vorräte zuzüglich operativer Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und abzüglich operativer Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Forderungsverkäufe sind darin nicht enthalten.

**Zinsswap.** Ein Zinsswap ist der Austausch von Zinszahlungen zwischen zwei Partnern. Dadurch können z. B. variable Zinssätze in feste getauscht werden oder umgekehrt.

# Unternehmensprofil

## Konzernstruktur

### Automotive, Tires und ContiTech: die drei starken Säulen des Continental-Konzerns.

#### Organisationsstruktur

Der Continental-Konzern gliedert sich in die vier Unternehmensbereiche Automotive, Tires, ContiTech und Contract Manufacturing. Diese umfassen ab dem 1. Januar 2023 insgesamt 18 Geschäftsfelder.

Produktanforderungen, Markttrends, Kundengruppen und Distributionskanäle sind die Grundlage für die Zuordnung zu einem Unternehmensbereich bzw. zu einem Geschäftsfeld mit durchgängiger Geschäftsverantwortung einschließlich der Ergebnisverantwortung.

#### Geschäftsverantwortung

Die Gesamtverantwortung für die Geschäftsleitung trägt der Vorstand der Continental Aktiengesellschaft (AG). Die Unternehmensbereiche Automotive, Tires und ContiTech sind im Vorstand vertreten.

Die Unternehmensfunktionen der Continental AG werden durch den Vorstandsvorsitzenden, die Finanzvorständin und die Personalvorständin vertreten und übernehmen die unternehmensbereichsübergreifenden Funktionen für die Steuerung des Konzerns. Dazu gehören insbesondere die Bereiche Finance, Controlling, Compliance, Law, IT, Human Relations, Sustainability sowie Quality und Environment. Die Unternehmensfunktion Group Purchasing wird durch den Vorstand des Unternehmensbereichs Tires vertreten.

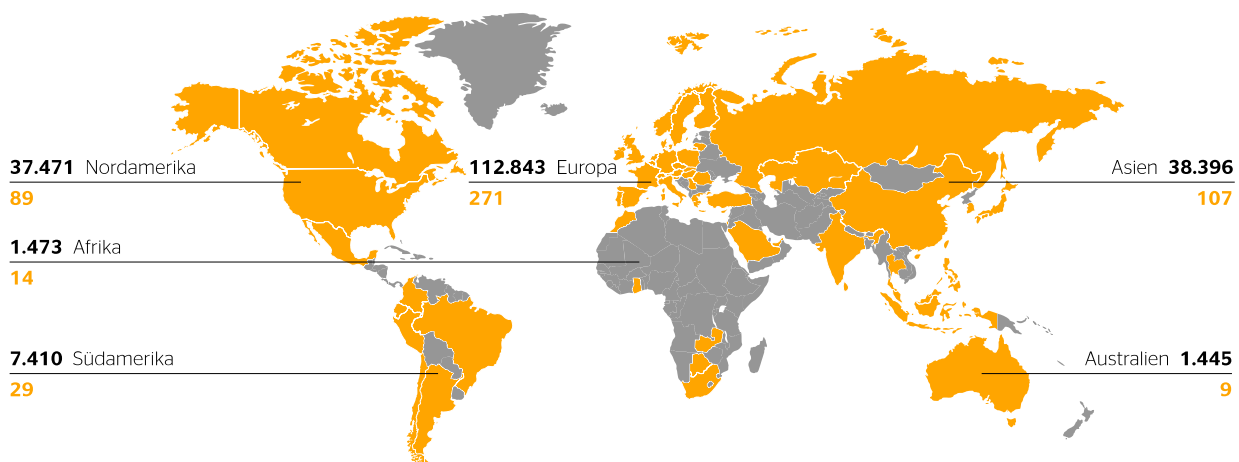
#### Kundenstruktur

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 61 % am Konzernumsatz unseren bedeutendsten Kundenkreis. Besonders wichtig ist diese Industrie für das Wachstum des Unternehmensbereichs Automotive. Im Unternehmensbereich Tires dominiert das Reifenersatzgeschäft mit dem Handel und den Endverbrauchern. Die Automobilindustrie und andere Schlüsselindustrien wie Schienenverkehr, Maschinen-, Anlagen- und Bergbau sowie das Ersatzgeschäft bilden den Kundenstamm im Unternehmensbereich ContiTech. Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing stellt Vitesco Technologies den einzigen Kunden dar.

#### Gesellschaften und Standorte

Die Continental AG ist die Muttergesellschaft des Continental-Konzerns. Dieser umfasst neben der Continental AG 477 Gesellschaften einschließlich nicht beherrschter Unternehmen. Das Continental-Team besteht aus 199.038 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an insgesamt 519 Standorten für Produktion, Forschung und Entwicklung sowie Verwaltung in 57 Ländern und Märkten. Hinzu kommen Vertriebsstandorte mit 917 eigenen Reifenfachgeschäften und insgesamt rund 5.228 Franchisebetrieben sowie Betrieben mit Continental-Markenauftritt.

### 519 Standorte in 57 Ländern und Märkten



Welt **199.038 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**  
**519 Standorte**

## Konzernstruktur 2022 im Überblick

### Continental-Konzern

| Automotive                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Tires                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | ContiTech | Contract Manufacturing |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------|
| <p>Der <b>Unternehmensbereich Automotive</b> umfasst Technologien für passive Sicherheits-, Brems-, Fahrwerk- sowie Bewegungs- und Bewegungskontrollsysteme. Innovative Lösungen für das assistierte und automatisierte Fahren, Anzeige- und Bedientechnologien sowie Audio- oder Kameralösungen für den Innenraum gehören ebenso zum Portfolio wie intelligente Informations- und Kommunikationstechnik rund um Mobilitätsdienstleistungen für Flottenbetreiber und Nutzfahrzeughersteller. Umfassende Aktivitäten rund um Vernetzungstechnologien und Fahrzeugelektroniken bis hin zu Hochleistungscomputern ergänzen das Angebot. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>› Architecture and Networking</li><li>› Autonomous Mobility</li><li>› Safety and Motion</li><li>› Smart Mobility</li><li>› User Experience</li></ul> <p>Ab dem 1. Januar 2023 gliedert sich der Unternehmensbereich Automotive inklusive einer Entwicklungsorganisation, genannt Software and Central Technologies (SCT), in sechs Geschäftsfelder.</p> <p>Der <b>Unternehmensbereich Tires</b> steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Lösungen in der Reifentechnologie. Intelligente Produkte und Services rund um den Reifen sowie zur Förderung von Nachhaltigkeit runden das Portfolio ab. Für den Fachhandel und das Flottenmanagement bietet Tires digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme sowie weitere Dienstleistungen an, um Flotten mobil zu halten und deren Effizienz zu erhöhen. Mit ihren Reifen leistet Continental einen Beitrag zu sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Mobilität. Der Umsatz von Tires entfiel im Berichtsjahr zu 22 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und 78 % auf das Reifenersatzgeschäft. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>› Original Equipment</li><li>› Replacement APAC</li><li>› Replacement EMEA</li><li>› Replacement The Americas</li><li>› Specialty Tires</li></ul> | <p>Der <b>Unternehmensbereich ContiTech</b> entwickelt und produziert u. a. werkstoffübergreifende, umweltschonende und intelligente Produkte und Systeme für die Automobilindustrie, den Schienenverkehr, den Bergbau, die Agrarindustrie sowie weitere wichtige Schlüsselindustrien. Der Unternehmensbereich nutzt sein langjähriges Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten, indem verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert werden. Im Berichtsjahr entfiel der Umsatz von ContiTech zu 48 % auf das Geschäft mit Automobilherstellern und 52 % auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie auf das automobiler Ersatzgeschäft. Der Unternehmensbereich gliedert sich in sechs Geschäftsfelder:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>› Advanced Dynamics Solutions</li><li>› Conveying Solutions</li><li>› Industrial Fluid Solutions</li><li>› Mobile Fluid Systems</li><li>› Power Transmission Group</li><li>› Surface Solutions</li></ul> <p>Der <b>Unternehmensbereich Contract Manufacturing</b> bündelt die Auftragsfertigung von Produkten von Continental-Gesellschaften für Vitesco Technologies. Die Auftragsfertigung ist nicht auf Dauer angelegt; vielmehr wird die operative Trennung der Produktion in den kommenden Jahren vorangetrieben und das Volumen der Auftragsfertigung reduziert. Contract Manufacturing beinhaltet ein Geschäftsfeld:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>› Contract Manufacturing</li></ul> |           |                        |

### Global vernetzte Wertschöpfung

Forschung und Entwicklung (F&E) erfolgte im Berichtsjahr an 94 Standorten. Sie liegen vorwiegend in Kundennähe, um flexibel auf unterschiedliche Anforderungen und regionale Marktbedingungen reagieren zu können. Dies gilt v.a. für Projekte der Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech. Im Unternehmensbereich Tires ist F&E weitgehend zentral organisiert, da die Produkthanforderungen für Reifen weltweit grundsätzlich ähnlich sind. Sie werden entsprechend den jeweiligen Marktanforderungen angepasst. Continental investiert in der Regel jährlich rund 7 % bis 8 % vom Umsatz in F&E. Weitere Erläuterungen dazu finden Sie im Kapitel Forschung und Entwicklung.

Continental verarbeitet eine Vielfalt an Rohstoffen und Vorprodukten. Das Einkaufsvolumen im Berichtsjahr lag bei insgesamt 28,4 Mrd €, wovon etwa 19,3 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Elektronik und elektromechanische Komponenten machen im Konzern zusammen ca. 35 % des Einkaufsvolumens für Produktionsmaterial aus, die primär in den Unternehmensbereichen Automotive und Contract Manufacturing verwendet werden.

Auf mechanische Komponenten entfallen ca. 19 %. Für die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech sind Naturkautschuke und ölbasierte Chemikalien sowie synthetische Kautschuke und Ruße wichtige Rohstoffe. Deren Einkaufsvolumen beläuft sich zusammen auf rund 26 % des Gesamtvolumens für Produktionsmaterial. Weitere Erläuterungen dazu finden Sie im Kapitel Wirtschaftsbericht im Abschnitt Entwicklung der Rohstoffmärkte.

Produktion und Vertrieb der Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech sind regional organisiert. Für den Unternehmensbereich Tires sind Skaleneffekte bei der Reifenfertigung wichtig. Niedrige Produktionskosten, verbunden mit großen Volumina und Kundennähe bzw. mit regional hoher Wachstumsdynamik, sind wesentliche Erfolgsfaktoren. Deshalb wird an großen Standorten in den dominierenden Automobilmärkten in Europa, den USA und in China produziert. Der Reifenvertrieb ist weltweit über unser Händlernetz mit Reifenfach- und Franchisebetrieben sowie über den Reifenhandel allgemein organisiert.

### Global vernetzte Wertschöpfung im Überblick

| F&E                                   | Einkauf                                 | Produktion                       | Vertrieb                            |
|---------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Innovativ</b><br>2,9 Mrd € Aufwand | <b>Vielfältig</b><br>28,4 Mrd € Volumen | <b>Weltweit</b><br>207 Standorte | <b>Vor Ort</b><br>39,4 Mrd € Umsatz |

# Konzernstrategie

## Den Wandel zum Fortschritt als Chance nutzen.

Im Jahr 2022 hat Continental eine neue Vision und Mission mit dem gesamten Vorstand und Führungskräften aus allen Unternehmensbereichen entwickelt und im Unternehmen ausgerollt:

### CREATING VALUE FOR A BETTER TOMORROW.

OUR TECHNOLOGIES. YOUR SOLUTIONS. POWERED BY THE PASSION OF OUR PEOPLE.

Die Vision und Mission sind die Grundlage für unser tägliches unternehmerisches Handeln. Sie verbinden die Herausforderungen der Gegenwart mit den Kernfragen der Zukunft:

- › Wofür stehen wir?
- › Was treibt uns an?
- › Wohin wollen wir?

Die Vision und Mission geben uns wegweisende Leit motive in einem zunehmend komplexeren und hochdynamischen Marktumfeld.

Was bedeuten diese neue Vision und Mission für Continental?

- › **„Creating Value“** Alles, was wir tun, dient diesem Ziel: Wert zu schaffen. Finanziellen Wert für unsere Shareholder, aber eben auch Nutzen für unsere Kunden, für unsere Beschäftigten und für die Gesellschaften, in denen wir agieren.
- › Denn das ist unser Ziel: **„a Better Tomorrow“** (ein besseres Morgen). Wir tragen mit unseren Produkten und Dienstleistungen dazu bei, diese Welt ein Stück besser zu machen. Wir entwickeln und produzieren die Mobilität von morgen. Wir machen sie komfortabler, sicherer und nachhaltiger. Zugleich bedeutet „a Better Tomorrow“: Wir machen all das nicht in einer fernen Zukunft, sondern schon heute. Täglich. Morgen wird besser als heute, weil wir jeden Tag ein Stück besser werden.
- › **„Our Technologies“** Wir erzielen diese Verbesserungen durch Technologie. Wir sind ein Technologie-Unternehmen und sind überzeugt davon, nur die schnelle Entwicklung der richtigen Technologien wird uns dabei helfen, die Herausforderungen unserer Zeit zu meistern. Allerdings ist auch für uns Technologie kein Selbstzweck.
- › **„Your Solutions“** Unsere Technologie soll den Kunden dabei helfen, die eigenen Produkte noch besser und noch nützlicher zu machen. Deshalb heißt es „Our Technologies. Your Solutions.“ Denn wir sind kundenorientiert bei allem, was wir tun.
- › **„Powered by the Passion of our People.“** Damit machen wir klar: Continental steht für eine bestimmte Kultur. Eine Kultur gegenseitiger Wertschätzung. Eine Kultur des Miteinanders. Und eine Kultur der Leidenschaft.

Abgeleitet daraus bedeutet es für uns der attraktivste und progressivste Arbeitgeber zu sein. Schließlich wollen wir die besten Talente für uns gewinnen und bei Continental halten, um unsere Vision zu verwirklichen.

Im harten Wettbewerb um die besten Talente überzeugen wir mit unseren innovativen Technologien, unserer Kultur der gegenseitigen Wertschätzung, des Vertrauens, des Miteinanders und der ausgeprägten Gewinnermentalität. Unser Ziel: Mit unserer neuen Vision und Mission stärken wir das Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als wichtigste Verbindung zwischen ihnen und uns als Unternehmen. Ihr Engagement, ihre Leidenschaft und ihre Motivation sind Ausdruck gelebter Gewinnermentalität und mehr denn je ein entscheidender Wettbewerbsvorteil.

Alle Unternehmensbereiche waren an der Erstellung der neuen Vision und Mission beteiligt. Damit bilden sie eine wichtige Grundlage für unser tägliches Handeln und integrieren die jeweiligen Geschäftsidentitäten unseres breit aufgestellten Konzerns und die für ihn erfolgsentscheidenden Faktoren.

Mit unserer im Jahr 2020 auf den Wandel in der Mobilitätsbranche ausgerichteten Strategie haben wir die entscheidenden Weichen für profitables Wachstum in den kommenden Jahren gestellt. Die komplette Organisationsstruktur und unsere Steuerungsprozesse sind konsequent an der Strategie ausgerichtet. Den Wandel in der Mobilitätsbranche nutzen wir als Chance. Unsere Strategie basiert auf drei Eckpfeilern:

- › Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit
- › Differenzierung des Portfolios
- › konsequentes Nutzen von Chancen

### 1. Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit

Die Stärkung unserer operativen Leistung sichert unsere Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit. Unsere Kostenstruktur richten wir an den weltweiten Marktbedingungen aus. Maßnahmen dafür haben wir 2019 mit unserem Strukturprogramm „Transformation 2019–2029“ eingeleitet. Aus diesem erwarten wir ab 2024 eine jährliche Brutto-Einsparung in Höhe von 850 Mio €.

Der Halbleitermangel ist für die Automobilindustrie eine anhaltende Herausforderung. Lieferrückstände und Lieferzeiten für Halbleiter waren im Jahr 2022 auf einem Allzeithoch. Eine substanzielle Besserung der Lage wird nicht vor 2025 erwartet. Bereits im Geschäftsjahr 2021 hat Continental darauf mit einer Taskforce reagiert und im Jahr 2022 im Unternehmensbereich Automotive den Bereich „Integrated Business Planning“ (IBP) ins Leben gerufen. Die international aufgestellte IBP-Organisation steuert zentral für alle Automotive-Geschäftsfelder die Angebots-Nachfrage-Planung und sichert den Volumenplanungsprozess für Halbleiter zwischen Kundennachfrage und Lieferantenlieferungen.

## 2. Differenzierung des Portfolios

Unverändert verfolgen wir die gezielte Differenzierung unseres Produktportfolios mit den Schwerpunkten auf Wachstum und Ertrag. Im „Fokus Wachstum“ liegen v.a. starke Marktpositionen in dynamisch wachsenden und innovativen Feldern. Der „Fokus Ertrag“ umfasst das Geschäft auf gesättigten und stabilen, aber nur gering wachsenden Märkten.

In unseren Unternehmensbereichen Automotive, Tires und ContiTech konzentrieren wir uns mit dem „Fokus Wachstum“ darauf, was künftig kaufentscheidend sein wird: Innovationen für sicheres, vernetztes und automatisiertes Fahren. Fahrzeuge benötigen Technologien von Continental, wie beispielsweise Reifen, Bremssysteme, Schläuche für das Thermomanagement, digitale Lösungen und Dienstleistungen sowie Hochleistungsrechner – unabhängig von der Antriebstechnologie.

Wir gehen gezielt Partnerschaften ein, die uns schneller und besser voranbringen. Hier liegt der Schwerpunkt eher auf kleineren Spezialisten und Start-up-Unternehmen. Im Berichtsjahr haben wir z.B.

weiterhin in Kooperationen für das assistierte und autonome Fahren investiert. Mittel, die wir nicht in Partnerschaften einbringen, verwenden wir dafür, selbst Kompetenzen aufzubauen. Beispiele dafür finden Sie in diesem Geschäftsbericht im Kapitel Forschung und Entwicklung auf Seite 35 ff.

Im „Fokus Ertrag“ stehen profitable Produktbereiche mit solider Wettbewerbsposition in Märkten mit hohen Reifegraden. Dazu zählen beispielsweise Anzeige- und Bediensysteme, Oberflächenmaterialien sowie das Reifengeschäft in Europa. Ziel ist hier die Erhaltung der Profitabilität sowie die Generierung ausreichender finanzieller Mittel. Diese werden zum wettbewerbsfähigen und auf Markt- sowie Technologieführerschaft ausgerichteten Ausbau der Wachstumsfelder genutzt, die ihr ambitioniertes Wachstum noch nicht vollständig selbst finanzieren können.

Die Portfoliostrategie umfasst auch mögliche Zu- und Verkäufe sowie Partnerschaften. Die Geschäftsfelder werden regelmäßig daraufhin überprüft, ob sie bei Continental bestmöglichen Wert schaffen können bzw. wie der Ertrag erhöht werden kann.

1

### Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit

- › Anpassung der Kostenstruktur
- › Realisierung von Produktivitäts- und Qualitätsverbesserungen

2

### Differenzierung des Portfolios

- › Überproportionales Wachstum in „Fokus Wachstum“-Geschäften
- › Barmittel- und Margensteigerung in „Fokus Ertrag“-Geschäften

3

### Konsequentes Nutzen von Chancen

- › Nachhaltigkeit leben
- › Gewinnermentalität sowie Transparenz und Eigenverantwortung ausbauen

## 3. Konsequentes Nutzen von Chancen

Unsere umfassende Organisationsstruktur hilft uns, Marktchancen noch schneller zu ergreifen und in Ertrag umzusetzen. Transparente Strukturen und ein hohes Maß an Eigenverantwortung machen uns flexibler in einem immer komplexeren Marktumfeld.

Ein wesentliches Element des konsequenten Nutzens von Chancen für Continental liegt im Bereich der Nachhaltigkeit. Continental hat dafür eine Nachhaltigkeitsambition mit vier Fokusfeldern festgelegt: „Klimaneutralität“, „emissionsfreie Mobilität und Industrien“, „zirkuläres Wirtschaften“ und „verantwortungsvolle Wertschöpfungskette“. Sie beschreibt, wie wir den Wandel in den relevanten Themenfeldern bis spätestens 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette gestalten wollen. Die Nachhaltigkeitsambition bildet das Dach mit den entsprechenden Leitlinien für bestehende Strategien, Programme und Prozesse und deren Weiterentwicklung. Insbesondere der kontinuierliche Ausbau des Geschäfts mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen leistet wesentliche Beiträge zur Erreichung unserer Ambitionen im Bereich „Klimaneutralität“ und „emissionsfreie Mobilität und Industrien“ sowie zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Mobilitätssektor. Die vollständige Fortschrittsberichterstattung zur Umsetzung

der Nachhaltigkeitsambition finden Sie im Kapitel Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung in diesem Geschäftsbericht auf Seite 37 ff.

An unserem mittelfristigen Geschäftsausblick halten wir fest:

- › Im Unternehmensbereich Automotive konzentrieren wir uns auf die weltweit steigenden Bedürfnisse nach sicherer, vernetzter und komfortabler Mobilität. Dies bedeutet insbesondere die Entwicklung sogenannter nicht differenzierender Software, die im Fahrzeug ca. 60 % ausmacht. Es handelt sich um Programme, die für die Vermarktung der Fahrzeuge nicht wesentlich, aber für ihren sichereren Betrieb unerlässlich sind. Dabei ist es entscheidend, Kostenvorteile durch Standardisierung und Skalierung zu erreichen. 40 % der Software im Fahrzeug betrifft Funktionen, die sichtbare Unterschiede ausmachen, beispielsweise für das automatisierte Fahren oder Infotainmentsysteme. Insgesamt erwarten wir für Automotive mittelfristig eine bereinigte EBIT-Marge von rund 6 % bis 8 % und eine Kapitalrendite von mehr als 15 %.

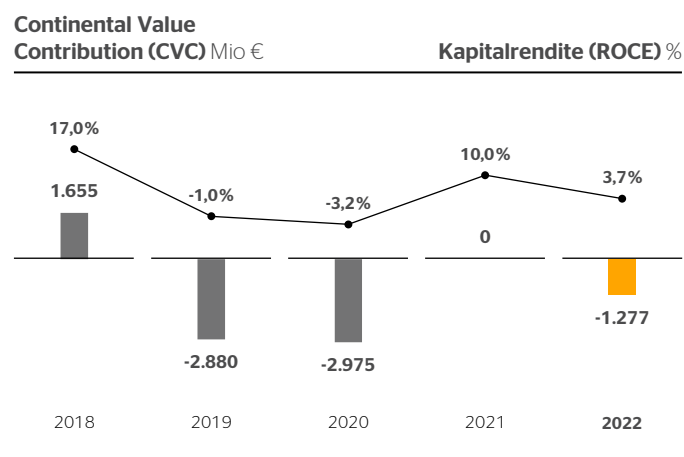
- › Unsere Stellung unter den Top-Reifenherstellern weltweit wollen wir weiter ausbauen, insbesondere in den Wachstumsmärkten Asien und Nordamerika. Im Pkw-Reifenbereich soll das Geschäft mit Reifen für die Elektromobilität sowie Ultra-High-Performance-Reifen erweitert werden. Zukünftiges Wachstum sehen wir auch im Bereich Dienstleistungen für das Flottenmanagement. Für den Unternehmensbereich Tires rechnen wir mittelfristig mit einer bereinigten EBIT-Marge von rund 12 % bis 16 % und einer Kapitalrendite von mehr als 20 %.
- › Für den Unternehmensbereich ContiTech ergeben sich Chancen v.a. aus dem steigenden Bedarf an digitalen und intelligenten Lösungen. Die Basis des Geschäfts bleiben Produkte und Systeme aus Kautschuk, Kunststoff, Metall, Gewebe und elektronischen Komponenten, die künftig mit individuellen und digitalen Serviceangeboten kombiniert werden können. Insgesamt erwarten wir für ContiTech mittelfristig eine bereinigte EBIT-Marge von rund 9 % bis 11 % und eine Kapitalrendite von mehr als 20 %.
- › Auf Konzernebene streben wir mittelfristig eine bereinigte EBIT-Marge zwischen rund 8 % und 11 % und eine Kapitalrendite von rund 15 % bis 20 % an. Die Cash Conversion Ratio soll mehr als 70 % betragen.

# Unternehmenssteuerung

## Ziel ist die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts.

### Wertmanagement

Das Wertmanagement von Continental fokussiert auf Wertschöpfung durch profitables Umsatzwachstum. Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren sind der Umsatz, die bereinigte EBIT-Marge, die Höhe der Investitionen, der Free Cashflow und die Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital. Um die finanziellen Leistungsindikatoren auch für Steuerungszwecke einsetzen zu können und die Interdependenzen zwischen diesen Indikatoren abzubilden, verdichten wir sie im Rahmen eines Werttreibersystems zu Kennzahlen. Im Mittelpunkt unserer mittelfristigen Unternehmensziele steht die nachhaltige Wertsteigerung jeder einzelnen operativen Unternehmenseinheit. Dieses Ziel wird erreicht, wenn eine positive Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital erzielt wird, die dauerhaft über den entsprechenden Finanzierungskosten von Eigen- und Fremdkapital in der jeweiligen Einheit liegt. Entscheidend ist dabei, dass Jahr für Jahr der absolute Wertbeitrag (Continental Value Contribution, CVC) erhöht wird. Dies kann über eine Steigerung der Rendite auf das eingesetzte Kapital (bei konstanten Kapitalkosten), eine Senkung der Kapitalkosten (bei konstanter Verzinsung des betrieblichen Kapitals) oder eine Absenkung des betrieblich gebundenen Kapitals im Zeitablauf erreicht werden. Als Messgrößen für die Zielerreichung dienen das operative Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern (EBIT), das betrieblich gebundene Kapital (Capital Employed) und die durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC). Die Kapitalkosten werden aus dem gewichteten Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapitalkosten ermittelt.



Für 2021 sind die Werte der fortgeführten Aktivitäten dargestellt.

Das EBIT ergibt sich als Saldo von Umsatz, sonstigen Erträgen und Aufwendungen zuzüglich Beteiligungsergebnis, aber vor Finanzergebnis und Ertragsteuern. Im Berichtsjahr lag das EBIT des Konzerns bei 0,8 Mrd €.

Das betrieblich gebundene Kapital umfasst die Mittel, die zur Erzielung des Umsatzes im Unternehmen gebunden sind. Sie werden bei Continental als Durchschnitt der Bestände der operativen Aktiva zu den jeweiligen Quartalsstichtagen ermittelt. Im Jahr 2022 lagen die durchschnittlichen operativen Aktiva bei 20,3 Mrd €.

Setzt man die beiden ermittelten Größen in Bezug zueinander, ergibt sich die Kapitalrendite (ROCE). Durch das In-Bezug-Setzen einer Ergebnisgröße der Gewinn- und Verlustrechnung (EBIT) mit einer Bilanzgröße (betrieblich gebundenes Kapital) ergibt sich eine gesamtheitliche Betrachtung. Der Problematik der unterschiedlichen Zeitraumbetrachtungen tragen wir über die Ermittlung des betrieblich gebundenen Kapitals als Durchschnittswert über die Quartalsstichtage Rechnung. Der ROCE lag im Jahr 2022 bei 3,7 %.

Um zu überprüfen, wie hoch die Finanzierungskosten liegen, die zur Anschaffung des betrieblich gebundenen Kapitals aufgewendet werden, wird der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt. Die Eigenkapitalkosten orientieren sich am Ertrag aus einer risikolosen Alternativanlage zuzüglich Marktrisikoprämie, wobei das spezifische Risiko von Continental berücksichtigt wird. Die Grundlage zur Bestimmung der Fremdkapitalkosten bildet der gewichtete Fremdkapitalkostensatz, zu dem sich Continental verschuldet. Im langjährigen Durchschnitt betragen die Kapitalkosten für unser Unternehmen rund 10 %.

Wenn die Kapitalrendite (ROCE) über den durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC) liegt, wird ein Mehrwert erwirtschaftet. Diesen Mehrwert, der sich aus der Subtraktion des WACC vom ROCE multipliziert mit den durchschnittlichen operativen Aktiva ergibt, bezeichnen wir als Continental Value Contribution (CVC). 2022 lag der CVC bei -1.277,2 Mio €.

### Kapitalrendite (ROCE) nach Unternehmensbereichen (in %)

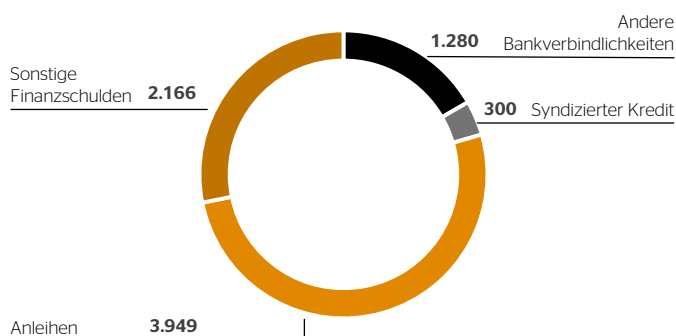
|                        | 2022       | 2021        |
|------------------------|------------|-------------|
| Automotive             | -11,1      | -4,6        |
| Tires                  | 23,0       | 25,7        |
| ContiTech              | 5,1        | 16,8        |
| Contract Manufacturing | 1,5        | 29,0        |
| <b>Konzern</b>         | <b>3,7</b> | <b>10,0</b> |

### Finanzierungsstrategie

Unsere Finanzierungsstrategie zielt auf die Unterstützung eines wertschaffenden Wachstums des Continental-Konzerns bei gleichzeitiger Beachtung einer für die Chancen und Risiken unseres Geschäfts adäquaten Struktur von Eigen- und Fremdkapital.

Die Unternehmensfunktion Finance & Treasury stellt den notwendigen Finanzierungsrahmen zur Verfügung, um das Wachstum des Konzerns und den Bestand des Unternehmens langfristig zu sichern. Der jährliche Investitionsbedarf des Unternehmens dürfte in den kommenden Jahren bei 6 % bis 7 % des Umsatzes liegen.

### Zusammensetzung der Brutto-Finanzschulden (7.695 Mio €)



Unser Ziel ist es, den laufenden Investitionsbedarf aus dem operativen Cashflow zu finanzieren. Andere Investitionsvorhaben, wie z. B. Akquisitionen, sollen je nach Verschuldungsgrad und Liquiditätssituation mit einer ausgewogenen Mischung aus Eigen- und Fremdmitteln finanziert werden, um kontinuierlich eine Verbesserung im jeweiligen Kapitalmarktumfeld zu erreichen. Grundsätzlich soll sich das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital (Gearing Ratio) in den kommenden Jahren unter 40 % bewegen und 60 % nicht nachhaltig überschreiten. Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann dieses Verhältnis unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden. Die Eigenkapitalquote soll 30 % übersteigen. Im Berichtsjahr lag sie bei 36,2 % und die Gearing Ratio bei 32,8 %.

Zum 31. Dezember 2022 beliefen sich die Brutto-Finanzschulden auf 7.694,7 Mio €. Wesentliche Finanzierungsinstrumente sind der syndizierte Kredit mit einer revolving Kreditlinie im Volumen von 4,0 Mrd € und einer Laufzeit bis Dezember 2026 sowie am Kapitalmarkt emittierte Anleihen. Die Brutto-Finanzschulden sollen sich in einem ausgewogenen Mix aus Bankverbindlichkeiten und anderen Finanzierungsquellen des Kapitalmarkts bewegen, wobei wir gerade im kurzfristigen Bereich eine breite Palette von Finanzierungsinstrumenten nutzen. Zum Jahresende 2022 bestand der Mix aus Anleihen (51 %), syndiziertem Kredit (4 %), anderen Bankverbindlichkeiten (17 %) und sonstigen Finanzschulden (28 %), bezogen auf die Brutto-Finanzschulden. Der im Dezember 2019 vorzeitig erneuerte syndizierte Kredit besteht aus einer revolving Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren. Die Marge ist auch von der Nachhaltigkeitsleistung im Konzern abhängig. Im November 2021 hat Continental die zweite und auch letzte Option auf Verlängerung der Laufzeit um ein Jahr ausgeübt. Die kreditgebenden Banken haben daraufhin diese Finanzierungszusage bis Dezember 2026 zu unveränderten Konditionen verlängert.

Der Konzern strebt grundsätzlich an, eine unbeschränkt verfügbare Liquidität von rund 1,5 Mrd € vorzuhalten. Diese wird durch zugesagte ungenutzte Kreditlinien von Banken ergänzt, um jederzeit den Liquiditätsbedarf abdecken zu können. Er schwankt während des Kalenderjahres, insbesondere aufgrund der Saisonalität einzelner Geschäftsfelder. Zudem wird die Höhe des Liquiditätsbedarfs

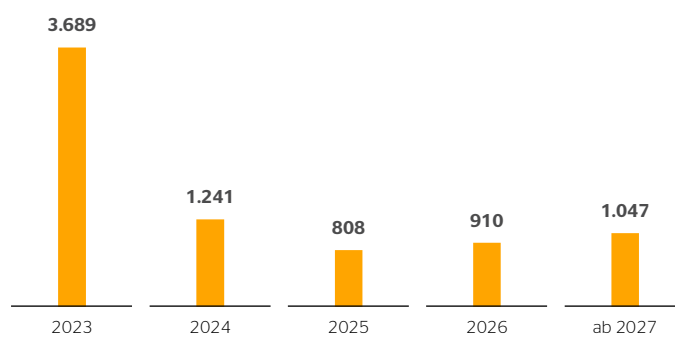
durch das Konzernwachstum beeinflusst. Die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel zum 31. Dezember 2022 lagen bei 2.441,3 Mio €. Es bestanden darüber hinaus zugesagte und ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 4.573,5 Mio €.

Zum 31. Dezember 2022 wurde die revolving Kreditlinie über 4,0 Mrd € in Höhe von 300,0 Mio € in Anspruch genommen. Rund 51 % der Brutto-Finanzschulden sind über den Kapitalmarkt in Form von Anleihen finanziert. Die Zinskupons variieren zwischen 0,0 % p.a. und 3,625 % p.a. Die jüngste Anleiheemission fand im November 2022 im Vorgriff auf im Jahr 2023 anstehende Anleihefälligkeiten statt. Dabei wurde eine Anleihe im Volumen von 625,0 Mio € mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einem Zinssatz von 3,625 % p.a. bei Investoren platziert. Die Anleihen mit Fälligkeiten im Zeitraum von 2023 bis 2027 sorgen für ein ausgewogenes Laufzeitenprofil der Rückzahlungsbeträge. Zum 31. Dezember 2022 bestanden neben den erwähnten Finanzierungsformen zusätzlich bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 2.182,5 Mio €. Derzeit gehören auch Forderungsverkäufe und Commercial-Paper-Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns. Wie im Vorjahr hatte Continental 2022 zwei Commercial-Paper-Programme in Deutschland und den USA. Zum Jahresende 2022 lag das Nominalvolumen der unter dem deutschen Programm begebenen Commercial Paper bei 350,0 Mio €.

### Laufzeitenprofil

Continental strebt ein ausgewogenes Laufzeitenprofil ihrer Fälligkeiten an, um die im jeweiligen Jahr fällig werdenden Beträge möglichst aus dem Free Cashflow tilgen zu können. Im Jahr 2023 werden neben kurzfristigen Finanzschulden, die zum Großteil in das nächste Jahr weitergerollt werden können, auch zwei Anleihen über 500,0 Mio € und 750,0 Mio € fällig. Die weiteren in den Jahren 2019, 2020 und 2022 emittierten Anleihen führen zu Rückzahlungen in Höhe von 725,0 Mio € im Jahr 2024, 600,0 Mio € im Jahr 2025, 750,0 Mio € im Jahr 2026 und 625,0 Mio € im Jahr 2027.

### Fälligkeit der Brutto-Finanzschulden (7.695 Mio €)



### Continental-Kreditrating unverändert

Die Continental AG wurde im Berichtszeitraum von den drei Ratingagenturen Standard & Poor's, Fitch und Moody's eingestuft, die ihr jeweiliges Kreditrating im Jahr 2022 unverändert im Investment-Grade-Bereich beibehielten. Der Ratingausblick verbesserte sich bei Moody's von negativ auf stabil. Die letzte Ratinganpassung fand im Frühjahr 2020 statt, als alle drei Ratingagenturen das langfristige Kreditrating um eine Stufe nach unten anpassten. Unser Ziel ist unverändert ein Kreditrating von BBB/BBB+.

### Kreditrating der Continental AG

|                                          | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|------------------------------------------|------------|------------|
| <b>Standard &amp; Poor's<sup>1</sup></b> |            |            |
| Langfristig                              | BBB        | BBB        |
| Kurzfristig                              | A-2        | A-2        |
| Ausblick                                 | negativ    | negativ    |
| <b>Fitch<sup>2</sup></b>                 |            |            |
| Langfristig                              | BBB        | BBB        |
| Kurzfristig                              | F2         | F2         |
| Ausblick                                 | stabil     | stabil     |
| <b>Moody's<sup>3</sup></b>               |            |            |
| Langfristig                              | Baa2       | Baa2       |
| Kurzfristig                              | P-2        | P-2        |
| Ausblick                                 | stabil     | negativ    |

<sup>1</sup> Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000.

<sup>2</sup> Vertragsverhältnis seit 7. November 2013.

<sup>3</sup> Vertragsverhältnis seit 1. Januar 2019.

# Forschung und Entwicklung

## Continental treibt die Zukunft der Mobilität voran – sicherer, sauberer, komfortabler.

Seit mehr als 150 Jahren revolutioniert Continental die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen. Neben zukunftsweisenden Technologien wie dem automatisierten und autonomen Fahren, smartem Infotainment oder ganzheitlicher Vernetzung beeinflussen sehr grundlegende Trends die Branche: Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Kostenersparnis gehören ebenso zur Mobilität der Zukunft wie effiziente Sicherheitstechnologien und Fahrkomfort.

### **Autonome und intelligente Lösungen – Verbindung zur Cloud**

Continental hat sein Portfolio für assistiertes und teilautomatisiertes Fahren um die System-on-Chip-Familie von Ambarella erweitert, die eine schnellere Verarbeitung erhöhter Sensordaten im Fahrzeug ermöglicht und den Weg zur autonomen Mobilität ebnet. Somit wird eine präzisere Umweltwahrnehmung für eine sicherere Mobilität ermöglicht. Durch den reduzierten Stromverbrauch und das geringere Gewicht der Batterie kann der Chipsatz auch zu einer höheren Reichweite von Elektrofahrzeugen beitragen. Er ergänzt die Lösungen von Continental für das assistierte Fahren und treibt die Automatisierung von Fahrzeugen weiter voran.

### **Meilenstein in der Entwicklung von Bremssystemen der Zukunft erreicht**

Bei einem ersten Kunden hat Continental einen Technologiewechsel von einem nassen zu einem halbtrockenen Bremssystem eingeleitet, welches mehrere neue Komponenten umfasst. Das Future-Brake-System verwendet an der Hinterachse elektromechanische Bremsen, die trocken, also ohne Bremsflüssigkeit, betrieben werden. An der Vorderachse werden die Radbremsen weiterhin hydraulisch betätigt. Zur neuen Technik gehört auch das Brake-by-Wire-System der zweiten Generation, die MK C2. Der Start der Serienproduktion bei einem nordamerikanischen Automobilhersteller ist für das Jahr 2025 geplant.

### **Programm für mehr Effizienz in der Forschung und Entwicklung des Unternehmensbereichs Automotive**

Im Jahr 2022 hat Continental das „Automotive R&D Excellence Program“ ins Leben gerufen. Es ist ein strategisches Programm, das

die Wettbewerbsfähigkeit der Produktentwicklung innerhalb des Unternehmensbereichs Automotive verbessert und den Geschäftserfolg sichert. Ziel ist es, eine Organisation zu schaffen, die in der Lage ist, sich schnell an die Marktbedürfnisse anzupassen, modernste Prozesse, Methoden und Tools zu nutzen, wirkungsvolle Geschäftsprioritäten zu identifizieren und strukturierte Geschäftslösungen zu implementieren. Durch seinen ganzheitlichen Ansatz setzt sich das „Automotive R&D Excellence Program“ aus über 100 Vertretern und Experten aus allen Geschäftsfeldern von Automotive zusammen, aufgeteilt in neun Arbeitspakete und drei Arbeitsstränge.

### **Continental-Reifen mit Polyester aus recycelten PET-Flaschen seit Sommer in ganz Europa verfügbar**

Reifen von Continental, die Polyester aus recycelten PET-Flaschen enthalten, sind bereits seit Juni 2022 in Europa verfügbar. Die sogenannte ContiRe.Tex-Technologie, durch die herkömmlich hergestelltes Polyester in der Karkasse eines Reifens vollständig ersetzt werden kann, hat Continental als erster Reifenhersteller und in weniger als einem Jahr nach der Ankündigung in die Serienproduktion überführt. Aktuell sind drei Reifenlinien in je fünf Dimensionen mit Polyester aus recycelten PET-Flaschen erhältlich: der Premium-Contact 6, der EcoContact 6 sowie der AllSeasonContact.

Mit der eigens entwickelten Technologie kommt Polyestergarn zum Einsatz, das ohne jegliche chemische Zwischenschritte aus gebrauchten PET-Flaschen gewonnen wird, die nicht anderweitig wiederverwertet werden. Die eingesetzten Flaschen stammen ausschließlich aus Regionen ohne geschlossenen Recyclingkreislauf. Bei einem Satz Pkw-Reifen der Standardgröße kommen rund 40 recycelte PET-Flaschen zum Einsatz. Diese nachhaltige Technologie ist deutlich effizienter als andere bekannte Methoden zur Aufbereitung von PET-Flaschen in Polyestergarne. Mit dem Einsatz von recyceltem Polyestergarn geht Continental einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung produktübergreifendes zirkuläres Wirtschaften. Reifen, die mit der ContiRe.Tex-Technologie hergestellt werden, sind an der Seitenwand mit einem entsprechenden Logo versehen („Contains Recycled Material“).

|                                                                         | 2022           |              | 2021           |              |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
|                                                                         | Mio €          | % vom Umsatz | Mio €          | % vom Umsatz |
| <b>Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)</b>                       |                |              |                |              |
| Automotive                                                              | 2.387,7        | 13,0         | 2.136,6        | 13,9         |
| Tires                                                                   | 319,8          | 2,3          | 293,8          | 2,5          |
| ContiTech                                                               | 163,8          | 2,5          | 156,5          | 2,6          |
| Contract Manufacturing                                                  | 0,1            | 0,0          | -0,1           | 0,0          |
| <b>Konzern</b>                                                          | <b>2.871,4</b> | <b>7,3</b>   | <b>2.586,8</b> | <b>7,7</b>   |
| <b>Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten</b>               | <b>24,4</b>    |              | <b>31,5</b>    |              |
| in % der Forschungs- und Entwicklungskosten                             | 0,8            |              | 1,2            |              |
| <b>Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten</b> | <b>46,4</b>    |              | <b>44,0</b>    |              |

### ContiConnect 2.0: Digitales Reifenmanagement der Zukunft

Continental hat eine umfassende Weiterentwicklung der intelligenten Reifenmanagementlösung ContiConnect vorgestellt. Sie ermöglicht ein intelligentes Reifenmanagement verbunden mit digitalen, servicebasierten Reifenlösungen. Mit ContiConnect 2.0 können Reifen von Pkw, Lkw, Bussen und Offroadfahrzeugen genau dann gewartet werden, wenn es nötig ist. Ergänzend zu den bisherigen Funktionen wie der kontinuierlichen Reifenfülldrucküberwachung bietet die neu entwickelte Version den Flottenkunden auch die Möglichkeit, die Laufleistung, die Profiltiefe und den Zustand aller Reifen in der Flotte digital zu überwachen. Die Koordinierung von Fahrzeug- und Reifenservices schafft Kosteneffizienz, senkt Emissionen und stärkt die Nachhaltigkeit. Im Bereich der Offroadfahrzeuge kommt ContiConnect bereits häufig bei Flottenkunden aus der Bauindustrie, der Intralogistik oder an Hafenfahrzeugen zum Einsatz.

### Drei neue Reifenlösungen für nachhaltigen Personen- und Güterverkehr auf Nah- und Fernstrecken

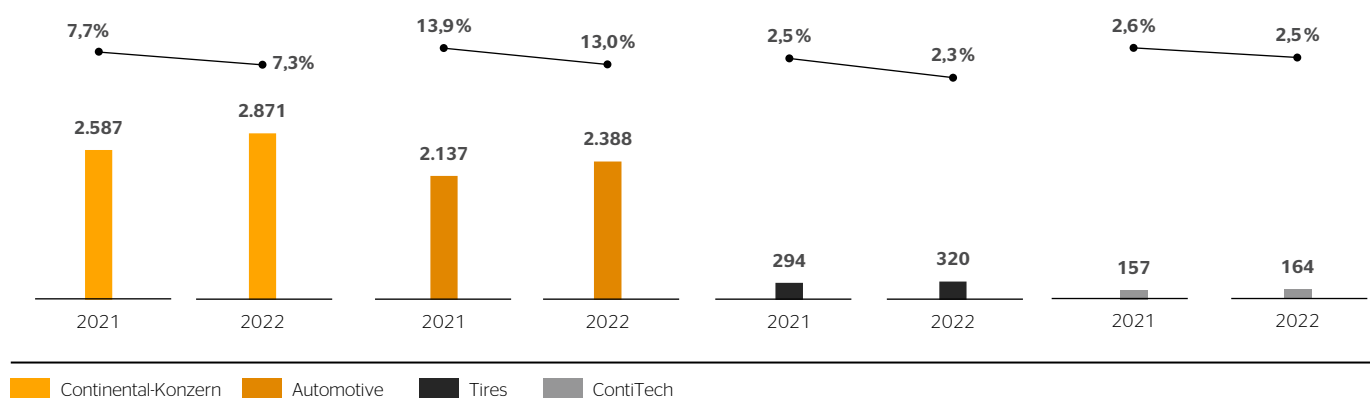
Auf der IAA Transportation 2022 in Hannover präsentierte Continental innovative Reifenlösungen für einen nachhaltigeren Personen- und Güterverkehr auf Nah- und Fernstrecken. Mit dem Conti Urban wurde ein Konzeptreifen präsentiert, der speziell auf den elektrifizierten Bus- und Lieferverkehr der Zukunft ausgelegt ist. Der Anteil nachwachsender und recycelter Materialien in diesem Prototyp, der bereits eine Straßenzulassung hat und zeitnah in eine Erprobungsphase mit Kunden überführt werden könnte, liegt bei knapp 50 Prozent. Nach einmaliger Runderneuerung steigt dieser Anteil auf mehr als 90 Prozent. Zudem wurde der Konzeptreifen speziell geräuschoptimiert. Mehr Nachhaltigkeit ist aus Sicht von Continental im städtischen Nah- und Lieferverkehr unabdingbar. Insbesondere da die Nachfrage nach innerstädtischem Personen- und Gütertransport kontinuierlich steigt, nehmen auch die Zulassungszahlen von elektrifizierten Stadtbussen zu.

### CONTI LoadSense: Leistungsstarkes Lastüberwachungssystem für Förderbänder

Mit CONTI LoadSense, einem neu entwickelten Überwachungssystem, erweitert Continental ihr Portfolio für vorausschauende Wartung und Zustandsüberwachung von Förderanlagen. Kunden können dank zuverlässiger Systemdaten die Förderleistung ihrer Anlagen umfassend verfolgen. Mittels Radar- und Ultraschallsensoren überwacht das Continental-System rund um die Uhr den Materialfluss auf dem Förderband. Es scannt das Material und den Gurt aus verschiedenen Winkeln, um die Position der Beladung und des Gurtes zu bestimmen. Mittels Datenkorrelation wird der Volumenstrom berechnet und eventuelle Materialverluste werden ermittelt. In der Systemsoftware werden automatisch genormte Grenzwerte (CEMA-, DIN- und ISO-Normen) berechnet, sodass sich der Kunde auf den sicheren und effizienten Betrieb der Förderanlage verlassen und die Prozessleistung in Echtzeit digital verfolgen kann. Systemalarme melden automatisch, wenn kritische Prozesszustände erkannt werden. CONTI LoadSense lässt sich an Förderanlagen nachrüsten und ist für alle Fördergurte geeignet.

F&E-Kosten (netto) Mio €

F&E-Quote %



# Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Das folgende Kapitel stellt die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB für den Continental-Konzern und die Continental AG für das Geschäftsjahr 2022 dar.

Es enthält in einem separaten Abschnitt die für das Geschäftsjahr 2022 offenzulegenden Angaben nach Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung 2020/852 i. V. m. Art. 10 Abs. 2 der delegierten Verordnung 2021/2178.

Der Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers umfasst auch die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung und ist auf Seite 109 ff. zu finden.

## Hinweise zur Berichterstattung

### Nutzung eines Rahmenwerks

Für die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung wurde kein einzelnes Rahmenwerk verwendet. Die vollständige Anwendung eines einzelnen Rahmenwerks erscheint aus Sicht von Continental insbesondere aufgrund der vom HGB abweichenden Wesentlichkeitsdefinitionen nicht angemessen. Einzelne Elemente der Berichterstattung, wie z. B. die Aufstellung von einzelnen Indikatoren, sind jedoch an bestehenden Berichtsstandards ausgerichtet, wie an den betreffenden Textstellen entsprechend angegeben.

### Wesentliche berichtspflichtige Themenfelder

Der Vorstand von Continental hat im Herbst 2020 eine Nachhaltigkeitsambition verabschiedet, die auf Grundlage einer Befragung, u. a. von Kundinnen und Kunden, Investorinnen und Investoren und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, entstanden ist. Die in der Ambition enthaltenen Themenfelder wurden für die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung auf ihre Wesentlichkeit hinsichtlich § 289c Abs. 2 HGB bewertet. Hierfür wurden sie bezüglich der Risiken und Chancen für das Unternehmen sowie deren Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Belange analysiert. Im Ergebnis wurden folgende acht Themenfelder als berichtspflichtig identifiziert: „Klimaneutralität“, „Emissionsfreie Mobilität und Industrien“, „Zirkuläres Wirtschaften“, „Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette“, „Gute Arbeitsbedingungen“, „Saubere und sichere Fabriken“, „Benchmark für Qualität“ und „Nachhaltige Managementpraxis“. Mit der Steuerung dieser Themen werden die wesentlichen Transformationschancen und -risiken in Sachen Nachhaltigkeit adressiert. Die berichtspflichtigen Themenfelder sind auch für das Geschäftsjahr 2022 gültig und wurden vom Vorstand bestätigt.

Eine Übersicht über die berichtspflichtigen Themenfelder und eine Zuordnung zu den nichtfinanziellen Aspekten finden Sie in der Tabelle „Themenfelder der Continental-Nachhaltigkeitsberichterstattung“.

### Darstellung von Geschäftsmodell und Risiken

Die erforderlichen Angaben zum Geschäftsmodell finden Sie in den Kapiteln Konzernstruktur und Konzernstrategie auf den Seiten 26 ff. bzw. 29 f., die Angaben zu Risiken im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 88 ff. Darüber hinaus wurden keine zusätzlichen Risiken gemäß § 289c Abs. 3 HGB in Bezug auf nichtfinanzielle Themenfelder identifiziert.

### Darstellung von Konzepten, Ergebnissen und Leistungsindikatoren

Am 15. September 2021 hat Continental die Abspaltung von Vitesco Technologies abgeschlossen. Die Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2021 beziehen sich nur auf die fortgeführten Aktivitäten und somit nicht auf die am 15. September 2021 abgespaltene Vitesco Technologies.

Bei den Leistungsindikatoren handelt es sich nicht um die bedeutendsten Indikatoren für die interne Steuerung gemäß HGB, aus denen sich eine Pflicht zur Integration in den Prognosebericht ergibt.

### Verweise

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung enthält, wann immer für das Verständnis erforderlich, Verweise auf im Konzernabschluss ausgewiesene Beträge inkl. Erläuterungen.

Verweise auf Angaben in anderen Kapiteln innerhalb des Lageberichts und den Konzernabschluss sind ein formaler Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Verweise auf Angaben außerhalb des Lageberichts und des Konzernabschlusses sind kein formaler Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

### Vollständige Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die vollständige Nachhaltigkeitsberichterstattung zu allen relevanten Themenfeldern der Continental-Nachhaltigkeitsambition finden Sie im integrierten Nachhaltigkeitsbericht. Dieser führt die Informationen aus zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung, zusammengefasstem Lagebericht, Konzernabschluss und anderen Quellen sowie ergänzende weitere Informationen in einem modularen Format zusammen.

Der integrierte Nachhaltigkeitsbericht erscheint im April 2023 und ist im Internet abrufbar unter [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de).

## Konzern-Nachhaltigkeitsmanagement

### Ambition, Strategie und Programm

Nachhaltigkeit ist für Continental ein Innovationstreiber im aktuellen Wandel von Mobilität und Industrien und daher in der Konzernstrategie im Eckpfeiler „Konsequentes Nutzen von Chancen“ fest verankert. Zudem ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Baustein zu unserer Vision „Creating Value for a Better Tomorrow“.

In unserer Konzern-Nachhaltigkeitsambition beschreiben wir, wie wir den Wandel in den relevanten Themenfeldern mit Blick auf Nachhaltigkeit gestalten wollen, um damit Transformationschancen wahrzunehmen und Transformationsrisiken zu vermindern. Sie bildet das Dach mit den entsprechenden Leitlinien für bestehende Strategien, Programme und Prozesse und entwickelt diese sukzessive weiter. Die themenfeldspezifischen Ambitionen, Strategien, Programme und Prozesse stellen wir in den nachfolgenden Abschnitten für die berichtspflichtigen Themenfelder im Rahmen der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dar. Die vollständige Ambition ist im Internet abrufbar unter [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de).

**Themenfelder der Continental-Nachhaltigkeitsberichterstattung**

|                                                  | <b>Themenfelder der Continental-Nachhaltigkeitsambition</b> | <b>Wesentliche berichtspflichtige Themenfelder für die nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB</b> | <b>Zuordnung der wesentlichen berichtspflichtigen Themenfelder zu nichtfinanziellen Aspekten nach §289c Abs. 2 HGB</b> |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vier Fokusfelder der Nachhaltigkeit <sup>1</sup> | Klimaneutralität                                            | X                                                                                                                                      | Umweltbelange                                                                                                          |
|                                                  | Emissionsfreie Mobilität und Industrien                     | X                                                                                                                                      | Umweltbelange                                                                                                          |
|                                                  | Zirkuläres Wirtschaften                                     | X                                                                                                                                      | Umweltbelange                                                                                                          |
|                                                  | Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette                     | X                                                                                                                                      | Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte                                          |
| Acht Fundamente der Nachhaltigkeit <sup>2</sup>  | Gute Arbeitsbedingungen                                     | X                                                                                                                                      | Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte                                                                        |
|                                                  | Saubere und sichere Fabriken                                | X                                                                                                                                      | Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte                                                         |
|                                                  | Innovationen und Digitalisierung                            |                                                                                                                                        | -                                                                                                                      |
|                                                  | Benchmark für Qualität                                      | X                                                                                                                                      | Umweltbelange, Sozialbelange                                                                                           |
|                                                  | Sichere Mobilität                                           |                                                                                                                                        | -                                                                                                                      |
|                                                  | Langfristige Wertschöpfung                                  |                                                                                                                                        | -                                                                                                                      |
|                                                  | Nachhaltige Managementpraxis                                | X                                                                                                                                      | Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Arbeitnehmerbelange                                                          |
|                                                  | Gesellschaftliches Engagement                               |                                                                                                                                        | -                                                                                                                      |

<sup>1</sup> Für unsere vier Fokusfelder bekennen wir uns zu visionären und starken Ambitionen bis spätestens 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.

<sup>2</sup> Unsere acht Fundamente der Nachhaltigkeit sind das Rückgrat unseres Nachhaltigkeitsmanagements.

**Steuerung, Organisation und Verantwortlichkeiten**

Innerhalb des Vorstands verantwortet die Vorständin für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) und Group Sustainability das Thema Nachhaltigkeit. Das Nachhaltigkeitsmanagement im Continental-Konzern wird durch eine eigene interne Nachhaltigkeitsrichtlinie geregelt.

Die Unternehmensfunktion Group Sustainability wird durch Nachhaltigkeitsfunktionen in den Unternehmensbereichen sowie Koordinatoren in mehreren Geschäftsfeldern und Ländern ergänzt. Die wesentlichen Nachhaltigkeitsfunktionen wurden im Jahr 2022 erweitert und verstärkt.

Das Konzernsteuerungsgremium Nachhaltigkeit (kurz: Konzern-Nachhaltigkeitskomitee) ist verantwortlich für die Bewertung von bereichsübergreifenden Themen, die Abwägung von Risiken und Chancen sowie die Vorabstimmung zu relevanten Vorstandsentscheidungen. Es setzte sich im Geschäftsjahr 2022 aus dem gesamten Vorstand, sowie den Leitungen der Nachhaltigkeitsfunktionen auf Ebene des Konzerns und der Unternehmensbereiche sowie den Leitungen weiterer relevanter Unternehmensfunktionen zusammen. Das Gremium wird von der Vorständin für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) und Group Sustainability geleitet und von der Leitung der Unternehmensfunktion Group Sustainability gesteuert. In den Unternehmensbereichen existieren zum Teil eigene bereichsübergreifende Nachhaltigkeitsgremien, die von den jeweiligen Nachhaltigkeitsfunktionen koordiniert werden.

In der Konzern-Nachhaltigkeits-Scorecard sind die Leistungsindikatoren für Nachhaltigkeit gebündelt. Sie wird vom Vorstand jährlich durch das Konzern-Nachhaltigkeitskomitee genehmigt. Die Score-

card basiert auf definierten Qualitätskriterien für die Kennzahlen, wird kontinuierlich weiterentwickelt und bildet die formale Grundlage zur Integration von Nachhaltigkeit in weitere Unternehmensprozesse.

Das Thema Nachhaltigkeit ist auch fester Bestandteil der Konzernstrategieentwicklung. Wesentliche Investitionen müssen im Freigabeprozess standardmäßig auf ihren Nachhaltigkeitsbeitrag überprüft und bewertet werden. Für die Unternehmensbereiche Automotive, Tires und ContiTech werden schrittweise detaillierte Fahrpläne zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsambitionen in den relevanten Themenfeldern erarbeitet.

**Vergütung**

Vorstand und Führungskräfte werden an der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen gemessen. So sind die langfristigen Vergütungskomponenten (LTI) an Nachhaltigkeitsaspekte geknüpft. Die LTI-Pläne werden jährlich aktualisiert. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet in der Rubrik  Unternehmen/Vorstand.

**Kulturwandel**

Um den Kulturwandel in der Organisation zu unterstützen, haben wir im Geschäftsjahr 2022 die interne Kommunikation zum Thema Nachhaltigkeit intensiviert, zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt und das Thema weiter in wesentliche interne Veranstaltungsformate für Führungskräfte integriert. Zu diesen Veranstaltungen gehört auch die jährliche Global Sustainability Conference, an der Continental-Mitarbeiter aus aller Welt teilnehmen.

## Entwicklung wesentlicher Themenfelder

### Klimaneutralität

#### Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir 100 % Klimaneutralität entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette anstreben (Produkte, operative Prozesse und Lieferkette) – spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.

Maßgeblich für die Umsetzung unserer Ambition sind die Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Industrien und Märkte sowie die sich daraus ergebenden Transformationschancen und -risiken.

#### Konzept

Wir haben uns das konzernweite Ziel gesetzt, Klimaneutralität in den gesamten eigenen Produktionsprozessen zu erreichen. Bezogen auf die Scope-1- und die marktbasiert berechneten Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Greenhouse Gas (GHG) Protocol streben wir an, bis 2040 klimaneutral zu sein (Klimaziel 2040).

Das Konzernziel Klimaneutralität in den gesamten eigenen Produktionsprozessen wird von der Unternehmensfunktion Group Environmental and Climate Protection im Rahmen des Konzernfahrplans für Dekarbonisierung gesteuert. Die Unternehmensbereiche sind jeweils verantwortlich für die Umsetzung geeigneter Programme und müssen hierzu regelmäßig intern berichten.

Gemeinsam mit den Unternehmensbereichen hat das Konzernprojektteam „Decarbonization Roadmap 2040“ klare Zwischenziele für jeden Unternehmensbereich festgelegt und zwei wesentliche Schritte definiert:

- › 100 % Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien (Scope 2), was bereits seit 2020 umgesetzt ist.
- › 100 % Klimaneutralität für den verbleibenden Energieverbrauch bis 2040 (Scope 1+2) durch:
  - › die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Energieeffizienzprojekte,
  - › die Substitution fossiler Brennstoffe,
  - › sowie den Ausgleich unvermeidbarer CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Für das Jahr 2030 haben wir uns das Zwischenziel gesetzt, die eigenen Emissionen auf 0,7 Mio t CO<sub>2</sub> zu senken. Das entspricht einer Senkung von mehr als 30 % gegenüber dem Jahr 2021.

Die Scope-1- und marktbasiert berechneten Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen sind seit dem Geschäftsjahr 2020 auch Bestandteil der LTI-Pläne der Vorstandsmitglieder und der weltweiten Führungskräfte. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet in der Rubrik  Unternehmen/Vorstand.

Bezogen auf die Scope-3-CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Greenhouse Gas (GHG) Protocol streben wir gemäß unserer Nachhaltigkeitsambition an, Klimaneutralität spätestens bis 2050 zu erreichen. Hierfür haben wir in der gesamten Wertschöpfungskette verschiedene Hebel identifiziert: zum einen die Nutzungsphase unserer Produkte, verbunden mit dem globalen Wandel zu emissionsfreier Mobilität und

Industrie, zum anderen die Produktgestaltung und Umstellungen des Materialeinsatzes auf erneuerbare und recycelte Stoffe sowie im Allgemeinen auf zirkuläre Prozesse.

Weitere Informationen zu unseren diesbezüglichen Konzepten finden Sie in den Abschnitten Emissionsfreie Mobilität und Industrien sowie Zirkuläres Wirtschaften in dieser zusammengefassten nicht-finanziellen Erklärung.

Zudem wird es auch entlang der Lieferkette notwendig sein, die Nutzung von Grünstrom zu steigern. Der Verhaltenskodex für Geschäftspartner wurde im Jahr 2021 im Hinblick auf Klimaneutralität entsprechend erweitert. Die Umsetzung von Klimaneutralität in der gesamten Wertschöpfungskette wird in den einzelnen Unternehmensbereichen gesteuert, die jeweils verantwortlich für die Ergreifung geeigneter Maßnahmen sind. Die Klimaneutralität unserer Wertschöpfungsketten erfordert darüber hinaus gemeinsame Nachhaltigkeitsanstrengungen mit Kunden, Lieferanten und anderen Partnern.

Das Klimaziel 2040 sowie die Ambition für 2050 des Continental-Konzerns wurden von der Science Based Targets initiative (SBTi) bereits im Jahr 2020 geprüft. Methodenbedingt wurden damals hierbei die linearen Ableitungen für 2030 validiert und als konform mit dem Pariser Klimaschutzabkommen bestätigt. Die abgeleiteten absoluten Emissionsreduktionen für Scope 1 und Scope 2 entsprechen dabei einem sogenannten 1,5-Grad-Pfad.

Zudem bieten wir Kunden mit unserem Klimaschutz-Sofortprogramm Net|Zero|Now einen zusätzlichen Baustein, für ihre Geschäfte mit Continental ihre Klimaziele entlang der Wertschöpfungskette zu erreichen. Neben Continental-Produkten für emissionsfreie Fahrzeuge wird das Programm auch für das Geschäft für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und im Industriegeschäft angeboten sowie intern, wie z. B. bei Veranstaltungen, genutzt. Continental arbeitet mit Partnern für zertifizierte Wiederherstellung von Ökosystemen wie insbesondere Aufforstungsprojekten zusammen, um CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre zu binden und damit durch sogenannte „negative Emissionen“ (CO<sub>2</sub> removals) das globale CO<sub>2</sub>-Budget zu entlasten. Hierfür hat Continental, über die Anforderungen der jeweiligen Register hinaus, eigene Qualitätskriterien definiert. Im Rahmen von Net|Zero|Now kann beispielsweise der berechnete, derzeit noch verbleibende, sogenannte „CO<sub>2</sub>-Rucksack“ der entsprechenden Continental-Geschäfte mit einer jeweils definierten Menge vollständig oder teilweise ausgeglichen werden. Als CO<sub>2</sub>-Rucksack sind alle Emissionen definiert, die durch Prozesse bei Continental (Scope 1 und 2) und ihren Lieferanten sowie nach Nutzungsende (Scope 3) entstehen, aber nicht die kunden- und produktnutzungsbezogenen Emissionen (z. B. die Scope-3-Emissionen aus der Nutzungsphase der Produkte). Die Berechnungen erfolgen individuell in den Unternehmensbereichen. Entsprechend wird die Menge der im Rahmen von Net|Zero|Now genutzten negativen Emissionen in den Unternehmensbereichen ermittelt und dokumentiert. Continental hat ein Kontingent an zertifizierten Projekten eingekauft. Entsprechende Zertifikate werden schrittweise auf Continental ausgestellt und anschließend aus dem Register gestrichen. In einem systematischen Prozess wird daraufhin auf Konzernebene sichergestellt, dass für die im jeweiligen Geschäftsjahr von den Unternehmensbereichen genutzte Menge entsprechende ausgestellte, gestrichene und damit stillgelegte Zertifikate vorliegen und diese in der internen Allokation über Geschäftsjahre und Unternehmensbereiche hinweg nicht mehrfach genutzt werden.

### Ergebnis des Konzepts

Die eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 0,99 Mio t CO<sub>2</sub> (Vj. 1,05 Mio t CO<sub>2</sub>). Sie berechnen sich als Summe der Scope-1- und marktbasiert berechneten Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der Rückgang der direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 1) im Geschäftsjahr 2022 erklärt sich durch die Energieeffizienzmaßnahmen zur Reduzierung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe aufgrund der Energiekrise insbesondere in Europa.

Durch die Umstellung auf Grünstrombezug für die berichteten Stromverbräuche im Geschäftsjahr 2020 wurden die gesamten eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 1+2) gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 bereits um 70% reduziert, weil für den Grünstrombezug seither keine CO<sub>2</sub>-Emissionen mehr anfallen. Für das vollständige Volumen des berichteten eingekauften Stroms, das nicht schon durch andere Instrumente (z.B. Grünstromverträge, Stromabnahmeverträge oder selbst erzeugter Strom aus erneuerbaren Energien) abgedeckt ist, wurden entsprechende Herkunftsnachweise für Grünstrom eingekauft. Bedingt durch Prozesse der nationalen Register lagen zum Zeitpunkt der Berichtsaufstellung für geringe Restmengen noch nicht alle Löschungen von Herkunftsnachweisen vor.

| Leistungsindikatoren Klimaneutralität <sup>1</sup>                                     | 2022 <sup>2</sup> | 2021 <sup>2</sup> |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Direkte CO <sub>2</sub> -Emissionen (Scope 1) in Mio t CO <sub>2</sub>                 | 0,76              | 0,82              |
| Indirekte CO <sub>2</sub> -Emissionen (Scope 2) in Mio t CO <sub>2</sub> <sup>3</sup>  | 0,23              | 0,23              |
| <b>Eigene CO<sub>2</sub>-Emissionen gesamt (Scope 1 und 2) in Mio t CO<sub>2</sub></b> | <b>0,99</b>       | <b>1,05</b>       |

<sup>1</sup> Definitionen gemäß GHG Protocol. Scope 1 umfasst die Emissionen aus der Verbrennung von Energieträgern in den eigenen Prozessen und Scope 2 aus dem Bezug von Strom, Dampf und Wärme. CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren entsprechen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten (CO<sub>2</sub>e).

<sup>2</sup> Enthält kalkulatorische Daten in geringem Umfang für Teile des Konzerns, die nicht direkt berichtet haben.

<sup>3</sup> Berechnung nach der marktbasierten Berechnungsmethode des GHG Protocol. Dort wo keine vertragsspezifischen Emissionsfaktoren vorlagen, wurden die Standard-Emissionsfaktoren von Defra (09/2021) genutzt.

Innerhalb des Programms NetZeroNow wurden 2022 erstmals negative Emissionen genutzt. Diese beliefen sich auf 0,03 Mio t CO<sub>2</sub>.

| Leistungsindikatoren Klimaneutralität                                                                              | 2022        | 2021 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------|
| Nutzung von negativen CO <sub>2</sub> -Emissionen (CO <sub>2</sub> removals) in Mio t CO <sub>2</sub> <sup>1</sup> | <b>0,03</b> | n.a. |

<sup>1</sup> Erzeugt durch freiwillige Emissionsgutschriften. Diese werden ausschließlich von Wiederaufforstungs- und Aufforstungsprojekten bezogen und für Continental in den Registern Gold Standard, VCS, American Carbon Registry und Climate Action Reserve stillgelegt.

Continental hat 2022 sein Rating im Bereich Klimaschutz bei der globalen Non-Profit-Organisation CDP (ehemals firmierend unter Carbon Disclosure Project) von B auf A- verbessert.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Klimaneutralität“ inkl. der Berichterstattung zu indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette (Scope 3 des GHG Protocol) finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet unter

[www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de).

### Emissionsfreie Mobilität und Industrien

#### Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir eine 100% emissionsfreie Mobilität und Industrie anstreben – spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette. Der Begriff „emissionsfrei“ bezieht sich auf null Emissionen von beispielsweise Treibhausgasen oder Stickoxiden (NOx). Es bezieht sich nicht auf harmlose Emissionen wie Wasserdampf, ungiftige, biologisch abbaubare Partikelemissionen oder minimale Geräuschemissionen.

Maßgeblich für die Umsetzung unserer Ambition sind die Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Industrien und Märkte sowie die sich daraus ergebenden Transformationschancen und -risiken.

#### Konzept

Die Transformation zu emissionsfreier Mobilität und emissionsfreien Industrien gestaltet Continental mit kundenorientierten Lösungen, z.B. für Elektromobilität, emissionsfreien Schienenverkehr, Fahrräder und Windkraftanlagen. Dabei setzen wir sowohl auf Neuentwicklungen von Produkten als auch auf die Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios. So finden sich Komponenten, Software und Produkte von Continental in einer Vielzahl von Elektrofahrzeugen – vom Reifen über den Hochleistungscomputer bis hin zur Innenraumoberfläche. Aktuelle Beispiele für innovative Produkte und Systeme von Continental finden Sie im Kapitel Forschung und Entwicklung in diesem Geschäftsbericht.

Für die Implementierung dieser Nachhaltigkeitsambition sind insbesondere mit Blick auf die Portfolioentwicklung, Produktstrategien und Geschäftsmodelle die betreffenden Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder zuständig. Dabei werden sie durch die Unternehmensfunktionen des Continental-Konzerns unterstützt. Hierfür wurden und werden die relevanten Aspekte in die Portfolioanalysen mit aufgenommen und fließen in die Strategie- und Geschäftsentwicklungsprozesse der Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder mit ein.

Als Leistungsindikator für die Umsetzung unseres Konzepts im Themenfeld „emissionsfreie Mobilität und Industrien“ erfassen wir unser zuordenbares Geschäft mit emissionsfreier Mobilität und Industrie. Dieses setzt sich zusammen aus dem zuordenbaren Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen sowie dem zuordenbaren kohlenstoffarmen Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus. Erfasst werden die eindeutig zuordenbaren Umsätze. Dies sind bei Fahrzeugen z.B. Umsätze mit Reifen, Displays, Sensoren, Steuergeräten, Kunstleder und Schläuchen für emissionsfreie Pkw und Lkw sowie Luftfedern für emissionsfreie Züge und Straßenbahnen; bei anderen Geschäften z.B. Umsätze mit Schläuchen für Windkraft- oder Photovoltaikanlagen.

#### Ergebnis des Konzepts

Im Geschäftsjahr 2022 summierte sich das zuordenbare Geschäft mit emissionsfreier Mobilität und Industrie insgesamt auf 2.805 Mio € (Vj. 991 Mio €).

Der Anstieg im Geschäftsjahr 2022 erklärt sich einerseits durch die Zunahme des zuordenbaren Geschäfts mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen um 986 Mio € auf 1.657 Mio €. Das Wachstum gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf den zunehmenden Markterfolg von Elektromobilität zurückzuführen, denn Produkte von Continental finden sich mittlerweile in vielen Volumenmodellen.

Andererseits wurde für das zuordenbare kohlenstoffarme Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus erstmals das Ersatzgeschäft mit hocheffizienten Reifen mit geringem Rollwiderstand für die bereits im Markt vorhandene Bestandsflotte an Fahrzeugen einbezogen. Hierdurch hat sich das Volumen dieses Geschäfts vervielfacht.

| <b>Leistungsindikatoren emissionsfreie Mobilität und Industrien</b>                                                          | <b>2022</b>  | <b>2021</b> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------|
| Zuordenbares Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen in Mio € <sup>1, 2</sup>                                        | 1.657        | 986         |
| Zuordenbares kohlenstoffarmes Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus in Mio € <sup>3</sup> | 1.148        | 6           |
| <b>Zuordenbares Geschäft mit emissionsfreier Mobilität und Industrie in Mio €</b>                                            | <b>2.805</b> | <b>991</b>  |

1 Definition: Das zuordenbare Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen umfasst das gesamte Geschäft mit Produkten für Fahrzeuge, die Güter und Menschen transportieren, unter der delegierten Verordnung (2021/2800) für Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel der Taxonomie-Verordnung (2020/852) als kohlenstoffarme Technologien für den Transport als taxonomiefähig zählen.

2 Die Zuordenbarkeit des Geschäfts erfolgt beispielsweise über den Fahrzeughersteller, die Fahrzeugplattform oder die Produktspezifikation. In den Daten enthalten ist sowohl das reine Geschäft als auch das anteilige Geschäft, z. B. im Falle von kombinierten Fahrzeugplattformen. Für die Unternehmensbereiche Tires, ContiTech und Contract Manufacturing fand eine Klassifizierung der am Jahresende gemeldeten Umsätze statt. Für Contract Manufacturing wurde dabei auf eine Einschätzung des Kunden Vitesco Technologies zurückgegriffen. Im Falle des Unternehmensbereichs Automotive erfolgte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge eine Kalkulation unter Nutzung interner fahrzeugspezifischer Plandaten für den Umsatz und externer Daten für die Produktionsmengen und für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge auf Basis des jeweiligen Kundenportfolios.

3 Definition: Das zuordenbare kohlenstoffarme Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus misst dasjenige Geschäft, das es unseren Kunden ermöglicht, einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, und unter der delegierten Verordnung (2021/2800) für Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel der Taxonomie-Verordnung (2020/852) als taxonomiefähig zählt, exklusive der darin enthaltenen kohlenstoffarmen Technologien für den Transport bis auf das für 2022 erstmals erfasste Ersatzgeschäft mit hocheffizienten Reifen mit geringem Rollwiderstand (Label-Klassen A und B) für die bereits im Markt vorhandene Bestandsflotte an Fahrzeugen.

Weitere Informationen zum Themenfeld „emissionsfreie Mobilität und Industrien“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet unter [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de).

## Zirkuläres Wirtschaften

### Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir 100 % geschlossene Ressourcen- und Produktkreisläufe anstreben – spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.

Maßgeblich für die Umsetzung unserer Ambition sind die Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Industrien und Märkte sowie die sich daraus ergebenden Transformationschancen und -risiken.

### Konzept

Die Umstellung auf zirkuläres Wirtschaften ist ein tiefgreifender und komplexer Transformationsprozess für Continental mit gleichzeitig hoher Relevanz für die Erreichung anderer Themenfelder der Continental-Nachhaltigkeitsambition. Für die Umsetzung von Zirkularität insbesondere in Produktgestaltung, Geschäftsmodellen, Materialeinsatz und Materialbeschaffung sind die Unternehmensbereiche zuständig. Sie haben jeweils begonnen, spezifische Initiativen und Projekte zu konzipieren und/oder umzusetzen, die darauf abzielen, die Nutzung von produktbezogenen, technologischen und biologischen Kreisläufen zu verbessern. Zudem wird kontinuierlich an der Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit und Anpassungsfähigkeit der Produkte gearbeitet. Beispiele hierfür sind:

- › Der Unternehmensbereich Automotive bietet seinen Kunden für ausgewählte Produkte die Wiederaufarbeitung von Komponenten wie hochwertigen Displays (sogenanntes Remanufacturing) an.
- › Der Unternehmensbereich Tires hat mit Pyrum Innovations, einem Spezialisten für die Pyrolyse von Altreifen, eine Entwicklungsvereinbarung abgeschlossen.
- › Der Unternehmensbereich ContiTech hat mit skai VyP Coffee einen Polsterbezugsstoff vorgestellt, bei dem zurückbleibender Kaffeesatz aufbereitet und in das Material eingearbeitet wird.

Weitere Informationen finden Sie in der jeweiligen Pressemitteilung auf unserer Webseite im Internet unter [Presse](#).

Bezüglich des betrieblichen Abfallmanagements, als weitere wichtige Komponente von zirkulärem Wirtschaften, haben wir uns das konzernweite Ziel gesetzt, die Abfallverwertungsquote auf 95 % bis 2030 zu erhöhen. Als Abfallverwertung zählen wir das Recycling oder die stoffliche, thermische oder sonstige Abfallverwertung. Durch diese Zielsetzung wird der Verwertung Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt. Die Implementierung des Konzernziels wird von Group Environmental and Climate Protection im Rahmen des betrieblichen Umweltmanagements gesteuert.

Weitere Informationen zur Organisation des betrieblichen Umweltmanagements finden Sie im Abschnitt Saubere und sichere Fabriken in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Die Abfallverwertungsquote ist seit dem Geschäftsjahr 2020 auch Bestandteil der LTI-Pläne der Vorstandsmitglieder und der weltweiten Führungskräfte. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet [in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand](#).

### Ergebnisse des Konzepts

Die Abfallverwertungsquote lag im Geschäftsjahr 2022 bei 85 % (Vj. 81 %). Dies ist im Wesentlichen auf die erfolgreiche Umsetzung lokaler Projekte sowie auf Marktgegebenheiten zurückzuführen, die eine erhöhte Verwertbarkeit der angefallenen Abfälle ermöglicht haben.

| Leistungsindikator zirkuläres Wirtschaften | 2022 <sup>2</sup> | 2021 <sup>2</sup> |
|--------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Abfallverwertungsquote in % <sup>1</sup>   | 85                | 81                |

<sup>1</sup> Definition: Anteil des Abfalls, der einem Recycling oder der stofflichen, thermischen oder sonstigen Verwertung zugeführt wurde.

<sup>2</sup> Enthält kalkulatorische Daten in geringem Umfang für Teile des Konzerns, die nicht direkt berichtet haben.

Weitere Informationen zum Themenfeld „zirkuläres Wirtschaften“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet unter [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de).

### Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette

#### Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir 100 % verantwortungsvolle Beschaffung und Geschäftspartnerschaften anstreben – spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.

Unser Verständnis einer verantwortungsvollen Wertschöpfungskette bezieht sich damit sowohl auf unsere Lieferkette und Kundenbeziehungen als auch auf unsere eigenen Standorte.

Maßgeblich für die Umsetzung unserer Ambition sind die Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Industrien und Märkte sowie die sich daraus ergebenden Transformationschancen und -risiken.

#### Konzept

Im Berichtsjahr wurde ein umfassendes Managementsystem zur Erfüllung von Sorgfaltspflichten in einer verantwortungsvollen Wertschöpfungskette entwickelt und mit der Einführung begonnen. Die globale, schrittweise Umsetzung des Systems zielt darauf ab, eine kontinuierliche Verbesserung zu erreichen und sowohl Menschen als auch Umweltrechte entlang der Wertschöpfungskette zu respektieren. Dabei umfasst es den eigenen Geschäftsbereich von Continental sowie insbesondere die direkten Lieferanten. Dafür wurden Verantwortlichkeiten, Regeln und Prozesse inklusive Kontrollmechanismen klar definiert. Das Managementsystem ist ausgerichtet entlang von konkreten Verpflichtungserklärungen für die Bereiche Arbeitsnormen, Arbeitssicherheit und Gesundheit, Umwelt, Sicherheitspraktiken und Landrechte. Das System hat das Ziel sicherzustellen, dass entsprechende Gesetze eingehalten werden und berücksichtigt dabei insbesondere die Anforderungen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes. Es verfolgt zudem die Ziele, systematisch Sorgfaltspflichten wahrzunehmen, Risiken zu reduzieren, bei der Umsetzung von Kundenanforderungen zu unterstützen und das bestehende interne Kontrollsystem zu ergänzen.

Innerhalb des Systems definiert unser Verhaltenskodex für Geschäftspartner (Business Partner Code of Conduct) die grundsätzlichen Anforderungen u.a. an unsere Lieferanten einschließlich de-

ren Lieferanten, beispielsweise in Bezug auf Menschenrechte, Arbeitsbedingungen, Umweltschutz, Konfliktmineralien und Korruptionsbekämpfung. Der Verhaltenskodex wird regelmäßig aktualisiert, um Änderungen oder Anpassungen der Gesetze widerzuspiegeln. Für Lieferanten von Naturkautschuk gilt ergänzend unsere Einkaufspolitik für nachhaltigen Naturkautschuk. Verstöße gegen unsere Regeln können jederzeit über die weltweit rund um die Uhr erreichbare Integrity Hotline gemeldet werden.

In Fällen, in denen Continental Hinweise auf Verstöße gegen unseren Business Partner Code of Conduct erhält, werden diese geprüft und ggf. weitere entsprechende Schritte eingeleitet. Wenn Geschäftspartner nachweislich gegen unseren Business Partner Code of Conduct verstoßen, fordert und überwacht Continental Abhilfemaßnahmen und behält sich das Recht vor, die Geschäftsbeziehung in letzter Konsequenz zu beenden.

Zudem werden Nachhaltigkeitsaspekte an verschiedenen weiteren Stellen des Lieferantenmanagements berücksichtigt. So werden z. B. auf Basis verschiedener Kriterien ausgewählte Lieferanten mithilfe von Selbstauskünften bewertet, die wir über die für unsere Industrien anerkannten Nachhaltigkeitsplattformen wie z. B. EcoVadis und NQC einholen und deren Umfang wir jährlich auf Konzernebene auswerten. Darüber hinaus werden selektiv auch Audits vor Ort oder andere Überprüfungen, beispielsweise in Bezug auf das Vorliegen von Managementsystemen, durchgeführt.

Unseren Ansatz für die verantwortungsvolle Wertschöpfungskette entwickeln wir auch im Dialog mit externen Stakeholdern kontinuierlich weiter und unterstützen die Entwicklung von branchenweiten Standards u. a. über unsere Teilnahme am Branchendialog der deutschen Bundesregierung zu Menschenrechten in der Automobilindustrie. Dort wurde insbesondere an einem gemeinsamen Verständnis über Branchenrisiken und für Anforderungen an Sorgfaltspflichten gearbeitet. Darüber hinaus engagieren wir uns in Initiativen und Verbänden, wie z. B. econsense, Responsible Business Alliance (RBA) sowie in der Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR).

Die verantwortungsvolle Beschaffung wird von den jeweiligen Einkaufsorganisationen verantwortet, die bei Continental u. a. nach Unternehmensbereichen, Produktgruppen und verschiedenen Ländern aufgebaut sind. Ein übergreifendes Einkaufsnetzwerk beschäftigt sich regelmäßig auch mit Themen einer verantwortungsvollen Beschaffung. Die Unternehmensfunktion Group Quality koordiniert das Management von sogenannten Konfliktmineralien inkl. der entsprechenden Berichterstattungsprozesse.

### Ergebnisse des Konzepts

Um die Transparenz und Nachhaltigkeit in der Naturkautschuk-Lieferkette von Continental weiter zu erhöhen, wurde das bereits 2019 gegründete Joint Venture „Rubberway“ zur digitalen Risikoanalyse der vorgelagerten Lieferkette weiter ausgerollt. Zudem konnte das bereits seit 2018 bestehende gemeinsame Projekt mit der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) im indonesischen West Kalimantan weiter ausgebaut werden. Ziel des Projekts ist es, gemeinsam die Implementierung eines digitalen Systems für die Rückverfolgbarkeit von Naturkautschuk aus der Projektregion voranzutreiben. Durch die Optimierung der

Lieferkette sowie ein Schulungsangebot für eine nachhaltige Kultivierung von Anbauflächen für Naturkautschuk werden Kleinbäuerinnen und Kleinbauern dabei unterstützt, Menge, Qualität sowie zugleich ihren Ertrag zu steigern und damit ihre Einkommenssituation zu verbessern. Darüber hinaus beugt eine auf Nachhaltigkeit ausgelegte Anbaustrategie Rodung und Entwaldung vor und schont so wertvolle Ressourcen. In einem Entwicklungsprojekt mit Security Matters (SMX) arbeitet Continental daran, anhand von Marker-Technologien einen fälschungssicheren Herkunftsnachweis von Naturkautschuk zu erproben. Im Geschäftsjahr 2022 konnte ein Feldversuch erfolgreich abgeschlossen werden und die Marker-Substanz im gesamten Produktionsprozess eines Reifens zweifelsfrei nachgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2022 lagen uns 1.009 (Vj. 631) gültige Lieferanten-Selbstauskünfte über die beiden Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC vor. Dies entspricht einer Erfüllungsquote von 63 % (Vj. 53 %) der für diesen Prozess ausgewählten Lieferanten. Die gestiegene Anzahl der vorliegenden, gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte und die höhere Erfüllungsquote sind auf das Onboarding von ContiTech-Lieferanten in EcoVadis und die Folgeaktivitäten mit Lieferanten zur Aktualisierung und Erneuerung der Selbstauskünfte zurückzuführen.

| Leistungsindikator verantwortungsvolle Wertschöpfungskette                              | 2022  | 2021 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------|------|
| Anzahl der vorliegenden, gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte (zum 31.12.) <sup>1</sup> | 1.009 | 631  |

<sup>1</sup> Basierend auf den Selbstauskünften über die Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC der für diesen Prozess ausgewählten Lieferanten.

Weitere Leistungsindikatoren zur Umsetzung einer verantwortungsvollen Wertschöpfungskette mit Blick auf unsere eigenen Standorte stellen wir in den Abschnitten Gute Arbeitsbedingungen sowie Saubere und sichere Fabriken in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dar.

Weitere Informationen zum Thema verantwortungsvolle Wertschöpfungskette finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet unter [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de).

## Gute Arbeitsbedingungen

### Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir inspirierende, gesunde und faire Arbeitsbedingungen bieten.

### Konzept

Im Verhaltenskodex des Continental-Konzerns sind die Eckpunkte für gute Arbeitsbedingungen als Grundlage unserer weltweiten Zusammenarbeit inkl. der Achtung der Menschenrechte und fairer Arbeitsbedingungen geregelt. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden hinsichtlich der Beachtung des Verhaltenskodex geschult. Zudem umfasst das in der Einführung befindliche Managementsystem für eine verantwortungsvolle Wertschöpfungskette auch die eigenen Aktivitäten (siehe verantwortungsvolle Wertschöpfungskette).

Unsere Personalstrategie ist darauf ausgerichtet, den quantitativen und qualitativen Personalbedarf zu decken. Die zwei personalstrategischen Initiativen „Industrialize Best Fit“ und „Enable Transformation“ sind daher fokussiert darauf, die Menschen und Positionen auf effiziente und effektive Weise passend zusammenzubringen und den digitalen und technologischen, aber auch kulturellen Wandel hinsichtlich neuer Formen der Zusammenarbeit zu gestalten. Zu den wichtigsten Handlungsfeldern der strategischen Personalarbeit zählen somit die Personalbedarfsplanung, die Suche, die diagnostische Auswahl und Entwicklung von Talenten (insbesondere im Bereich Software und IT), die Förderung von Mitarbeitervielfalt und lebenslangem Lernen, die Weiterentwicklung der Führungskultur sowie die Flexibilisierung der Arbeitsbedingungen.

Den Auswirkungen unseres Strukturprogramms „Transformation 2019-2029“, das u.a. im Zusammenhang mit dem Wandel der Mobilität steht und weltweit voraussichtlich bis zu 23.000 Arbeitsplätze verändern wird, begegnen wir mit gezielten Qualifizierungsmaßnahmen für die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es sollen neue berufliche Perspektiven und Beschäftigungschancen auf dem internen wie auch auf dem externen Arbeitsmarkt eröffnet werden.

Verantwortlich für die Personalarbeit sind die Personalfunktionen auf Konzern-, Unternehmensbereichs-, Geschäftsfeld- und Länderebene, die in einem weltweiten Netzwerk zusammenarbeiten. Teil dieser Organisation ist auch ein spezielles Netzwerk von Länderkoordinatorinnen und -koordinatoren für Arbeitsbeziehungen.

Den Erfolg der Personalarbeit messen wir an dem OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“, der sich aus der jährlichen Mitarbeiterbefragung errechnet. Der Index misst die Zustimmung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beispielsweise zu der Frage, ob sie persönlich hinter den Unternehmenswerten stehen oder ob sie stolz darauf sind, für Continental zu arbeiten. Außerdem ziehen wir die Krankheitsrate und die Rate ungesteuerte Fluktuation als Indikatoren heran. Die Krankheitsrate misst die krankheitsbedingte Abwesenheit im Verhältnis zur vertraglich vereinbarten Arbeitszeit und die Rate ungesteuerte Fluktuation misst den freiwilligen Austritt von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus dem Unternehmen im Verhältnis zur durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“ ist seit dem Geschäftsjahr 2020 auch Bestandteil der LTI-Pläne der Vorstandsmitglieder und der Führungskräfte. Die Krankheitsrate ist ebenfalls ein Bestandteil, allerdings nur für die im Geschäftsjahr 2020 gestarteten Pläne. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet [in](#) der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand.

### Ergebnisse des Konzepts

Im Geschäftsjahr 2022 erreichte der Index „Nachhaltiges Engagement“ 80 % (Vj. 80 %) und lag damit auf Vorjahresniveau.

Die Krankheitsrate lag bei 3,7 % (Vj. 3,7 %) im Geschäftsjahr 2022. Sie blieb damit im Vergleich zum Vorjahr stabil. Für die Rate ungesteuerte Fluktuation verzeichneten wir einen leichten Anstieg auf 7,8 % (Vj. 7,0 %).

Angaben zu den Personalaufwendungen im Geschäftsjahr 2022, d. h. zu Löhnen und Gehältern, sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersversorgung, finden Sie in den Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in Kapitel 9 in diesem Geschäftsbericht. Die Leistungen an Arbeitnehmer, wie z. B. Pensionen, Versorgungsleistungen und langfristige Bonuszahlungen, finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz in Kapitel 29 aufgeschlüsselt.

| Leistungsindikatoren gute Arbeitsbedingungen                         | 2022 | 2021 |
|----------------------------------------------------------------------|------|------|
| OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“ in % <sup>1, 2</sup> | 80   | 80   |
| Krankheitsrate in % <sup>3, 4</sup>                                  | 3,7  | 3,7  |
| Rate ungesteuerte Fluktuation in % <sup>4, 5</sup>                   | 7,8  | 7,0  |

1 Definition: Zustimmung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Fragen des Themenbereichs „Nachhaltiges Engagement“ in der Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live.

2 Datengrundlage sind die Antworten von 46.199 Teilnehmenden (Vj. 47.472) als repräsentativer Zufallsstichprobe, stellvertretend für die Continental-Unternehmensbereiche und -Länder. Die Beteiligungsquote lag bei 75 % (Vj. 75 %).

3 Definition: krankheitsbedingte Abwesenheit im Verhältnis zur vertraglich vereinbarten Arbeitszeit.

4 Ohne Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter (d. h. nur Stammebelegschaft).

5 Definition: freiwilliger Austritt von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Unternehmen im Verhältnis zu durchschnittlicher Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Weitere Informationen zum Themenfeld „gute Arbeitsbedingungen“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet unter [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de).

## Saubere und sichere Fabriken

### Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir unsere Geschäftsprozesse auf sichere und verantwortungsvolle Weise auf der Grundlage eines systematischen Managements und des Schutzes von Mensch und Umwelt betreiben.

### Konzept

Unsere Unternehmenspolitik für Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz (Environment, Safety and Health, ESH) definiert die konzernweiten Leitlinien für saubere und sichere Fabriken. Abgeleitet daraus verfolgen wir konzernweite ESH-Ziele: Alle Personen in unserem Unternehmen sollen vor Unfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen geschützt und ihre Gesundheit soll aktiv gefördert werden. CO<sub>2</sub>-Emissionen, Energieeinsatz, Wasserverbrauch und Abfallaufkommen der Standorte sollen gesenkt sowie die Abfallverwertungsquote und Energieeffizienz der Standorte gesteigert werden.

Die Umsetzung dieser Leitlinien wird mit lokalen Managementsystemen vorangetrieben. Die konkreten organisatorischen und technischen Vorgaben sind in den jeweiligen ESH-Managementhandbüchern der Unternehmensbereiche beschrieben. Viele Standorte lassen sich zudem extern zertifizieren. Der Umfang der zertifizierten Geschäftsaktivitäten wird jährlich als Abdeckungsgrad der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Umweltschutz-, Energie- sowie Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystemen ausgewertet. Als Effektivitätsindikator für das Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagement wird die Unfallrate herangezogen, d. h. die Anzahl der Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden. Die Unfallrate ist seit dem Geschäftsjahr 2020 auch Bestandteil der LTI-Pläne der Vorstandsmitglieder und der weltweiten Führungskräfte. Als Ziel hat sich Conti-

ental gesetzt, die Unfallhäufigkeit bis 2030 auf 2,2 Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden zu reduzieren. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de) in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand.

Verantwortlich für das strategische, konzernweite ESH-Management sind Group Environmental and Climate Protection sowie Group Safety and Health, die durch entsprechende Funktionen in den einzelnen Unternehmensbereichen ergänzt werden. Der operative Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz vor Ort liegt in der Verantwortung der Standorte und wird jeweils durch lokale ESH-Managerinnen und -Manager koordiniert.

### Ergebnisse des Konzepts

Zum 31. Dezember 2022 deckten die Managementsysteme der zertifizierten Geschäftsaktivitäten einen Großteil unserer konzernweiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Die Zertifizierungen für das Umweltschutzmanagementsystem erreichten einen Abdeckungsgrad von 76 % (Vj. 76 %), das Energiemanagementsystem von 40 % (Vj. 40 %) und das Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem von 62 % (Vj. 62 %). Die Quoten lagen damit auf dem Vorjahresniveau.

Die Unfallrate liegt im Geschäftsjahr 2022 mit 2,5 Unfällen pro eine Million Arbeitsstunden (Vj. 2,6 Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden) auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr.

| Leistungsindikatoren saubere und sichere Fabriken                                                                                                                                    | 2022 | 2021 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| Zertifizierungen für Umweltschutzmanagementsysteme (ISO 14001) <sup>1</sup><br>Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in %                                     | 76   | 76   |
| Zertifizierungen für Energiemanagementsysteme (ISO 50001) <sup>1</sup><br>Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in %                                          | 40   | 40   |
| Zertifizierungen für Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsysteme (ISO 45001 oder vergleichbar) <sup>1</sup><br>Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in % | 62   | 62   |
| Unfallrate (Anzahl der Unfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden) <sup>2, 3</sup>                                                                                                             | 2,5  | 2,6  |

1 Gezählt wurden gültige Zertifikate, abgeschlossene Rezertifizierungsprozesse und laufende Rezertifizierungsprozesse, wenn das Erreichen der Rezertifizierung als sehr wahrscheinlich eingestuft wurde.

2 Definition: Anzahl der Unfälle während der Arbeitszeit pro eine Million bezahlte Arbeitsstunden. Gezählt ab mehr als einem Ausfalltag, d. h. mit mindestens einem Ausfalltag über den Tag des Unfalls hinaus.

3 Ohne Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter (d. h. nur Stammebelegschaft), ohne Wegeunfälle.

Weitere Informationen zum Themenfeld „saubere und sichere Fabriken“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet unter [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de).

## Benchmark für Qualität

### Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir von unseren Kunden und der Gesellschaft als Benchmark für Qualität anerkannt werden, indem wir sichere und nachhaltige Produkte gewährleisten.

### Konzept

Entscheidend für die Erreichung der Qualitätsführerschaft ist eine qualitätsorientierte Unternehmenskultur. Unsere Qualitätspolitik legt die Leitlinien für die Produkt- und Prozessqualität bei Continental fest. Produktrückrufe, Produkthaftungen und Verfahren infolge von Qualitätsmängeln stellen ein Risiko für das Unternehmen dar, das wir wegen der daraus resultierenden Umsatzeinbußen, Kosten und eines Verlustes an Kunden- und Marktakzeptanz vermeiden wollen. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Risiko- und Chancenbericht in diesem Geschäftsbericht.

Die Umsetzung dieser Leitlinien wird mit lokalen Managementsystemen vorangetrieben. Die konkreten organisatorischen und technischen Vorgaben sind in den jeweiligen Qualitätsmanagement-Handbüchern der Unternehmensbereiche beschrieben. Der Umfang der Zertifizierungen wird jährlich als Abdeckungsgrad der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Qualitätsmanagementsystemen ausgewertet. Als Effektivitätsindikator unseres Qualitätsmanagements dient die Anzahl der neuen Feldqualitätseignisse. Ein Feldqualitätseignis ist eine risikominimierende Maßnahme für ein von Continental hergestelltes und/oder verkauftes Produkt aufgrund eines sicherheitsrelevanten Defekts und/oder der Nichteinhaltung von Regularien, die seitens Continental, eines Kunden und/oder einer Behörde initiiert wurde.

Verantwortlich für das strategische, konzernweite Qualitätsmanagement sind die Unternehmensfunktion Group Quality sowie Qualitätsfunktionen auf verschiedenen Ebenen im Konzern, die in einem weltweiten Netzwerk zusammenarbeiten.

### Ergebnisse des Konzepts

Zum 31. Dezember 2022 deckten zertifizierte Qualitätsmanagementsysteme mit 83 % (Vj. 84 %) einen Großteil unserer konzernweiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab.

Es wurden 30 neue Feldqualitätseignisse im Geschäftsjahr 2022 ermittelt (Vj. 36).

| Leistungsindikatoren Benchmark für Qualität                                               | 2022 | 2021 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| Zertifizierungen für Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001 oder vergleichbar) <sup>1</sup> |      |      |
| Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in %                         | 83   | 84   |
| Neue Feldqualitätseignisse (zum 31.12.) <sup>2</sup>                                      | 30   | 36   |

<sup>1</sup> Gezählt wurden gültige Zertifikate, abgeschlossene Rezertifizierungsprozesse und laufende Rezertifizierungsprozesse, wenn das Erreichen der Rezertifizierung als sehr wahrscheinlich eingestuft wurde.

<sup>2</sup> Definition: Ein Feldqualitätseignis ist eine risikominimierende Maßnahme für ein von Continental hergestelltes und/oder verkauftes Produkt aufgrund eines sicherheitsrelevanten Defekts und/oder der Nichteinhaltung von Regularien, die seitens Continental, eines Kunden und/oder einer Behörde initiiert wurde.

Darüber hinaus finden Sie Angaben zum Umfang von berichtspflichtigen Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen im Geschäftsjahr 2022 in Kapitel 38 in den Sonstigen Erläuterungen im Konzernanhang.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Benchmark für Qualität“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet unter [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de).

## Nachhaltige Managementpraxis

### Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir effektive Managementprozesse, faire Geschäftspraktiken und eine verantwortungsvolle Unternehmensführung umsetzen, die unterschiedliche Perspektiven ausgewogen einbezieht.

### Konzept

Für die Vorbeugung gegen Verstöße in den Bereichen Korruption, Kartellrecht, Geldwäsche und Datenschutz ist die Unternehmensfunktion Group Compliance verantwortlich, die in ein zentrales Team und in regionale Funktionen gegliedert ist. Compliance-Koordinatorinnen und -Koordinatoren in den Ländern und an den Standorten ergänzen diese Struktur. Die Grundlagen des Compliance-Managements sind im Konzern-Compliance-Handbuch geregelt.

Continental strebt ein ganzheitliches Compliance-Managementsystem an, das auf einer umfassenden Analyse potenzieller Compliance-Risiken basiert, gefolgt von der Implementierung geeigneter Richtlinien und Verfahren, Schulungen, Beratung, Überwachung und Kontrollen, die zu kontinuierlichen Lernerfahrungen und Systemverbesserungen führen. Zur Unterstützung der Aufdeckung von Verstößen dienen die sogenannte Integrity Hotline und eine Ombudsstelle.

Als einen weiteren Baustein für nachhaltige Managementpraxis wollen wir die Mitarbeitervielfalt (Diversity), unter der wir Internationalität, Geschlechterbalance, unterschiedliche Erfahrungen und Altersgenerationen verstehen, fördern. Wir haben uns das konzernweite Ziel gesetzt, den Anteil weiblicher Führungskräfte (Executives und Senior Executives) bis 2025 auf 25 % und bis 2030 auf bis zu 30 % zu erhöhen.

Dies wollen wir insbesondere durch das Vorantreiben des Kulturwandels in der Organisation, durch die Erweiterung der Frauennetzwerke und die Durchführung von Diversity-Workshops und spezifischen Veranstaltungen erreichen. Die Geschlechtervielfalt, d. h. der Anteil weiblicher Führungskräfte auf dem Executive- und Senior-Executive-Level, ist seit dem Geschäftsjahr 2020 auch Bestandteil der LTI-Pläne der Vorstandsmitglieder und der weltweiten Führungskräfte. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de) in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand.

Weitere Informationen zum Themenfeld „nachhaltige Managementpraxis“ sowie zu unserem Diversity-Konzept finden Sie im Abschnitt Corporate Governance in diesem Geschäftsbericht. Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie im Risiko- und Chancenbericht im Kapitel Aufbau des internen Kontrollsystems in diesem Geschäftsbericht.

### Ergebnisse des Konzepts

Zum 31. Dezember 2022 steigerte Continental den Anteil weiblicher Führungskräfte auf dem Executive- und Senior-Executive-Level auf 19,1 % (Vj. 17,8 %). Die Zunahme des Anteils weiblicher Führungskräfte belegt, dass unsere Initiativen und Maßnahmen zur Förderung von Geschlechtervielfalt Wirkung zeigen. Der Anteil ohne USA belief sich auf 18,8 %. Für die langfristige Vergütung der Führungskräfte ist die separate Betrachtung der Kennzahl ohne die USA aus juristischen Gründen notwendig.

| Leistungsindikator nachhaltige Managementpraxis                                                 | 2022 | 2021 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| Geschlechtervielfalt – Anteil weiblicher Executives und Senior Executives (zum 31.12.) in %     | 19,1 | 17,8 |
| darin enthaltener Anteil weiblicher Executives und Senior Executives ohne USA (zum 31.12.) in % | 18,8 | n.a. |

Weitere Informationen zum Themenfeld „nachhaltige Managementpraxis“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet unter [www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads](https://www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads).

## Angaben nach EU-Taxonomie-Verordnung (EU-Tax-VO)

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem zur Bestimmung nachhaltiger Geschäftstätigkeiten in der Realwirtschaft. Bei den folgenden Angaben handelt es sich um die Pflichtangaben des Continental-Konzerns nach Art. 8 EU-Tax-VO 2020/852.

### Spezielle Hinweise zur Umsetzung der Offenlegungsvorschriften nach EU-Tax-VO

Die Berichterstattung nach EU-Tax-VO mit Anwendung der Regelungen bezüglich taxonomiekonformer Geschäftstätigkeiten ist für Continental weiterhin mit Unsicherheiten verbunden. Dies ist v.a. darauf zurückzuführen, dass weiterhin unklare und auslegungsbedürftige Formulierungen in den Regulierungen und Erklärungen bezüglich der Ermittlung der taxonomiefähigen und insbesondere der taxonomiekonformen Geschäftstätigkeiten sowie der Berechnungen der Kernleistungsindikatoren Umsatz, Investitionen und Betriebsausgaben bestehen.

Zudem besteht die Regulierung aus verschiedenen Verordnungen, delegierten Rechtsakten sowie offiziellen Antworten auf häufig gestellte Fragen, deren Zusammenwirken aus Sicht von Continental ebenfalls mit Unsicherheiten verbunden ist. Auch wegen der kurzen Umsetzungsfrist, die von der EU-Taxonomie-Verordnung und den publizierten delegierten Rechtsakten gewährt wurde, konnten bislang viele für die Umsetzung relevante Auslegungsfragen nicht abschließend geklärt werden. Darauf weist auch die von der Europäischen Kommission eingesetzte ständige Expertengruppe „EU-Plattform für ein nachhaltiges Finanzwesen“ in ihrem Bericht an die EU-Kommission vom Oktober 2022 explizit hin. Bei der Auslegung der Regulierung berücksichtigen wir zudem die öffentlich kommunizierten Bewertungen von Industrieverbänden der Zuliefer- und Automobilindustrie sowie die Berichtspraxis von europäischen Zulieferern für das Jahr 2021.

Für die Zulieferindustrie hat die EU-Kommission in ihrer vorläufigen Antwort auf häufig gestellte Fragen vom 19. Dezember 2022 zudem festgestellt, dass die explizite Behandlung von Komponenten, beispielsweise für den Transportsektor, erst in späteren Revisionen der delegierten Verordnung detaillierter geregelt wird. Daher weist Continental weiterhin ausdrücklich auf die schwierige Einordnung der Zulieferer im Rahmen der EU-Taxonomie hin.

### Taxonomiefähige Geschäftsaktivitäten

Im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsambition streben wir Klimaneutralität sowie emissionsfreie Mobilität und Industrien bis spätestens 2050 (vgl. auch Abschnitte Klimaneutralität sowie Emissionsfreie Mobilität und Industrien in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung) und damit den Ausbau von sauberer und klimaneutraler Mobilität an. Hierzu haben wir als Bestandteil unserer Nachhaltigkeits-Scorecard Leistungsindikatoren auf Konzernebene eingeführt, um den kontinuierlichen Fortschritt zu überwachen. Aus dieser Scorecard stufen wir das zuordenbare Geschäft mit emissionsfreier Mobilität und Industrie als denjenigen Indikator ein, der alle für Continental als taxonomiefähig in Bezug auf das Umweltziel Klimaschutz gemäß EU-Tax-VO auszuweisenden Geschäftstätigkeiten umfasst. Er setzt sich zusammen aus dem zuordenbaren Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen und dem zuordenbaren kohlenstoffarmen Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus. Diese Tätigkeiten werden nicht als taxonomiefähig unter Anhang II zum delegierten Klimarechtsakt (Umweltziel Anpassung an den Klimawandel) ausgewiesen.

Alle anderen Geschäftstätigkeiten des Continental-Konzerns, die in den zuvor genannten Geschäftstätigkeiten nicht enthalten sind, wurden für das Berichtsjahr als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Insbesondere die Zuordenbarkeit der Geschäftstätigkeit ist für diese Einordnung entscheidend, da für in der Wertschöpfungskette vorgelagerte Geschäftstätigkeiten eine direkte Verbindung nachgewiesen werden sollte, wie die Plattform für nachhaltige Finanzen in ihrem Bericht an die Kommission vom Oktober 2022 ausführt.

Das zuordenbare Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen ordnen wir in die Kategorie 3.6 („Herstellung anderer CO<sub>2</sub>-armer Technologien“) der delegierten Verordnung für Klimaschutz (EU 2021/2139, Anhang I) ein, da es substantiell zur Ermöglichung des Ausbaus von „sauberer oder klimaneutraler Mobilität“ gemäß Art. 10 Abs. 1 c) in Verbindung mit Art. 10 Abs. 1 i) der EU-Tax-VO beiträgt. Es erfüllt aus Sicht von Continental zudem die Bedingungen für ermöglichende Tätigkeiten gemäß Art. 16 der EU-Tax-VO, da diese Geschäftstätigkeit nicht zu Lock-in-Effekten führt und auf der Grundlage von Lebenszyklusüberlegungen wesentliche positive Auswirkungen auf die Umwelt hat. Der maßgebliche Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten fällt in der Nutzungsphase an, wodurch für Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen und deren Komponenten wesentliche positive Auswirkungen auf die Umwelt grundsätzlich angenommen werden können, wie Anhang I der delegierten Verordnung für Klimaschutz in Bezug auf Fahrzeuge ausführt.

Diese Einordnung basiert zudem auf der Antwort der EU-Kommission auf häufig gestellte Fragen vom Dezember 2022, welche feststellt, dass die Herstellung von spezifischen Auto- und Fahrzeugkomponenten nicht standardmäßig unter der Tätigkeit „Herstellung

von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ (3.3) eingestuft werden kann, da in der EU-Taxonomie keine allgemeine Regelung für vorgelegte Tätigkeiten vorgesehen ist.

Darüber hinaus wird das zuordenbare kohlenstoffarme Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus als taxonomiefähig ausgewiesen. Es umfasst neben verschiedenen Industriegeschäften erstmals das Ersatzgeschäft mit hocheffizienten Reifen mit geringem Rollwiderstand für die bereits im Markt vorhandene Bestandsflotte an Fahrzeugen. Dieses Reifenmarktgeschäft mit den beiden höchsten Label-Klassen A und B wird der Kategorie 3.6 zugerechnet („Herstellung anderer CO<sub>2</sub>-armer Technologien“). Die Label-Klassen A und B liegen derzeit eindeutig über dem Marktdurchschnitt und zielen – im Vergleich zu niedrigeren Label-Klassen – auf relevante Reduktionen von Emissionen im Transportsektor ab.

Beim Ersatzgeschäft wird zudem die Bedingung erfüllt, dass die wesentlichen Reduktionen ohne sogenannte Lock-In-Effekte erreicht werden, da die Verbesserung bei der Bestandsflotte erzielt wird, die ohnehin schon im Markt vorhanden ist. Hingegen wird das Erstausrüstungsgeschäft mit hocheffizienten Reifen für Verbrennerfahrzeuge zwar ebenfalls als auf wesentliche Reduktionen abzielend betrachtet, aber als nicht vereinbar mit dem für ermöglichende Geschäftstätigkeiten relevanten Grundsatz der Vermeidung von Lock-in-Effekten gemäß Art. 16 der EU-Tax-VO bewertet. Diese Einordnung wird auch durch die Plattform für nachhaltige Finanzen unterstützt, auch wenn diese Einschätzung nicht bindend ist. Sie führt in ihrem Bericht an die Kommission vom Oktober 2022 bezogen auf Lock-In-Effekte aus, dass bei ermöglichenden Technologien für Verbrennerfahrzeuge als auch für die bis 2025 noch taxonomiefähigen Hybridfahrzeuge im Erstausrüstungsgeschäft davon auszugehen ist, dass Lock-In-Effekte entstehen, während diese bei elektrischen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen nicht entstünden.

Die verschiedenen Industriegeschäfte, die Continental als taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten ausweist, umfassen im Wesentlichen die Herstellung von Komponenten für Windkraft- und Solaranlagen sowie erstmalig auch die Herstellung von Materialien zur Dämmung von Industrieanlagen. Abweichend von der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2021 ordnet Continental diese Geschäfte ebenfalls der Kategorie 3.6 („Herstellung anderer CO<sub>2</sub>-armer Technologien“) zu, da die Geschäftstätigkeiten auf wesentliche Reduktionen abzielen und damit wesentliche Beiträge zum Ausbau von erneuerbaren Energien sowie zur Einsparung von Energie durch Dämmung beispielsweise in Industrieanlagen leisten. Diese Einordnung lässt sich mit Bezug auf die Antwort der EU-Kommission auf häufig gestellte Fragen vom Dezember 2022 begründen, die ausführt, dass die Zwischenschritte in der Wertschöpfungskette nicht automatisch taxonomiefähig sind, wenn sich die Beschreibung nur auf die Herstellung von Endprodukten bezieht. Zudem erfasst die Beschreibung der Geschäftstätigkeiten gemäß den Kategorien 3.1 bis 3.5 diese Komponenten nicht.

Für alle dargelegten Einordnungen nach Kategorie 3.6 ist es nach Auffassung von Continental unerheblich, welche Funktionen die Zulieferertechnologien in den emissionsfreien Fahrzeugen oder anderen Endprodukten erfüllen, solange sie die Ziele gemäß Art. 10 Abs. 1 ermöglichen und gemäß der Tätigkeitsbeschreibung der Kategorie

3.6 darauf abzielen, substanzielle Reduktionen von CO<sub>2</sub>-Emissionen über den Lebenszyklus hinweg zu erzielen.

Bei der Einordnung legen wir die öffentlich verfügbaren Informationen bis zum Zeitpunkt der Berichterstellung zugrunde.

### **Taxonomiefähige Umsätze**

Die Aufstellung des Umsatzes erfolgte gemäß Abschnitt 1.1.1 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) in Übereinstimmung mit den IFRS-Rechnungslegungsvorschriften (siehe Tabellen am Ende dieser nichtfinanziellen Erklärung). Durch die von Continental gewählte Ermittlungsmethode werden hierbei Doppelzählungen vermieden.

Informationen zum gesamten Umsatz des Continental-Konzerns (dem Nenner der Kennzahlenberechnung) sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Umsatzerlöse in diesem Geschäftsbericht zu finden.

### **Taxonomiefähige Investitionen und Betriebsausgaben**

Die taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben wurden gemäß der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) sowie unter Berücksichtigung der Klarstellungen der EU-Kommission vom Oktober 2022 erfasst.

Bei den Angaben der taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben nach der sogenannten Kategorie a handelt es sich jeweils um Zuschlüsselungen auf Grundlage des taxonomiefähigen Umsatzanteils. Denn geschäftsmodellbedingt werden die Anlagen, Maschinen und Gebäude des Continental-Konzerns sowohl für die taxonomiefähigen Tätigkeiten als auch für andere Tätigkeiten genutzt. Dies gilt sowohl für Investitionen in als auch für Betriebsausgaben auf Basis des Umsatzanteils berichtet werden sollten, wenn die Geschäfte sowohl taxonomiefähige als auch nicht-taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten enthalten.

Die Zuschlüsselung erfolgt dabei auf Geschäftsfeldebene für Investitionen bzw. Unternehmensbereichsebene für Betriebsausgaben und nicht nach einzelnen Standorten, um Doppelzählungen zu vermeiden, interne Geschäfte sowie Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen und der Matrixstruktur des Konzerns Rechnung zu tragen. Eine solche Vorgehensweise der Zuschlüsselung wird auch durch die Plattform für nachhaltige Finanzen in ihrem Bericht an die Kommission vom Oktober 2022 grundsätzlich nahegelegt, die für ermöglichende Geschäfte ausführt, dass Investitionen und Betriebsausgaben auf Basis des Umsatzanteils berichtet werden sollten, wenn die Geschäfte sowohl taxonomiefähige als auch nicht-taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten enthalten.

Die aufgeführten, als taxonomiefähig bewerteten, einzelnen Maßnahmen sowie der Erwerb von Produkten aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten gemäß Kategorie c wurden separat erfasst und vor der Zuschlüsselung herausgerechnet. Durch die von Continental gewählte Zuschlüsselung und das vorherige Herausrechnen der Kategorie c werden Doppelzählungen bei Investitionen und Betriebsausgaben vermieden.

Bei der Bewertung von Kategorie c geht Continental davon aus, dass sowohl der Erwerb von Produkten aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten als auch die Durchführung einzelner Maßnah-

men, durch welche die Geschäftstätigkeiten von Continental kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der aus der Geschäftstätigkeit von Continental resultierende Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt werden kann, zu taxonomiefähigen Investitionsausgaben und Betriebsausgaben führen kann. Diese Produkte und Maßnahmen umfassen Geschäftstätigkeiten, die aktiv zur Erreichung unseres Dekarbonisierungsfahrplans beitragen. Dies sind insbesondere die folgenden in Anhang I der delegierten Verordnung für Klimaschutz genannten Geschäftstätigkeiten:

- › 3.3 Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien durch den Erwerb von Fahrzeugen
- › 7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten, was neben der Dämmung von Anlagen insbesondere auch die Dämmung von Gebäuden sowie Installation und Austausch energieeffizienter Lichtquellen beinhaltet
- › 7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)
- › 7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden
- › 7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien wie vor allem Solaranlagen auf Werkshallen

Die Aufstellung der Investitionen erfolgte gemäß Abschnitt 1.1.2 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) in Übereinstimmung mit den IFRS-Rechnungsvorschriften. Informationen zu den gesamten Investitionen des Continental-Konzerns sind im Konzernanhang in der Segmentberichterstattung (Kapitel 1) in diesem Geschäftsbericht zu finden. Die Angaben beziehen sich auf Investitionen in die im Konzernanhang dargestellten immateriellen Vermögenswerte (Kapitel 14), Sachanlagen (Kapitel 15), Leasing (Kapitel 16) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Kapitel 17).

Die Betriebsausgaben definieren sich gemäß Abschnitt 1.1.3 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) und wurden kalkulatorisch wie oben beschrieben ermittelt. Continental berücksichtigt dabei im Nenner der Kennzahlenberechnung für die Betriebsausgaben direkte, nicht kapitalisierte Kosten, die durch Forschung und Entwicklung (netto), Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing sowie Wartung und Reparaturen im Geschäftsjahr anfielen.

Continental weist darauf hin, dass nach eigener Auffassung verschiedene Auslegungen der Anforderungen bezüglich der Investitionen und Betriebsausgaben, insbesondere für die Kategorie c sowie zu Betriebsausgaben allgemein, weiterhin zu Unsicherheiten in der Ermittlung der Taxonomieangaben führen.

#### **Taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten**

Continental weist derzeit keine Geschäftstätigkeiten als taxonomiekonform aus.

Für alle Geschäftstätigkeiten, die nach den Kategorien 3.6 ausgewiesen werden, sind spezifische, vergleichende Lebenszyklusanalysen die Voraussetzung, diese auch als taxonomiekonform auszuweisen. Diese müssen erhebliche Einsparungen an Lebenszyklus-Emissio-

nen im Vergleich zu der leistungsfähigsten am Markt verfügbaren alternativen Technologie oder Lösung bzw. zu dem leistungsfähigsten am Markt verfügbaren alternativen Produkt nachweisen. Zudem müssen die Lebenszyklusanalysen nach vorgegebenen Standards extern verifiziert werden. Eine vereinfachende Lebenszyklusbetrachtung, wie sie die Taxonomie-Verordnung (2020/852) selbst fordert, ist nach der delegierten Verordnung für Klimaschutz (2021/2139) für die Kategorie 3.6 nicht mehr ausreichend.

Diese spezifischen vergleichenden Lebenszyklusanalysen sind derzeit aus verschiedenen Gründen aus Sicht von Continental nicht möglich:

- › Das zuordenbare Geschäft von Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen definiert sich dadurch, dass die Endprodukte Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen sind. Durch die ausgewiesenen taxonomiefähigen Geschäftstätigkeiten ermöglicht Continental als Zulieferer die Herstellung solcher Fahrzeuge. Dabei werden die Emissionen der Fahrzeuge aber nicht reduziert, da sie per definitionem bereits als emissionsfrei betrachtet werden. Selbst wenn eine Lebenszyklusanalyse durchführbar wäre, könnte sie daher keine erheblichen Einsparungen nachweisen. Zu einer gleichen Einschätzung kommt Continental auch bezogen auf alle Komponenten innerhalb des zuordenbaren kohlenstoffarmen Geschäfts über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus, sofern die jeweiligen Endprodukte nicht mit direkten Emissionen verbunden sind. Dies gilt beispielsweise für Komponenten von Technologien für erneuerbare Energien.
- › Für das weitere zuordenbare kohlenstoffarme Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus wären solche Lebenszyklusanalysen theoretisch möglich, lassen sich aber aus Sicht von Continental sowohl aus praktischen Gründen als auch bedingt durch unklare Vorgaben für die als taxonomiefähig ausgewiesenen Geschäftstätigkeiten nicht nachprüfbar regulierungskonform durchführen:
- › Zu den praktischen Gründen zählt, dass die betroffenen Geschäftsaktivitäten aus einer Vielzahl an Produkten bestehen, die sich in einer Vielzahl von Anwendungen wiederfinden. Unter der Annahme, dass einzelne Produkte eine erlaubte sogenannte Funktionseinheit der Lebenszyklusanalyse wären, wären für einzelne Anwendungen dieser Produkte theoretisch Lebenszyklusanalysen möglich. Für den kompletten Umfang der Geschäftsaktivitäten wäre dies jedoch weder angemessen noch in der vorgegebenen Zeit durchführbar.
- › Nach Analyse von Continental ist eine möglicherweise vereinfachte Betrachtung auf Produktgruppenebene oder vergleichbare Aggregationen weder durch die delegierte Verordnung noch durch Antworten der EU-Kommission auf häufig gestellte Fragen bislang so weit geregelt worden, dass ein externer Verifizierer die Berechnung nachprüfbar und regulierungskonform verifizieren könnte.
- › Zudem hat die Kommission erst in ihren Antworten auf häufig gestellte Fragen im Dezember 2022 erste und aus Sicht von Continental wenig klarstellende Antworten zur Beurteilung der nachzuweisenden „erheblichen Einsparung“ sowie zur Defini-

tion von Vergleichstechnologien und deren Performance gegeben. Aus Sicht von Continental können die Ausführungen der Kommission aufgrund der Kurzfristigkeit nicht mehr berücksichtigt werden, sind vor der Veröffentlichung im Amtsblatt noch nicht ausreichend verbindlich und geben zudem weiterhin keinen ausreichend verlässlichen Rahmen für vergleichende Lebenszyklusanalysen.

Für alle Fälle gilt zudem die Feststellung der EU-Kommission in ihren Antworten auf häufig gestellte Fragen vom Dezember 2022, dass die detaillierte Klärung der Einordnung von Zulieferern noch aussteht. Dies schließt aus Sicht von Continental auch die verlässlichere Klärung in Bezug auf Lebenszyklusbetrachtungen durch Zulieferer ein.

Da Continental derzeit keine Tätigkeiten als taxonomiekonform ausweist, werden auch keine taxonomiekonformen Investitionen oder Betriebsausgaben ausgewiesen. Auch das Ausweisen von taxonomiekonformen Investitionen und Betriebsausgaben nach Kategorie c ist derzeit aus Sicht von Continental nicht möglich, da für das Einhalten der technischen Bewertungskriterien und Mindestschutzvorschriften entlang der gesamten Wertschöpfungskette noch nicht ausreichend Nachweise vorliegen.

#### **Offenzulegende Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung**

Bei den folgenden Übersichten der Taxonomieangaben sei darauf hingewiesen, dass diese entsprechend den Vorgaben der Meldebögen des Anhangs 2 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) angefertigt wurden.

Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten und Auslegungen der Taxonomie-Verordnung ist diese Einschränkung relevant, da sie beispielsweise bedeutet, dass die Bezeichnungen als ökologisch nachhaltige bzw. als nicht ökologisch nachhaltige Aktivitäten sich nur auf die Bewertung nach EU-Tax-VO beziehen und nicht allgemeingültig sind.

Continental hat keine Geschäftstätigkeiten gemäß der zusätzlichen delegierten Verordnung für die Bereiche Gas- und Nukleartätigkeiten (2022/1214) und verzichtet daher auf die Angabe der spezifischen Meldebögen.

## Meldebögen nach EU-Taxonomie-Verordnung (EU-Tax-VO)

Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2022

| Wirtschaftstätigkeiten                                                                                                     | Code(s) | Absoluter Umsatz | Umsatzanteil   | Kriterien für einen wesentlichen Beitrag |                              |                              |                     |                     |                                     | DNSH-Kriterien<br>(Keine erhebliche Beeinträchtigung) |                              |                              |                     |                     |                                     | Mindestschutz | Taxonomie-konformer Umsatzanteil 2022 | Taxonomie-konformer Umsatzanteil 2021 | Kategorie ermöglichende Tätigkeiten | Kategorie Übergangstätigkeiten |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------|----------------|------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|---------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
|                                                                                                                            |         |                  |                | Klimaschutz                              | Anpassung an den Klimawandel | Wasser- und Meeresressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biologische Vielfalt und Ökosysteme | Klimaschutz                                           | Anpassung an den Klimawandel | Wasser- und Meeresressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biologische Vielfalt und Ökosysteme |               |                                       |                                       |                                     |                                |
|                                                                                                                            |         | Mio €            | %              | %                                        | %                            | %                            | %                   | %                   | %                                   | J/N                                                   | J/N                          | J/N                          | J/N                 | J/N                 | J/N                                 | J/N           | %                                     | %                                     | E                                   | T                              |
| <b>A. Taxonomie Tätigkeiten</b>                                                                                            |         |                  |                |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                       |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)                                                                 |         |                  |                |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                       |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| <b>Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>                                                 |         | <b>0,0</b>       | <b>0,0 %</b>   |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                       |                              |                              |                     |                     |                                     |               | <b>0,0 %</b>                          | <b>n.a.</b>                           |                                     |                                |
| A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)                  |         |                  |                |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                       |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| Herstellung anderer CO <sub>2</sub> -armer Technologien                                                                    | 3.6     | 2.804,6          | 7,1 %          |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                       |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| <b>Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b> |         | <b>2.804,6</b>   | <b>7,1 %</b>   |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                       |                              |                              |                     |                     |                                     |               | <b>0,0 %</b>                          | <b>n.a.</b>                           |                                     |                                |
| <b>Total (A.1 + A.2)</b>                                                                                                   |         | <b>2.804,6</b>   | <b>7,1 %</b>   |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                       |                              |                              |                     |                     |                                     |               | <b>0,0 %</b>                          | <b>n.a.</b>                           |                                     |                                |
| <b>B. Taxonomie Tätigkeiten</b>                                                                                            |         |                  |                |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                       |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| <b>Umsatz nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)</b>                                                                        |         | <b>36.604,3</b>  | <b>92,9 %</b>  |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                       |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| <b>Gesamt (A + B)</b>                                                                                                      |         | <b>39.408,9</b>  | <b>100,0 %</b> |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                       |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen“ nach Vorgabe des Anhangs II der delegierten Verordnung 2021/2178 der EU-Kommission.

Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym:

› „Wirtschaftstätigkeiten“ als „Geschäftstätigkeiten“

› „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)“ als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten“

› „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)“ als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten“

## Anteil der Investitionen für Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2022

| Wirtschaftstätigkeiten                                                                                                              | Code(s) | Absoluter CapEx | Anteil CapEx  | Kriterien für einen wesentlichen Beitrag |                              |                              |                     |                     |                                     | DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung) |                              |                              |                     |                     |                                     | Mindestschutz | Taxonomie-konformer CapEx-Anteil 2022 | Taxonomie-konformer CapEx-Anteil 2021 | Kategorie ermöglichende Tätigkeiten | Kategorie Übergangstätigkeiten |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------|---------------|------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|---------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
|                                                                                                                                     |         |                 |               | Klimaschutz                              | Anpassung an den Klimawandel | Wasser- und Meeresressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biologische Vielfalt und Ökosysteme | Klimaschutz                                        | Anpassung an den Klimawandel | Wasser- und Meeresressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biologische Vielfalt und Ökosysteme |               |                                       |                                       |                                     |                                |
|                                                                                                                                     |         | Mio €           | %             | %                                        | %                            | %                            | %                   | %                   | %                                   | J/N                                                | J/N                          | J/N                          | J/N                 | J/N                 | J/N                                 | J/N           | %                                     | %                                     | E                                   | T                              |
| <b>A. Taxonomie Tätigkeiten</b>                                                                                                     |         |                 |               |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| A.1. CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)                                                                   |         |                 |               |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| <b>CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>                                                           |         | <b>0,0</b>      | <b>0,0%</b>   |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               | <b>0,0%</b>                           | n. a.                                 |                                     |                                |
| A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)                           |         |                 |               |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien                                                                         | 3.3     | 0,1             | 0,0%          |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| Herstellung anderer CO <sub>2</sub> -armer Technologien                                                                             | 3.6     | 171,9           | 7,1%          |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten                                                                  | 7.3     | 1,4             | 0,1%          |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen) | 7.4     | 0,7             | 0,0%          |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden     | 7.5     | 1,5             | 0,1%          |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien                                                       | 7.6     | 7,4             | 0,3%          |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| <b>CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>           |         | <b>183,1</b>    | <b>7,5%</b>   |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               | <b>0,0%</b>                           | n. a.                                 |                                     |                                |
| <b>Total (A.1 + A.2)</b>                                                                                                            |         | <b>183,1</b>    | <b>7,5%</b>   |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               | <b>0,0%</b>                           | n. a.                                 |                                     |                                |
| <b>B. Taxonomie Tätigkeiten</b>                                                                                                     |         |                 |               |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| <b>CapEx nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)</b>                                                                                  |         | <b>2.243,3</b>  | <b>92,5%</b>  |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |
| <b>Gesamt (A + B)</b>                                                                                                               |         | <b>2.426,4</b>  | <b>100,0%</b> |                                          |                              |                              |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                              |                     |                     |                                     |               |                                       |                                       |                                     |                                |

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen“ nach Vorgabe des Anhangs II der delegierten Verordnung 2021/2178 der EU-Kommission.

Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym:

› „Wirtschaftstätigkeiten“ als „Geschäftstätigkeiten“

› „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)“ als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten“

› „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)“ als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten“

Der hier verwendete Begriff „CapEx“ ist synonym zu dem im Text zur EU-Taxonomie verwendeten Begriff der Investitionen.

## Anteil der Betriebsausgaben für Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2022

| Wirtschaftstätigkeiten                                                                                                              | Code(s) | Absoluter OpEx | Anteil OpEx    | Kriterien für einen wesentlichen Beitrag |                              |                               |                     |                     |                                     | DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung) |                              |                               |                     |                     |                                     | Mindestschutz | Taxonomie-konformer OpEx-Anteil 2022 | Taxonomie-konformer OpEx-Anteil 2021 | Kategorie ermögl-ichende Tätig-keiten | Kategorie Über-gangs-tätig-keiten |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------|----------------|------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|---------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
|                                                                                                                                     |         |                |                | Klimaschutz                              | Anpassung an den Klimawandel | Wasser- und Meeres-ressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biologische Vielfalt und Ökosysteme | Klimaschutz                                        | Anpassung an den Klimawandel | Wasser- und Meeres-ressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biologische Vielfalt und Ökosysteme |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
|                                                                                                                                     |         | Mio €          | %              | %                                        | %                            | %                             | %                   | %                   | %                                   | J/N                                                | J/N                          | J/N                           | J/N                 | J/N                 | J/N                                 | J/N           | %                                    | %                                    | E                                     | T                                 |
| <b>A. Taxonomie Tätigkeiten</b>                                                                                                     |         |                |                |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)                                                                          |         |                |                |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| <b>OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>                                                            |         | <b>0,0</b>     | <b>0,0 %</b>   |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               | <b>0,0 %</b>                         | n. a.                                |                                       |                                   |
| A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)                           |         |                |                |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien                                                                         | 3.3     | 0,0            | 0,0 %          |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| Herstellung anderer CO <sub>2</sub> -armer Technologien                                                                             | 3.6     | 219,7          | 6,1 %          |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten                                                                  | 7.3     | 0,1            | 0,0 %          |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen) | 7.4     | 0,0            | 0,0 %          |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden     | 7.5     | 0,1            | 0,0 %          |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien                                                       | 7.6     | 0,1            | 0,0 %          |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| <b>OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>            |         | <b>220,1</b>   | <b>6,1 %</b>   |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               | <b>0,0 %</b>                         | n. a.                                |                                       |                                   |
| <b>Total (A.1 + A.2)</b>                                                                                                            |         | <b>220,1</b>   | <b>6,1 %</b>   |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               | <b>0,0 %</b>                         | n. a.                                |                                       |                                   |
| <b>B. Taxonomie Tätigkeiten</b>                                                                                                     |         |                |                |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| <b>OpEx nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)</b>                                                                                   |         | <b>3.362,3</b> | <b>93,9 %</b>  |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |
| <b>Gesamt (A + B)</b>                                                                                                               |         | <b>3.582,4</b> | <b>100,0 %</b> |                                          |                              |                               |                     |                     |                                     |                                                    |                              |                               |                     |                     |                                     |               |                                      |                                      |                                       |                                   |

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen“ nach Vorgabe des Anhangs II der delegierten Verordnung 2021/2178 der EU-Kommission.

Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym:

› „Wirtschaftstätigkeiten“ als „Geschäftstätigkeiten“

› „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)“ als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten“

› „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)“ als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten“

Der hier verwendete Begriff „OpEx“ ist synonym zu dem im Text zur EU-Taxonomie verwendeten Begriff der Betriebsausgaben.

## Informationen zur Entwicklung weiterer Nachhaltigkeitsthemenfelder

Informationen zur Entwicklung von Themenfeldern, die zwar als relevant für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens identifiziert wurden, jedoch gemäß einer internen Analyse nicht als berichtsrelevant für die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung eingestuft wurden, sind wie folgt zu finden:

- › Themenfeld „Innovationen und Digitalisierung“: Kapitel Forschung und Entwicklung auf Seite 35 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- › Themenfeld „sichere Mobilität“: Kapitel Forschung und Entwicklung auf Seite 35 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- › Themenfeld „langfristige Wertschöpfung“: Kapitel Unternehmenssteuerung auf Seite 32 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- › Themenfeld „gesellschaftliches Engagement“: im integrierten Nachhaltigkeitsbericht

Den integrierten Nachhaltigkeitsbericht finden Sie im Internet unter [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de).

# Wirtschaftsbericht

## Rahmenbedingungen

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Steigende Inflationsraten, die durch den Krieg in der Ukraine noch verschärft wurden, und die Anhebung der Leitzinsen durch viele Zentralbanken zur Bekämpfung der Inflation dämpften im Jahr 2022 die wirtschaftliche Entwicklung weltweit. Gemäß dem World Economic Outlook Update (WEO Update) des Internationalen Währungsfonds (IWF) von Januar 2023 wuchs die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2022 um 3,4 %. Die IWF-Prognose eines Wachstums von 4,4 % von Januar 2022 wurde damit nicht erreicht.

Im Euroraum stieg 2022 gemäß der Statistikbehörde Eurostat das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 3,5 % gegenüber dem Vorjahr. In Deutschland erhöhte sich gemäß Statistischem Bundesamt das BIP um 1,9 %. Frankreich, Italien und Spanien, die weiteren großen Volkswirtschaften des Euroraums, wiesen laut IWF Wachstumsraten von knapp 3 % bis rund 5 % aus. Andere Volkswirtschaften Europas verzeichneten 2022 ebenfalls ähnliche Wachstumsraten ihrer Wirtschaft wie der Euroraum. Das Vereinigte Königreich erreichte gemäß IWF beispielsweise ein Wachstum von 4,1 %. Für Russland schätzte der IWF dagegen einen BIP-Rückgang um 2,2 %.

In Nordamerika erhöhte sich im Jahr 2022 das BIP der USA gemäß dem Bureau of Economic Analysis um 2,1 %. Für Kanada und Mexiko wies der IWF BIP-Zuwächse von 3,5 % bzw. 3,1 % aus. Auch in anderen amerikanischen Ländern setzte sich 2022 die wirtschaftliche Erholung fort. Für Brasilien beispielsweise schätzte der IWF einen BIP-Anstieg um 3,1 %.

Die asiatischen Länder verzeichneten im Berichtsjahr gemäß IWF ebenfalls eine Fortsetzung der konjunkturellen Belebung. Sehr hohe Wachstumsraten erreichten 2022 die indische Wirtschaft mit einem BIP-Zuwachs um 6,8 % sowie die ASEAN-Staaten mit einem BIP-Anstieg um 5,2 %. Geringere Wachstumsraten wiesen gemäß IWF China und Japan mit BIP-Erhöhungen um 3,0 % bzw. 1,4 % aus.

### Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 61 % (Vj. 61 %) am Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2022 den bedeutendsten Kundenkreis für Continental. Den wesentlichen Anteil steuerte hierzu der Unternehmensbereich Automotive bei, aber auch die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech erwirtschafteten in diesem Marktsegment signifikante Umsatzerlöse.

Das zweitgrößte Marktsegment für Continental ist mit 28 % (Vj. 28 %) vom Gesamtumsatz im Geschäftsjahr 2022 das weltweite Ersatzreifengeschäft für Pkw und Nutzfahrzeuge. Wegen des deutlich höheren Anteils von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen am Ersatzreifengeschäft ist ihre Entwicklung von besonderer Bedeutung für unseren wirtschaftlichen Erfolg.

Das drittgrößte Marktsegment für Continental ist mit rund 9 % vom Gesamtumsatz (Vj. 9 %) das weltweite Geschäft mit Industriekunden und Ersatzteilen des Unternehmensbereichs ContiTech.

Die größte Absatzregion von Continental ist weiterhin Europa mit einem Umsatzanteil von 47 % im Berichtsjahr (Vj. 49 %), gefolgt von Nordamerika mit 27 % (Vj. 25 %) und Asien-Pazifik mit 22 % (Vj. 22 %).

### Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen

Im Jahr 2022 sanken in vielen Automobilmärkten der Welt die Neuzulassungen von Pkw. Die Verfügbarkeit vieler Pkw-Modelle blieb infolge mangelnder Vorprodukte, wie insbesondere Halbleiter, zu meist eingeschränkt. Hinzu kamen die gestiegenen Preise für Pkw, die hohen Inflationsraten für andere Konsumgüter und die durch den Krieg in der Ukraine ausgelöste Unsicherheit vieler Verbraucher.

Auf dem europäischen Pkw-Markt (EU27, EFTA und Vereinigtes Königreich) wurden 2022 nach vorläufigen Daten des Verbands der Automobilindustrie (VDA) mit 11,3 Mio Einheiten 4 % weniger Neufahrzeuge als im Vorjahr zugelassen. In Japan sank der Pkw-Absatz um 6 %, in den USA um 8 %. Brasilien verzeichnete einen leichten Rückgang um 1 %. In Russland brach 2022 der Pkw-Absatz um 59 % ein, da sich zahlreiche internationale Automobilhersteller aufgrund des Kriegs in der Ukraine zurückzogen.

Dagegen stieg 2022 gemäß VDA der Absatz in China, dem größten Pkw-Markt der Welt, um 10 % auf 23,2 Mio Einheiten, auch dank einer Steuerreduktion auf einen Großteil der verkauften Pkw. In Indien erhöhte sich der Absatz der Neufahrzeuge 2022 um 23 % auf 3,8 Mio Einheiten.

Weltweit bewegten sich 2022 die Pkw-Neuzulassungen gemäß vorläufigen Daten des Fahrzeugherstellers Renault auf Vorjahresniveau.

### Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Die gestörten Lieferketten infolge des Kriegs in der Ukraine und der pandemiebedingten Lockdowns in China belasteten im ersten Halbjahr 2022 in vielen Regionen die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t. Besonders betroffen war Europa.

Im zweiten Halbjahr stabilisierte sich die Versorgungssituation. Auch die Verfügbarkeit der bislang sehr knappen Halbleiter verbesserte sich. Infolgedessen weiteten viele Hersteller ihre Fertigung spürbar aus.

Europa verzeichnete im Berichtsjahr aufgrund des Produktionseinbruchs in Russland und rückläufiger Volumina in anderen Ländern Osteuropas insgesamt nach vorläufigen Daten einen Rückgang der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 1 %.

Nordamerika und China erhöhten dagegen 2022 ihre jeweilige Produktion um 10 % bzw. um 6 %.

Die weltweite Produktion stieg 2022 nach vorläufigen Zahlen um 7 % auf 82,4 Mio Einheiten.

### Entwicklung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen > 6 t wurde im Berichtszeitraum in unserem Kernmarkt Europa durch gestörte Lieferketten zunächst belastet. Insbesondere in Osteuropa wurde die Fertigung zudem durch die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine stark beeinträchtigt. Im weiteren Jahresverlauf wurde die Fertigung insbesondere in West- und Zentraleuropa wieder erhöht, wodurch im Gesamtjahr 2022 der Rückgang der Produktion in Osteuropa nahezu kompensiert wurde. Im Vergleich zum Vorjahr sank das Fertigungsvolumen nach vorläufigen Daten insgesamt um 1 %.

In unserem anderen Kernmarkt Nordamerika führte das kräftige Wachstum der Wirtschaft nach vorläufigen Zahlen zu einer deutlichen Belebung der Nachfrage und Erhöhung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen um 9 %.

### Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Nach einem starken ersten Quartal 2022 zeigte sich in Europa und Nordamerika in den folgenden drei Quartalen ein deutlicher Rückgang der Nachfrage. Die Preisanhebungen infolge der erheblichen Kostensteigerungen durch den Krieg in der Ukraine hatten vorgezogene Käufe vieler Reifenhändler ausgelöst.

Im Gesamtjahr 2022 stieg der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t in Europa (ohne Russland) um 2 %. In Nordamerika reduzierte sich die Nachfrage im Berichtsjahr um 4 %. In China führten die Eindämmungsmaßnahmen gegen die COVID-19-Pandemie zu einem Absatzeinbruch um 14 %. Weltweit sank der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Daten im Berichtsjahr um 2 %.

### Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

In unseren Kernmärkten Europa (ohne Russland) und Nordamerika stieg im Jahr 2022 die Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge > 6 t nach vorläufigen Daten um 6 % bzw. um 13 % gegenüber dem Vorjahr.

### Entwicklung der Industrieproduktion

Neben der Fahrzeugproduktion und dem Ersatzgeschäft für die Automobilindustrie ist die Entwicklung verschiedener weiterer Industrien entscheidend für den Erfolg unseres Unternehmensbereichs ContiTech. Produkte von ContiTech werden insbesondere in Anlagen, Maschinen und Fahrzeugen für den Schienenverkehr, den Bergbau, die Agrarindustrie sowie für weitere wichtige Schlüsselindustrien verwendet. Als übergeordneter Indikator für die Entwicklung des ContiTech-Geschäfts mit Industriekunden wird daher neben der allgemeinen Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts insbesondere die Entwicklung der Industrieproduktion angesehen.

Im Berichtszeitraum wurde die Industrieproduktion im Euroraum durch gestörte Lieferketten und gestiegene Kosten belastet, hauptsächlich im zweiten Quartal. Dagegen stieg 2022 die Industrieproduktion in den USA kräftig. In China beeinträchtigten die zeitweisen Lockdowns zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie v.a. die Entwicklung im zweiten und im vierten Quartal 2022. Dafür verzeichnete China eine stärkere Belebung der Industrieproduktion im ersten und im dritten Quartal des Berichtsjahres.

## Entwicklung der Rohstoffmärkte

Im Berichtsjahr führten die gegen Russland verhängten Sanktionen zunächst zu einer Verknappung des Angebots bei vielen Rohstoffen und aufgrund dessen zu kräftigen Preiserhöhungen. Angebotsausweitungen anderer Lieferanten und eine rückläufige Nachfrage infolge des sich abschwächenden Wirtschaftswachstums vieler Volkswirtschaften bewirkten im weiteren Jahresverlauf wieder stark sinkende Preise vieler Rohstoffe – bei einigen Rohstoffen sogar bis unter deren Preisniveau zu Jahresbeginn.

Kohlenstoffstahl und Edelstahl sind Vormaterialien vieler von Continental verbauter mechanischer Komponenten wie z.B. Druckgussteile. Stahldraht wird insbesondere in der Reifenproduktion als Stahlcord, aber auch in Förderbändern oder Zahnriemen zur Erhöhung der Zugfestigkeit eingesetzt. Aluminium wird v.a. für Druckguss-, Stanz- und Biegeteile verwendet, während Kupfer vor allem in Elektromotoren, mechatronischen Bauteilen sowie Leiterplatten zum

### Veränderungen von Fahrzeugproduktion, Reifenersatzgeschäft und Industrieproduktion im Jahr 2022 (gegenüber 2021)

| Pkw und leichte Nutzfahrzeuge |                    |                      | Industrieproduktion |       |
|-------------------------------|--------------------|----------------------|---------------------|-------|
|                               | Fahrzeugproduktion | Reifenersatzgeschäft |                     |       |
| Europa                        | -1 %               | 2 %                  | Eurozone            | 0,7 % |
| Nordamerika                   | 10 %               | -4 %                 | USA                 | 4,0 % |
| China                         | 6 %                | -14 %                | China               | 4,0 % |
| <b>Weltweit</b>               | <b>7 %</b>         | <b>-2 %</b>          |                     |       |

| Mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge |                    |                      |
|-----------------------------------------|--------------------|----------------------|
|                                         | Fahrzeugproduktion | Reifenersatzgeschäft |
| Europa                                  | -1 %               | 6 %                  |
| Nordamerika                             | 9 %                | 13 %                 |

Vorläufige Daten.

Quellen:

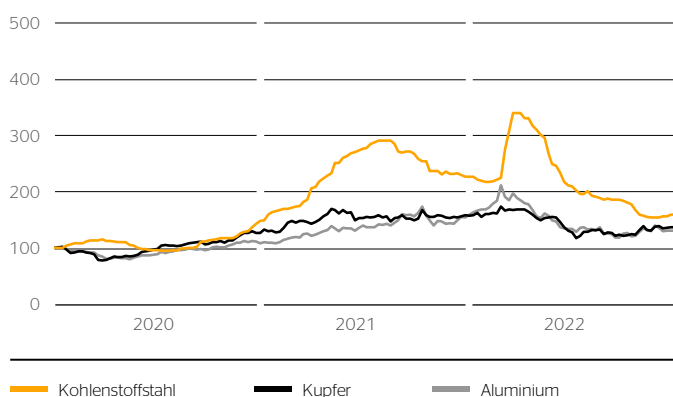
Fahrzeugproduktion: S&P Global (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei).

Reifenersatzgeschäft: LMC International Ltd. (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa (ohne Russland) und Türkei).

Industrieproduktion: Bloomberg.

**Stahl, Kupfer und Aluminium**

indexiert auf den 1. Januar 2020

**Quellen:**

Kohlenstoffstahl: Warmbreitband Nordeuropa ab Werk, von Kallanish Commodities (€/metrische Tonne, mt).

Kupfer und Aluminium: rollierende Dreimonatskontrakte der London Metal Exchange (US-Dollar/mt).

Einsatz kommt. Die Preise für Kohlenstoffstahl, die sich bereits im Vorjahr stark erhöht hatten, sanken 2022 im Jahresdurchschnitt auf Eurobasis um ca. 6 %. Der Preis für Kupfer, der im Vorjahr ebenfalls kräftig gestiegen war, reduzierte sich im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 5 %. Der Preis für Aluminium stieg hingegen im Jahr 2022 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 9 %.

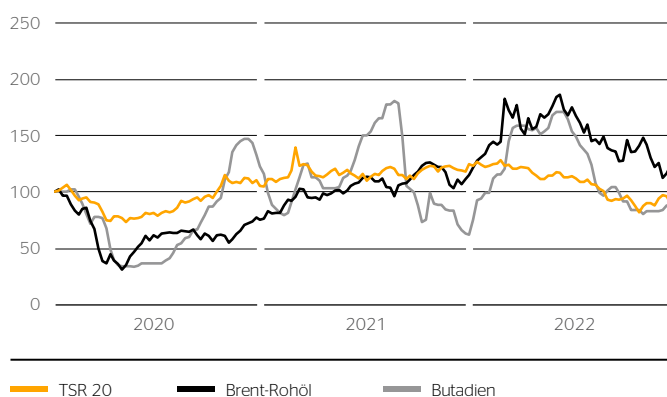
Edelmetalle wie Silber und Gold werden sowohl von Continental als auch von unseren Zulieferern für die Beschichtung von Bauteilen verwendet. Der Preis für Gold blieb 2022 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis auf dem Niveau des Vorjahres. Dagegen sank der Preis für Silber im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 13 %.

Bei Naturkautschuken führte ab Sommer 2022 die sich abschwächende Reifennachfrage zu sinkenden Preisen. Beispielsweise sank der Preis für Naturkautschuk TSR 20 im Jahresdurchschnitt 2022 auf US-Dollar-Basis um 8 % im Vergleich zum Vorjahreswert.

Rohöl ist der wichtigste Ausgangsgrundstoff für Synthesekautschukvormaterialien wie Butadien und Styrol, aber auch für Ruß und diverse andere Chemikalien sowie Kunststoffe. Der Preis von Rohöl stieg 2022 vor dem Hintergrund des Kriegs in der Ukraine zunächst stark an. Im Sommer 2022 erfolgte eine Trendwende und er sank bis Jahresende wieder auf sein Jahresanfangsniveau. Im Jahresdurchschnitt stieg der Preis für die Rohölsorte Brent auf US-Dollar-Basis um 42 % gegenüber dem Vorjahreswert.

**TSR 20, Rohöl und Butadien**

indexiert auf den 1. Januar 2020

**Quellen:**

TSR 20: rollierende Einmonatskontrakte der Börse Singapur (US-Dollar-Cent/kg).

Rohöl: European-Brent-Spotpreis von Bloomberg (US-Dollar/Barrel).

Butadien: Südkorea-Spotpreis (FOB) von PolymerUpdate.com (US-Dollar/mt).

Die Verteuerung von Rohöl führte 2022 bei verschiedenen Vormaterialien für Synthesekautschuke ebenfalls zu Preissteigerungen, allerdings wurde deren Preisanstieg durch die sich abschwächende Reifennachfrage gedämpft. Im Jahresdurchschnitt erhöhten sich auf US-Dollar-Basis z. B. Butadien um 6 % und Styrol um 4 %.

Kunststoffgranulate, sogenannte Resins, werden als technische Thermoplaste von Continental und unseren Zulieferern v. a. für die Herstellung von Gehäuseteilen im Unternehmensbereich Automotive sowie für diverse andere Kunststoffteile im Unternehmensbereich ContiTech benötigt. Die Preise für Resins stiegen 2022 auf US-Dollar-Basis im Durchschnitt um 23 %.

Continental verwendet Natur- und Synthesekautschuke in großer Menge für die Herstellung von Reifen und technischen Gummiprodukten. Außerdem werden in größerem Umfang Ruß als Füllstoff sowie Stahlcord und Nyloncord als Festigkeitsträger eingesetzt. Aufgrund der hohen Volumina und des direkten Bezugs der Rohstoffe hat deren Preisentwicklung einen erheblichen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech.

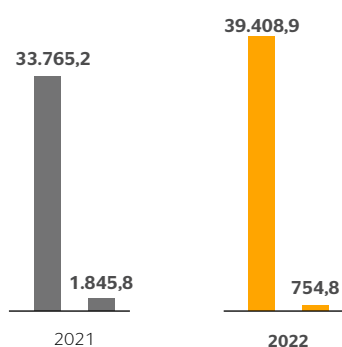
Alles in allem führten die aufgezeigten Preisentwicklungen der Rohstoffe zusammen mit einem deutlich schwächeren Euro im Jahr 2022 in allen Unternehmensbereichen des Continental-Konzerns zu erheblichen Kostenbelastungen.

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

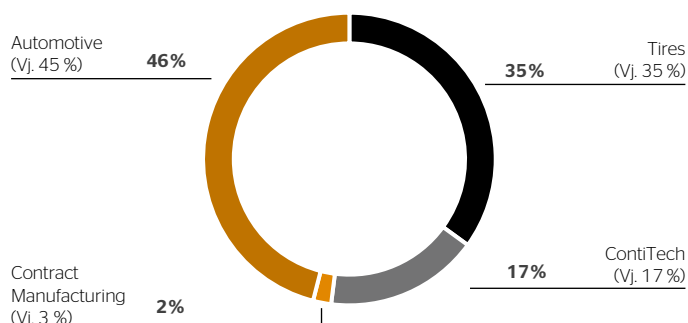
- › Umsatzanstieg um 16,7% auf 39,4 Mrd €
- › Organischer Umsatzanstieg um 12,3%
- › Bereinigte EBIT-Marge bei 5,0%

Umsatz; EBIT

Mio €

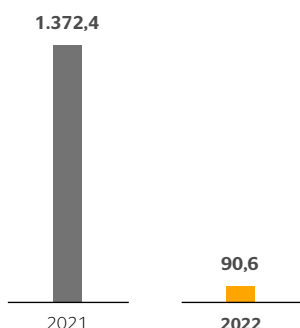


Umsatz nach Unternehmensbereichen



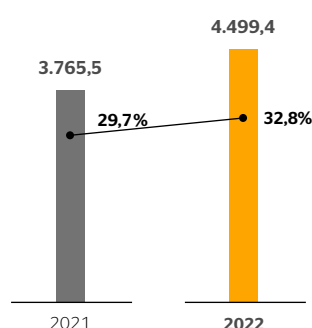
Free Cashflow

Mio €



Netto-Finanzschulden Mio €

Gearing Ratio %



Die Abspaltung von Vitesco Technologies am 15. September 2021 führte in der Vergleichsperiode zur Anwendung von IFRS 5, *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche*. Vitesco Technologies wird in der Vergleichsperiode als nicht fortgeführte Aktivitäten ausgewiesen. Mit Ausnahme der Werte für das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis, das Ergebnis pro Aktie und die Werte der Kapitalflussrechnung erfolgt die Berichterstattung in der Vergleichsperiode auf Basis der fortgeführten Aktivitäten.

Mit der seit dem 1. Januar 2022 neuen Organisationsstruktur gliedert sich der Continental-Konzern in die Unternehmensbereiche Automotive, Tires, ContiTech und Contract Manufacturing. Alle Kennzahlen der Unternehmensbereiche spiegeln dies für die gesamte Berichtsperiode und entsprechend angepasst auch für die Vergleichsperiode wider.

Der Continental-Konzern hat im Berichtsjahr die Methodik zur bilanziellen Berücksichtigung von unsicheren Steuerpositionen umgestellt. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst. Weitere Informationen dazu finden Sie im Konzernanhang Kapitel 2 Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung.

Diese Grundsätze treffen auch auf die obigen Grafiken zu.

## Ertragslage

- › Umsatzanstieg um 16,7 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 12,3 %
- › Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 5,2 %

Die folgende Tabelle zeigt in der Berichtsperiode und der Vergleichsperiode grundsätzlich die Werte der fortgeführten Aktivitäten, wobei in der Vergleichsperiode das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis sowie das Ergebnis pro Aktie sich auf die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten beziehen.

| Continental-Konzern in Mio €                                      | 2022     | 2021     | Δ in %  |
|-------------------------------------------------------------------|----------|----------|---------|
| Umsatz                                                            | 39.408,9 | 33.765,2 | 16,7    |
| EBITDA                                                            | 3.966,0  | 4.104,2  | -3,4    |
| in % vom Umsatz                                                   | 10,1     | 12,2     |         |
| EBIT                                                              | 754,8    | 1.845,8  | -59,1   |
| in % vom Umsatz                                                   | 1,9      | 5,5      |         |
| Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen <sup>1</sup>       | 66,6     | 1.435,2  | -95,4   |
| Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert <sup>1</sup>                | 0,33     | 7,18     | -95,4   |
| Ergebnis pro Aktie in €, verwässert <sup>1</sup>                  | 0,33     | 7,18     | -95,4   |
| Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)                        | 2.871,4  | 2.586,8  | 11,0    |
| in % vom Umsatz                                                   | 7,3      | 7,7      |         |
| Abschreibungen <sup>2</sup>                                       | 3.211,2  | 2.258,4  | 42,2    |
| davon Wertminderungen <sup>3</sup>                                | 966,6    | 29,1     | 3.221,6 |
| Investitionen <sup>4</sup>                                        | 2.426,4  | 1.947,4  | 24,6    |
| in % vom Umsatz                                                   | 6,2      | 5,8      |         |
| Operative Aktiva (zum 31.12.)                                     | 19.555,6 | 18.949,4 | 3,2     |
| Operative Aktiva (Durchschnitt)                                   | 20.272,9 | 18.416,1 | 10,1    |
| Kapitalrendite (ROCE) in %                                        | 3,7      | 10,0     |         |
| Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>5</sup> | 199.038  | 190.875  | 4,3     |
| Umsatz bereinigt <sup>6</sup>                                     | 39.265,6 | 33.606,3 | 16,8    |
| Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>7</sup>     | 1.950,7  | 1.854,7  | 5,2     |
| in % des bereinigten Umsatzes                                     | 5,0      | 5,5      |         |

<sup>1</sup> Der Continental-Konzern hat im Berichtsjahr die Methodik zur bilanziellen Berücksichtigung von unsicheren Steuerpositionen umgestellt. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst. Weitere Informationen dazu finden Sie im Konzernanhang Kapitel 2 Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung.

<sup>2</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

<sup>3</sup> Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

<sup>4</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.

<sup>5</sup> Ohne Auszubildende.

<sup>6</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

<sup>7</sup> Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

### Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Der Konzernumsatz erhöhte sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 5.643,7 Mio € bzw. 16,7 % auf 39.408,9 Mio € (Vj. 33.765,2 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Umsatzanstieg um 12,3 %. Die Umsatzentwicklung in den Unternehmensbereichen Automotive, Tires und ContiTech war maßgeblich durch Preisanpassungen zur Kompensation der gestiegenen Rohstoff-, Logistik- und Energiekosten geprägt. Bei Automotive wirkten sich zudem die steigende

Automobilproduktion und ein starkes organisches Wachstum positiv aus, während Tires zusätzlich vorteilhafte Produktmix-Veränderungen umsetzen konnte. Contract Manufacturing verringerte seinen Umsatz entsprechend dem zwischen Continental und Vitesco Technologies vertraglich vereinbarten Vorgehen.

Die Umsatzentwicklung des Konzerns war durch positive Wechselkurseffekte in Höhe von 1.513,7 Mio € beeinflusst, während sich Konsolidierungskreisveränderungen kaum auswirkten.

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2022 stellen sich wie folgt dar:

| Umsatz nach Regionen in % | 2022 | 2021 |
|---------------------------|------|------|
| Deutschland               | 18   | 17   |
| Europa ohne Deutschland   | 29   | 31   |
| Nordamerika               | 27   | 25   |
| Asien-Pazifik             | 22   | 22   |
| Übrige Länder             | 4    | 5    |

### Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns erhöhte sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 96,0 Mio € bzw. 5,2 % auf 1.950,7 Mio € (Vj. 1.854,7 Mio €) und entspricht 5,0 % (Vj. 5,5 %) des bereinigten Umsatzes.

### Operatives Ergebnis (EBIT)

Das operative Konzernergebnis (EBIT) verringerte sich 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 1.091,0 Mio € bzw. 59,1 % auf 754,8 Mio € (Vj. 1.845,8 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf 1,9 % (Vj. 5,5 %). Dabei erhöhten sich die Herstellungskosten um 5.075,7 Mio € auf 31.100,6 Mio € (Vj. 26.024,9 Mio €), insbesondere aufgrund von starken Preissteigerungen für Rohmaterialien, Vorprodukte, Energie und Logistik. Nähere Informationen dazu finden Sie im Wirtschaftsbericht im Kapitel Entwicklung der Rohstoffmärkte sowie im Prognosebericht. Darüber hinaus wirkten sich die Wertminderungen auf Goodwill und Sachanlagen negativ auf das operative Ergebnis (EBIT) aus.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) im Berichtsjahr um 149,7 Mio € (Vj. 159,0 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 3,7 % (Vj. 10,0 %).

### Sondereffekte 2022

Für den Konzern ergab sich insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2022 in Höhe von 1.027,8 Mio €. Hiervon entfielen 846,5 Mio € auf Automotive, 103,5 Mio € auf Tires, 81,5 Mio € auf ContiTech und 2,9 Mio € auf die Holding. Eine Entlastung durch Sondereffekte ergab sich in Höhe von 6,6 Mio € bei Contract Manufacturing.

Der Konzern überprüft die Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sowie Goodwill, sobald Hinweise auf eine mögliche Wertminderung bekannt werden (*triggering event*). Insbesondere der Anstieg des allgemeinen Zinsniveaus stellt einen Hinweis auf eine mögliche Wertminderung dar. Aufgrund dieses Triggering Event und der weiteren wesentlichen Annahmen für die Ermittlung des Nutzungswerts einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wie der Free Cashflows, der Diskontierungszinssätze, deren Parameter sowie nachhaltiger Wachstumsraten, ergaben sich unterjährig im Unternehmensbereich Automotive Wertminderungen des Goodwill in Höhe von 552,9 Mio € sowie Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 311,4 Mio €, die im Wesentlichen durch erhöhte Diskontierungszinssätze und aktualisierte Planungen bedingt waren.

Aufgrund der Sanktionen gegen bzw. durch Russland wurde in den russischen Gesellschaften unterjährig die Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen überprüft. Dies führte zu einer vollständigen Wertberichtigung aller immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen. Insgesamt ergaben sich hieraus Wertminderungen in Höhe von 86,7 Mio € (Automotive 0,2 Mio €, Tires 80,6 Mio €, ContiTech 5,9 Mio €).

Zusammen mit den vorgenannten Effekten ergaben sich aus Wertminderungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte Aufwendungen in Höhe von insgesamt 411,5 Mio € (Automotive 323,6 Mio €, Tires 82,0 Mio €, ContiTech 5,9 Mio €). Außerdem entstanden Erträge aus Wertaufholungen auf Sachanlagen im Unternehmensbereich Automotive in Höhe von 3,5 Mio €. In diesen Werten sind Wertminderungen und Wertaufholungen, die im Rahmen von Restrukturierungen entstanden sind, nicht enthalten.

Aus Abfindungen entstand ein negativer Sondereffekt in Höhe von insgesamt 40,4 Mio € (Automotive 14,0 Mio €, Tires 10,5 Mio €, ContiTech 12,8 Mio €, Contract Manufacturing 0,2 Mio €, Holding 2,9 Mio €).

Im Unternehmensbereich Automotive entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 18,1 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 8,9 Mio € enthalten. Darüber hinaus resultierten aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen Erträge in Höhe von 104,2 Mio €. Darin sind Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von 1,0 Mio € enthalten.

Im Unternehmensbereich Tires ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,0 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,3 Mio € enthalten. Darüber hinaus resultierten aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen Erträge in Höhe von 4,1 Mio €.

Im Unternehmensbereich ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 67,7 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 2,2 Mio € enthalten. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 8,8 Mio €. Darin sind Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von 4,7 Mio € enthalten.

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 1,0 Mio €. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 9,4 Mio €.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 63,6 Mio € (Automotive 46,4 Mio €, Tires 11,5 Mio €, ContiTech 4,1 Mio €, Contract Manufacturing 1,6 Mio €).

Aus der Veräußerung von Gesellschaften ergaben sich Erträge in Höhe von insgesamt 0,6 Mio € (Tires 0,4 Mio €, ContiTech 0,2 Mio €).

Im Unternehmensbereich Tires ergab sich ein Aufwand in Höhe von 2,0 Mio € im Zusammenhang mit der Optimierung des Vertriebsnetzwerks in Belgien.

Eine nachträgliche Kaufpreisanpassung im Zusammenhang mit der Akquisition von Kathrein Automotive GmbH, Hildesheim, Deutschland, im Jahr 2019 führte im Unternehmensbereich Automotive zu einem Ertrag in Höhe von 0,8 Mio €.

### Sondereffekte 2021

Für den Konzern ergab sich insgesamt eine Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2021 in Höhe von 122,6 Mio €. Hiervon entfielen 130,1 Mio € auf ContiTech, 26,4 Mio € auf Contract Manufacturing und 67,3 Mio € auf die Holding. Belastungen durch Sondereffekte ergaben sich in Höhe von 91,3 Mio € bei Automotive und 9,9 Mio € bei Tires.

Im Zusammenhang mit der Abspaltung von Vitesco Technologies ergaben sich insgesamt Aufwendungen in Höhe von 86,4 Mio € (Automotive 92,7 Mio €, Holding Ertrag in Höhe von 6,3 Mio €).

Aufgrund der organisatorischen Neuausrichtung des Unternehmensbereichs Automotive entstanden Aufwendungen in Höhe von insgesamt 3,0 Mio € bei Automotive.

Aus Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte entstanden Aufwendungen in Höhe von insgesamt 3,1 Mio € (Automotive 0,1 Mio €, Tires 3,0 Mio €, ContiTech 0,0 Mio €).

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 25,9 Mio € (Automotive 13,7 Mio €, Tires 1,8 Mio €, Contract Manufacturing 10,4 Mio €). Außerdem entstanden Erträge aus Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von insgesamt 9,4 Mio € (Automotive 6,0 Mio €, ContiTech 3,4 Mio €). In diesen Werten sind Wertminderungen und Wertaufholungen, die im Rahmen von Restrukturierungen entstanden sind, nicht enthalten.

Aus Abfindungen entstand ein negativer Sondereffekt in Höhe von insgesamt 112,2 Mio € (Automotive 58,9 Mio €, Tires 24,0 Mio €, ContiTech 18,7 Mio €, Contract Manufacturing 2,0 Mio €, Holding 8,6 Mio €).

Im Unternehmensbereich Automotive entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 14,8 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 4,7 Mio € enthalten. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 68,4 Mio €.

Im Unternehmensbereich Tires entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 5,4 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 1,1 Mio € enthalten. Außerdem ergaben sich Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 24,3 Mio €.

Im Unternehmensbereich ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 14,6 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,3 Mio € enthalten. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 14,4 Mio €.

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,5 Mio €, davon sind 3,4 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen zurückzuführen. Außerdem resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 43,2 Mio €.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 59,5 Mio € (Automotive 48,8 Mio €, ContiTech 9,8 Mio €, Contract Manufacturing 0,9 Mio €).

Aus der Rückabwicklung der OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, – eines ehemals gemeinsamen Unternehmens mit der OSRAM GmbH, München, Deutschland – ergab sich im Unternehmensbereich Automotive ein Ertrag in Höhe von 33,5 Mio € aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert der 50-prozentigen Beteiligung an dem ehemals gemeinsamen Unternehmen. Darüber hinaus entstand ein Ertrag aus der Veräußerung eines nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmens in Höhe von 0,3 Mio €.

Im Unternehmensbereich ContiTech ergab sich ein Ertrag aus der Veräußerung von Geschäftsaktivitäten von Special Technologies and Solutions sowie Conveying Solutions in Höhe von 155,4 Mio €.

Die im September 2021 erfolgte Abspaltung von Vitesco Technologies führte zur Umgliederung von Bestandteilen des sonstigen Ergebnisses. Hieraus resultierte ein Ertrag in Höhe von 69,6 Mio € auf Ebene der Holding.

Außerdem ist im Unternehmensbereich Automotive ein Ertrag aus der Auflösung der Rückstellung für Kapitalzusagen an die OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, in Höhe von 32,5 Mio € entstanden.

### Beschaffung

Die erste Hälfte des Berichtsjahres war für die Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing geprägt durch signifikante Engpässe für Halbleiter, die sich für bestimmte Produkte in der zweiten Jahreshälfte entspannten. Dennoch bleibt die Versorgungslage für Halbleiter insgesamt angespannt. Die Preise wichtiger Vormaterialien und zahlreicher Rohstoffe für die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech stiegen seit dem zweiten Quartal 2022 deutlich an und erreichten ihren Höhepunkt in der zweiten Jahreshälfte. Im Jahresdurchschnitt lagen die Beschaffungskosten für Rohstoffe in den Unternehmensbereichen Tires und ContiTech über dem Vorjahresniveau, was auch auf die stark gestiegenen Energie- und Logistikkosten zurückzuführen ist.

## Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

| Mio €                                                                                            | 2022         | 2021           | Δ in %       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------|--------------|
| Automotive                                                                                       | -970,1       | -374,6         | -159,0       |
| Tires                                                                                            | 1.723,6      | 1.700,6        | 1,4          |
| ContiTech                                                                                        | 166,5        | 514,7          | -67,7        |
| Contract Manufacturing                                                                           | 9,5          | 130,4          | -92,7        |
| Sonstiges/Holding/Konsolidierung                                                                 | -174,7       | -125,3         | -39,4        |
| <b>EBIT</b>                                                                                      | <b>754,8</b> | <b>1.845,8</b> | <b>-59,1</b> |
| Finanzergebnis <sup>1</sup>                                                                      | -198,0       | -156,1         | -26,8        |
| <b>Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten vor Ertragsteuern<sup>1</sup></b>                      | <b>556,8</b> | <b>1.689,7</b> | <b>-67,0</b> |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag                                                             | -444,6       | -359,5         | -23,7        |
| Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Ertragsteuern <sup>1</sup>                           | 112,2        | 1.330,2        | -91,6        |
| Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten nach Ertragsteuern                                  | n.a.         | 156,9          | n.a.         |
| <b>Konzernergebnis<sup>1</sup></b>                                                               | <b>112,2</b> | <b>1.487,1</b> | <b>-92,5</b> |
| Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn                                                   | -45,6        | -51,9          | 12,1         |
| <b>Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen<sup>1</sup></b>                                | <b>66,6</b>  | <b>1.435,2</b> | <b>-95,4</b> |
| <b>Ergebnis pro Aktie in € bezogen auf</b>                                                       |              |                |              |
| Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten den Anteilseignern zuzurechnen, unverwässert <sup>1</sup> | 0,33         | 6,39           | -94,8        |
| Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, unverwässert <sup>1</sup>                        | 0,33         | 7,18           | -95,4        |
| Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert <sup>1</sup>   | 0,33         | 6,39           | -94,8        |
| Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert <sup>1</sup>                          | 0,33         | 7,18           | -95,4        |

<sup>1</sup> Der Continental-Konzern hat im Berichtsjahr die Methodik zur bilanziellen Berücksichtigung von unsicheren Steuerpositionen umgestellt. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst. Weitere Informationen dazu finden Sie im Konzernanhang Kapitel 2 Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung.

**Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2022**

| Mio €                                                                                    | Automotive      | Tires           | ContiTech      | Contract Manufacturing | Sonstiges/<br>Holding/<br>Konsolidierung | Konzern         |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------------|------------------------------------------|-----------------|
| <b>Umsatz</b>                                                                            | <b>18.321,6</b> | <b>14.005,2</b> | <b>6.594,3</b> | <b>665,6</b>           | <b>-177,8</b>                            | <b>39.408,9</b> |
| Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>                                           | -102,0          | –               | -41,3          | –                      | –                                        | -143,3          |
| <b>Umsatz bereinigt</b>                                                                  | <b>18.219,6</b> | <b>14.005,2</b> | <b>6.553,0</b> | <b>665,6</b>           | <b>-177,8</b>                            | <b>39.265,6</b> |
| <b>EBITDA</b>                                                                            | <b>962,5</b>    | <b>2.644,7</b>  | <b>486,4</b>   | <b>44,7</b>            | <b>-172,3</b>                            | <b>3.966,0</b>  |
| Abschreibungen <sup>2</sup>                                                              | -1.932,6        | -921,1          | -319,9         | -35,2                  | -2,4                                     | -3.211,2        |
| <b>EBIT</b>                                                                              | <b>-970,1</b>   | <b>1.723,6</b>  | <b>166,5</b>   | <b>9,5</b>             | <b>-174,7</b>                            | <b>754,8</b>    |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)             | 70,1            | 14,5            | 65,1           | –                      | –                                        | 149,7           |
| Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>                                           | 23,4            | –               | -5,0           | –                      | –                                        | 18,4            |
| Sondereffekte                                                                            |                 |                 |                |                        |                                          |                 |
| Wertminderungen auf Goodwill                                                             | 552,9           | –               | –              | –                      | –                                        | 552,9           |
| Wertminderungen <sup>3</sup>                                                             | 320,1           | 82,0            | 5,9            | 0,0                    | –                                        | 408,0           |
| Restrukturierungen <sup>4</sup>                                                          | -86,1           | -2,1            | 58,9           | -8,4                   | –                                        | -37,7           |
| Restrukturierungsbezogene Belastungen                                                    | 46,4            | 11,5            | 4,1            | 1,6                    | –                                        | 63,6            |
| Abfindungen                                                                              | 14,0            | 10,5            | 12,8           | 0,2                    | 2,9                                      | 40,4            |
| Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen | –               | -0,4            | -0,2           | –                      | –                                        | -0,6            |
| Sonstiges                                                                                | -0,8            | 2,0             | –              | –                      | –                                        | 1,2             |
| <b>Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)</b>                                  | <b>-30,1</b>    | <b>1.841,6</b>  | <b>308,1</b>   | <b>2,9</b>             | <b>-171,8</b>                            | <b>1.950,7</b>  |

1 Konsolidierungskreisveränderungen beinhalten Zu- und Abgänge im Rahmen von Share und Asset Deals. Dabei werden Zugänge im Berichtsjahr und Abgänge in der Vergleichsperiode bereinigt.

2 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

3 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin nicht enthalten sind Wertminderungen, die im Rahmen einer Restrukturierung entstanden sind, sowie Wertminderungen auf Finanzanlagen und Goodwill.

4 Hierin sind auch restrukturierungsbedingte Wertminderungen in Höhe von insgesamt 11,4 Mio € (Automotive 8,9 Mio €; Tires 0,3 Mio €; ContiTech 2,2 Mio €) sowie Wertaufholungen in Höhe von insgesamt 5,7 Mio € (Automotive 1,0 Mio €; ContiTech 4,7 Mio €) enthalten.

**Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2021**

| Mio €                                                                                    | Automotive      | Tires           | ContiTech      | Contract Manufacturing | Sonstiges/<br>Holding/<br>Konsolidierung | Konzern         |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------------|------------------------------------------|-----------------|
| <b>Umsatz</b>                                                                            | <b>15.357,4</b> | <b>11.807,6</b> | <b>5.912,6</b> | <b>889,6</b>           | <b>-202,0</b>                            | <b>33.765,2</b> |
| Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>                                           | –               | –               | -158,9         | –                      | –                                        | -158,9          |
| <b>Umsatz bereinigt</b>                                                                  | <b>15.357,4</b> | <b>11.807,6</b> | <b>5.753,7</b> | <b>889,6</b>           | <b>-202,0</b>                            | <b>33.606,3</b> |
| <b>EBITDA</b>                                                                            | <b>666,8</b>    | <b>2.525,9</b>  | <b>833,7</b>   | <b>194,2</b>           | <b>-116,4</b>                            | <b>4.104,2</b>  |
| Abschreibungen <sup>2</sup>                                                              | -1.041,4        | -825,3          | -319,0         | -63,8                  | -8,9                                     | -2.258,4        |
| <b>EBIT</b>                                                                              | <b>-374,6</b>   | <b>1.700,6</b>  | <b>514,7</b>   | <b>130,4</b>           | <b>-125,3</b>                            | <b>1.845,8</b>  |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)             | 68,1            | 18,7            | 72,2           | –                      | –                                        | 159,0           |
| Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>                                           | –               | –               | -27,5          | –                      | –                                        | -27,5           |
| Sondereffekte                                                                            |                 |                 |                |                        |                                          |                 |
| Wertminderungen auf Goodwill                                                             | –               | –               | –              | –                      | –                                        | –               |
| Wertminderungen <sup>3</sup>                                                             | 7,8             | 4,8             | -3,4           | 10,4                   | 0,0                                      | 19,6            |
| Restrukturierungen <sup>4</sup>                                                          | -53,6           | -18,9           | 0,2            | -39,7                  | –                                        | -112,0          |
| Restrukturierungsbezogene Belastungen                                                    | 48,8            | –               | 9,8            | 0,9                    | –                                        | 59,5            |
| Abfindungen                                                                              | 58,9            | 24,0            | 18,7           | 2,0                    | 8,6                                      | 112,2           |
| Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen | -33,8           | –               | -155,4         | –                      | -69,6                                    | -258,8          |
| Sonstiges <sup>5</sup>                                                                   | 63,2            | –               | –              | –                      | -6,3                                     | 56,9            |
| <b>Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)</b>                                  | <b>-215,2</b>   | <b>1.729,2</b>  | <b>429,3</b>   | <b>104,0</b>           | <b>-192,6</b>                            | <b>1.854,7</b>  |

1 Konsolidierungskreisveränderungen beinhalten Zu- und Abgänge im Rahmen von Share und Asset Deals. Dabei werden Zugänge im Berichtsjahr und Abgänge in der Vergleichsperiode bereinigt.

2 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

3 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin nicht enthalten sind Wertminderungen, die im Rahmen einer Restrukturierung entstanden sind, sowie Wertminderungen auf Finanzanlagen und Goodwill.

4 Hierin sind auch restrukturierungsbedingte Wertminderungen in Höhe von insgesamt 9,5 Mio € (Automotive 4,7 Mio €; Tires 1,1 Mio €; ContiTech 0,3 Mio €; Contract Manufacturing 3,4 Mio €) enthalten.

5 Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von Vitesco Technologies in Höhe von insgesamt 86,4 Mio € erfasst. Darüber hinaus führte die Rückabwicklung der OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, zu einem Ertrag in Höhe von 32,5 Mio € aus der Auflösung einer nicht in Anspruch genommenen Rückstellung für Kapitalzusagen.

## Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 284,6 Mio€ bzw. 11,0 % auf 2.871,4 Mio€ (Vj. 2.586,8 Mio€) und betragen 7,3 % vom Umsatz (Vj. 7,7 %).

Im Unternehmensbereich Automotive werden Kosten im Zusammenhang mit der erstmaligen Beauftragung für Entwicklungen im Erstausrüstungsgeschäft aktiviert. Dabei erfolgt die Aktivierung ab dem Zeitpunkt der Nominierung als Lieferant und des Erreichens einer bestimmten Freigabestufe. Die Aktivierung endet mit der Freigabe für die unbegrenzte Serienproduktion. Aufwendungen für kundenspezifische Applikationen, Vorserienprototypen und Testkosten für bereits vermarktete Produkte gelten als nicht aktivierungsfähige Aufwendungen. Die Abschreibung erfolgt linear über eine Nutzungsdauer von drei bis sieben Jahren und wird in den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen erfasst. Die angenommene Nutzungsdauer reflektiert nach Einschätzung des Continental-Konzerns den Zeitraum, in dem ein wirtschaftlicher Nutzen aus den entsprechenden Entwicklungsprojekten wahrscheinlich erzielbar ist. Von den im Jahr 2022 angefallenen Entwicklungskosten, inkl. Entwicklungsleistungen für selbst erstellte Software, erfüllten im Unternehmensbereich Automotive 24,4 Mio€ (Vj. 31,5 Mio€) die Aktivierungsvoraussetzungen.

Die Voraussetzungen für eine Aktivierung von Entwicklungsaktivitäten wurden in den Unternehmensbereichen Tires, ContiTech und Contract Manufacturing im Berichtsjahr wie im Vorjahr nicht erfüllt.

Damit ergibt sich für den Konzern eine Aktivierungsquote in Höhe von 0,8 % (Vj. 1,2 %).

## Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich um 952,8 Mio€ auf 3.211,2 Mio€ (Vj. 2.258,4 Mio€) und entsprechen 8,1 % vom Umsatz (Vj. 6,7 %). Diese enthalten im Jahr 2022 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 966,6 Mio€ (Vj. 29,1 Mio€).

## Finanzergebnis

Das negative Finanzergebnis erhöhte sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 41,9 Mio€ auf 198,0 Mio€ (Vj. 156,1 Mio€). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die weltweite Zinsentwicklung an den Geld- und Kapitalmärkten zurückzuführen.

Die Zinserträge erhöhten sich im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Mio€ auf 83,6 Mio€ (Vj. 82,9 Mio€). Auf Zinserträge im Zusammenhang mit Ertragsteuerverbindlichkeiten entfielen 20,3 Mio€ (Vj. 42,0 Mio€). Ein wesentlicher Effekt resultiert aus dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom Juli 2021, demzufolge der bislang zugrunde gelegte Zinssatz von 6 % p.a. für die Verzinsung von Steuernachforderungen und -erstattungen verfassungswidrig ist. Zum Jahresende 2021 erfolgte eine erste Anpassung der Rückstellungen für mögliche Zinszahlungen auf Ertragsteuerverbindlichkeiten auf Basis eines reduzierten Zinssatzes von 3 % p.a. Im Jahr 2022 entstanden erneut positive Effekte aufgrund der weiteren Reduzierung dieses Zinssatzes auf 1,8 % p.a.

Die Zinsaufwendungen beliefen sich im Jahr 2022 auf insgesamt 234,8 Mio€ (Vj. 180,4 Mio€) und sind damit um 54,4 Mio€ gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Aufwendungen aus der Aufzinsung von langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer und erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds führten im Berichtsjahr insgesamt zu einem Aufwand in Höhe von 62,4 Mio€ (Vj. 44,0 Mio€). In diesen Zinseffekten sind die Zinserträge auf das Fondsvermögen der Pensionskassen und der Aufwand aus der Aufzinsung der Anwartschaftsverpflichtungen der Pensionskassen nicht enthalten. Der Zinsaufwand, der im Wesentlichen aus Kreditaufnahmen bei Banken, Kapitalmarkttransaktionen und sonstigen Finanzierungsinstrumenten resultierte, lag bei 172,4 Mio€ (Vj. 136,4 Mio€). Hiervon entfielen 26,7 Mio€ (Vj. 25,1 Mio€) auf Aufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten. Im Zusammenhang mit Ertragsteuerverbindlichkeiten sind Zinsaufwendungen in Höhe von 3,1 Mio€ (Vj. 10,6 Mio€) entstanden.

Die von der Continental AG und der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, begebenen Anleihen führten zu Aufwendungen in Höhe von 52,9 Mio€ (Vj. 50,7 Mio€). Der leichte Anstieg resultiert aus der Emission der Euro-Anleihe in Höhe von 625,0 Mio€ durch die Continental AG am 30. November 2022. Der Ausgabekurs dieser Anleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einem festen Zinssatz von 3,625 % p.a. lag bei 100,000 %.

Die Effekte aus Währungsumrechnung lieferten im Berichtsjahr einen negativen Ergebnisbeitrag in Höhe von 59,6 Mio€ (Vj. 128,1 Mio€). Gegenläufig entwickelten sich die Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstige Bewertungseffekte mit einem Ertrag in Höhe von insgesamt 12,8 Mio€ (Vj. 69,5 Mio€). Hiervon entfiel auf sonstige Bewertungseffekte ein Ertrag in Höhe von 5,1 Mio€ (Vj. 121,7 Mio€). Im Vorjahr resultierte dieser Effekt insbesondere aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Ausleihungen sowie der Auflösung einer Rückstellung für Kreditzusagen an das ehemals assoziierte Unternehmen OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, und zwei ihrer Tochtergesellschaften. Gegenläufig wirkte mit 16,8 Mio€ die Ausbuchung der Ausleihungen aufgrund eines Forderungsverzichts. Unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten ergab sich im Vorjahr insgesamt ein Ertrag von 89,4 Mio€. Im Jahr 2022 resultierten zusätzliche Erträge in Höhe von 2,9 Mio€ (Vj. 30,9 Mio€) aus Wertänderungen von sonstigen finanziellen Vermögenswerten. Wird die Summe der Effekte aus Währungsumrechnung und aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten betrachtet, ergab sich im Jahr 2022 eine Ergebnisbelastung in Höhe von 51,9 Mio€ (Vj. 180,3 Mio€). Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Entwicklung des chinesischen Renminbi gegenüber dem Euro.

## Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 444,6 Mio€ (Vj. 359,5 Mio€). Die Steuerquote beträgt 47,6 % nach 21,3 % im Vorjahr. Die Steuerquote des aktuellen Jahres ist bereinigt um die permanenten Effekte aus den vorgenommenen Wertminderungen des Goodwill dargestellt.

Im Berichtsjahr wirkten sich wie im Vorjahr Besteuerungsunterschiede im Ausland sowie Förderungen und Befreiungen positiv aus. Die Steuerquote wurde durch nicht zahlungswirksame Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in Höhe von insgesamt 113,2 Mio € (Vj. 109,5 Mio €) belastet, davon 30,1 Mio € (Vj. 26,9 Mio €) für Vorjahre. Zusätzlich wurde die Steuerquote wie im Vorjahr durch nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und nicht anrechenbare ausländische Quellensteuern belastet.

#### Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis verringerte sich im Jahr 2022 um 1.368,6 Mio € auf 66,6 Mio € (Vj. 1.435,2 Mio €). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie lag bei 0,33 € (Vj. 7,18 €) und entspricht dem verwässerten Ergebnis pro Aktie.

#### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Gegenüber 2021 stieg die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Continental-Konzern um 8.163 auf 199.038 Beschäftigte (Vj. 190.875).

Aufgrund von Aufbau an Produktionsstandorten sowie im Bereich Forschung und Entwicklung erhöhte sich die Anzahl der Mitarbeitenden im Unternehmensbereich Automotive um 8.225 Personen.

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Tires verringerte sich um 230. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen und aus den Anpassungen an eine bedarfsgerechte Produktion.

Im Unternehmensbereich ContiTech führten im Wesentlichen höhere Auftragsvolumina sowie der Erwerb der WCCO Belting LLC, Wilmington, USA, zu einer Erhöhung der Beschäftigten um 838.

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmensbereich Contract Manufacturing reduzierte sich um 712 auf 2.192 (Vj. 2.904).

| Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Regionen in % | 2022 | 2021 |
|-----------------------------------------------------|------|------|
| Deutschland                                         | 23   | 24   |
| Europa ohne Deutschland                             | 34   | 34   |
| Nordamerika                                         | 19   | 18   |
| Asien-Pazifik                                       | 20   | 20   |
| Übrige Länder                                       | 4    | 4    |

## Finanzlage

- › **Free Cashflow bei 90,6 Mio €**
- › **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit bei 2,2 Mrd €**
- › **Netto-Finanzschulden bei 4,5 Mrd €**

### Cashflow-Überleitung

Die folgenden Erläuterungen zur Cashflow-Überleitung beziehen sich im Berichtsjahr auf die fortgeführten Aktivitäten und im Vergleichsjahr auf die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten.

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit lag 2022 mit 2.295,5 Mio € um 658,9 Mio € unter dem Vorjahresvergleichswert (Vj. 2.954,4 Mio €) und erreichte 5,8 % vom Umsatz (Vj. 7,7 %). Dies resultierte im Wesentlichen aus der Verringerung des EBIT um 1.405,0 Mio € auf 754,8 Mio € (Vj. 2.159,8 Mio €). Neben dem Wegfall des EBIT der nicht fortgeführten Aktivitäten wirkten sich v.a. starke Preissteigerungen bei Rohmaterialien, Vorprodukten, Energie und Logistik sowie die Wertminderungen auf Goodwill und Sachanlagen negativ auf das EBIT im Berichtsjahr aus.

Der zahlungsmittelwirksame Aufbau des Working Capital führte zu einem Mittelabfluss in Höhe von 733,9 Mio € (Vj. 445,1 Mio €). Dies ist zum einen auf die Erhöhung der Vorräte um 1.644,9 Mio € (Vj. 1.417,7 Mio €) aufgrund höherer Beschaffungskosten und des Aufbaus von Lagerbeständen zurückzuführen. Zum anderen wirkte sich der Aufbau der operativen Forderungen in Höhe von 821,9 Mio € (Vj. Abbau in Höhe von 31,2 Mio €) aus, der insbesondere durch die deutliche Umsatzsteigerung u.a. aufgrund von Preisanpassungen sowie niedrigere Zahlungseingänge zum Bilanzstichtag begründet ist. Gegenläufig wirkte der Aufbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 1.732,9 Mio € (Vj. 941,4 Mio €).

Die Zinszahlungen verringerten sich um 13,5 Mio € auf 151,9 Mio € (Vj. 165,4 Mio €). Die Auszahlungen für Ertragsteuern reduzierten sich um 154,0 Mio € auf 597,2 Mio € (Vj. 751,2 Mio €).

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 2.204,9 Mio € (Vj. 1.582,0 Mio €). Die Investitionen in Sachanlagen und Software, ohne Berücksichtigung von aktivierten Fremdkapital- und aktivierten Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen, erhöhten sich von 1.825,8 Mio € um 307,0 Mio € auf 2.132,8 Mio €. Die verstärkte Investitionstätigkeit ist v.a. den Unternehmensbereichen Automotive und Tires zuzuordnen.

Der Saldo aus dem Erwerb und der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führte im Jahr 2022 zu einem Mittelabfluss in Höhe von 109,1 Mio € (Vj. Mittelzufluss in Höhe von 218,1 Mio €). Dieser Mittelabfluss ist hauptsächlich auf einen Erwerb im Unternehmensbereich ContiTech zurückzuführen.

Aus den genannten Effekten ergab sich für das Geschäftsjahr 2022 ein Free Cashflow in Höhe von 90,6 Mio € (Vj. 1.372,4 Mio €), was einem Rückgang von 1.281,8 Mio € gegenüber dem Vorjahr entspricht.

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2022 auf 2.426,4 Mio € (Vj. 1.947,4 Mio €). Zur Steigerung in Höhe von 479,0 Mio € haben insbesondere die Unternehmensbereiche Automotive und Tires beigetragen. Die Investitionsquote beträgt 6,2 % (Vj. 5,8 %).

### Finanzierung und Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden lagen zum Jahresende 2022 mit 7.694,7 Mio € (Vj. 6.260,5 Mio €) um 1.434,2 Mio € über dem Vorjahresniveau.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren im Jahresdurchschnitt 69,5 % (Vj. 80,9 %) der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Der Buchwert der Anleihen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 3.307,3 Mio € um 641,9 Mio € auf 3.949,2 Mio € zum Ende des Geschäftsjahres 2022. Dieser Aufbau ist auf die am 30. November 2022 durch die Continental AG unter dem Rahmen-Emissionsprogramm (Debt Issuance Programme, DIP) platzierte Euro-Anleihe über 625,0 Mio € zurückzuführen. Der Ausgabekurs dieser Anleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einem festen Zinssatz von 3,625 % p.a. lag bei 100,000 %.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2022 bei 1.579,6 Mio € (Vj. 1.199,7 Mio €) und damit 379,9 Mio € über dem Vorjahresniveau.

Der im Dezember 2019 vorzeitig erneuerte syndizierte Kredit besteht aus einer revolvingierenden Tranche in Höhe von 4.000,0 Mio € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren. Die Marge ist auch von der Nachhaltigkeitsleistung im Konzern abhängig. Im November 2021 hat Continental die zweite und auch letzte Option auf Verlängerung der Laufzeit um ein Jahr ausgeübt. Die kreditgebenden Banken haben daraufhin diese Finanzierungszusage bis Dezember 2026 zu unveränderten Konditionen verlängert. Dieser revolvingierende Kredit wurde am 31. Dezember 2022 von der Continental AG in Höhe von 300,0 Mio € (Vj. –) in Anspruch genommen.

Die sonstigen Finanzschulden erhöhten sich zum Jahresende 2022 um 412,4 Mio € auf 2.165,9 Mio € (Vj. 1.753,5 Mio €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf ein höheres Emissionsvolumen von Commercial Paper zurückzuführen. Hieraus resultierten Verbindlichkeiten in Höhe von 367,3 Mio € (Vj. 17,1 Mio €). Die Ausnutzung von Forderungsverkaufsprogrammen lag Ende 2022 mit 323,9 Mio € (Vj. 286,8 Mio €) nur leicht über dem Vorjahresniveau. Im Continental-Konzern wurden zum Jahresende 2022 wie im Vorjahr drei Forderungsverkaufsprogramme mit einem maximalen Finanzierungsvolumen in Höhe von insgesamt 400,0 Mio € genutzt.

Die flüssigen Mittel, derivativen Finanzinstrumente und verzinslichen Anlagen erhöhten sich um 700,3 Mio € auf 3.195,3 Mio € (Vj. 2.495,0 Mio €).

Die Netto-Finanzschulden erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2021 um 733,9 Mio € auf 4.499,4 Mio € (Vj. 3.765,5 Mio €). Die Gearing Ratio hat sich mit 32,8 % (Vj. 29,7 %) gegenüber dem Vorjahreswert erhöht.

Zum 31. Dezember 2022 verfügt der Continental-Konzern über ein Liquiditätspolster in Höhe von insgesamt 7.561,5 Mio € (Vj. 7.149,4 Mio €), davon 2.988,0 Mio € (Vj. 2.269,1 Mio €) an flüssigen Mitteln sowie zugesagte, ungenutzte Kreditlinien im Volumen von 4.573,5 Mio € (Vj. 4.880,3 Mio €).

Unter den Beschränkungen, welche die Verfügbarkeit von Kapital beeinträchtigen können, sind auch sämtliche bestehenden Beschränkungen der flüssigen Mittel zu verstehen. Im Continental-Konzern sind die vorab genannten flüssigen Mittel beschränkt hin-

sichtlich verpfändeter Beträge sowie Guthaben in Ländern mit devisarechtlichen Beschränkungen oder anderweitig erschwertem Zugang zu Liquidität. Die Beurteilung der flüssigen Mittel hinsichtlich etwaiger Beschränkungen erfolgt zum jeweiligen Stichtag. Steuern, die auf den Transfer von Geldvermögen von einem Land in ein anderes zu entrichten sind, werden im Regelfall nicht als eine Beschränkung der flüssigen Mittel verstanden. Zum 31. Dezember 2022 betragen die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel insgesamt 2.441,3 Mio € (Vj. 1.998,2 Mio €).

### Herleitung der Netto-Finanzschulden

| Mio €                                                              | 31.12.2022     | 31.12.2021     |
|--------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Langfristige Finanzschulden                                        | 4.006,0        | 4.643,2        |
| Kurzfristige Finanzschulden                                        | 3.688,7        | 1.617,3        |
| Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen | -105,8         | -113,2         |
| Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen | -101,5         | -112,7         |
| Flüssige Mittel                                                    | -2.988,0       | -2.269,1       |
| <b>Netto-Finanzschulden</b>                                        | <b>4.499,4</b> | <b>3.765,5</b> |

### Herleitung der Veränderung der Netto-Finanzschulden

| Mio €                                                                                                                                    | 2022           | 2021           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>Netto-Finanzschulden der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten am Anfang der Periode</b>                                  | <b>3.765,5</b> | <b>4.139,1</b> |
| Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit                                                                                  | 2.295,5        | 2.954,4        |
| Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit                                                                                                  | -2.204,9       | -1.582,0       |
| <b>Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)</b>                                                                               | <b>90,6</b>    | <b>1.372,4</b> |
| Gezahlte Dividende                                                                                                                       | -440,0         | –              |
| Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteilseignern | -16,9          | -29,3          |
| Nicht zahlungswirksame Veränderungen                                                                                                     | -318,8         | -163,7         |
| Sonstiges                                                                                                                                | -3,1           | -9,2           |
| Wechselkurseffekte                                                                                                                       | -45,7          | 44,8           |
| <b>Veränderung der Netto-Finanzschulden</b>                                                                                              | <b>-733,9</b>  | <b>1.215,0</b> |
| Abzüglich Netto-Finanzschulden der nicht fortgeführten Aktivitäten zum Zeitpunkt des Abgangs                                             | n.a.           | -841,4         |
| <b>Netto-Finanzschulden am Ende der Periode</b>                                                                                          | <b>4.499,4</b> | <b>3.765,5</b> |

## Vermögenslage

- › Eigenkapital bei 13,7 Mrd €
- › Eigenkapitalquote bei 36,2 %
- › Gearing Ratio bei 32,8 %

### Bilanzsumme

Die Bilanzsumme erhöhte sich zum 31. Dezember 2022 gegenüber dem Vorjahresstichtag um 2.286,6 Mio € auf 37.926,7 Mio € (Vj. 35.640,1 Mio €).

### Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte verringerten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 796,6 Mio € auf 18.788,7 Mio € (Vj. 19.585,3 Mio €). Infolge des gestiegenen Zinsniveaus und weiterer bewertungsrelevanter Effekte ergaben sich Wertminderungen des Goodwill in Höhe von insgesamt 552,9 Mio €, die den Goodwill unter Berücksichtigung von Wechselkurs- und Konsolidierungskreisveränderungen auf 3.218,2 Mio € reduzierten (Vj. 3.711,8 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 114,0 Mio € auf 973,7 Mio € (Vj. 1.087,7 Mio €). Die Sachanlagen stiegen um 55,6 Mio € auf 11.467,2 Mio € (Vj. 11.411,6 Mio €).

### Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 3.083,2 Mio € auf 19.138,0 Mio € (Vj. 16.054,8 Mio €). Aufgrund erhöhter Beschaffungskosten sowie des Aufbaus von Lagerbeständen stiegen die Vorräte im Berichtsjahr um 1.735,9 Mio € auf 6.729,6 Mio € (Vj. 4.993,7 Mio €). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich um 678,2 Mio € auf 7.767,7 Mio € (Vj. 7.089,5 Mio €), dies ist insbesondere durch die deutliche Umsatzsteigerung u. a. aufgrund von Preisanpassungen sowie niedrigere Zahlungseinzüge zum Bilanzstichtag begründet. Die flüssigen Mittel sind mit 2.988,0 Mio € um 718,9 Mio € höher als am Vorjahresstichtag (Vj. 2.269,1 Mio €).

### Eigenkapital

Das Eigenkapital inklusive der Anteile in Fremdbesitz ist mit 13.735,0 Mio € (Vj. 12.668,5 Mio €) um 1.066,5 Mio € höher als im Vorjahr. Die erfolgsneutralen Rücklagen erhöhten sich um 1.416,6 Mio € auf -1.318,9 Mio € (Vj. -2.735,5 Mio €). Dies resultierte insbesondere aus der Anpassung der Pensionsrückstellungen an die gestiegenen Diskontierungszinssätze. Die Gearing Ratio veränderte sich von 29,7 % auf 32,8 %. Die Eigenkapitalquote stieg auf 36,2 % (Vj. 35,5 %).

### Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken um 2.969,5 Mio € auf 7.359,9 Mio € (Vj. 10.329,4 Mio €). Dies ist hauptsächlich auf die Verringerung der langfristigen Leistungen an Arbeitnehmer um 2.119,5 Mio € auf 2.623,5 Mio € (Vj. 4.743,0 Mio €) zurückzuführen. Der Rückgang resultiert v. a. aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne aufgrund gestiegener Diskontierungszinssätze in Höhe von 2.322,4 Mio €. Des Weiteren führte der Rückerwerb von Anteilen an der ContiTech AG, Hannover, vom Continental Pension Trust e. V., Hannover, in Höhe von insgesamt 496,3 Mio € zur weiteren Reduzierung der langfristigen

Leistungen an Arbeitnehmer, da durch den Rückerwerb verrechenbares Planvermögen im Pension Trust entstanden ist. Die langfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen sanken um 163,6 Mio € auf 624,1 Mio € (Vj. 787,7 Mio €). Die langfristigen Finanzschulden verringerten sich um 637,2 Mio € auf 4.006,0 Mio € (Vj. 4.643,2 Mio €).

### Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen um 4.189,6 Mio € auf 16.831,8 Mio € (Vj. 12.642,2 Mio €). Erhöhend wirkten insbesondere die kurzfristigen Finanzschulden, die um 2.071,4 Mio € auf 3.688,7 Mio € stiegen (Vj. 1.617,3 Mio €). Ebenso erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 1.771,6 Mio € auf 7.637,0 Mio € (Vj. 5.865,4 Mio €).

### Operative Aktiva

Die operativen Aktiva erhöhten sich zum 31. Dezember 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 606,2 Mio € auf 19.555,6 Mio € (Vj. 18.949,4 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 852,0 Mio € auf 7.111,5 Mio € (Vj. 6.259,5 Mio €). Diese Entwicklung ist auf einen Anstieg der Vorräte um 1.735,9 Mio € auf 6.729,6 Mio € (Vj. 4.993,7 Mio €) sowie eine Erhöhung der operativen Forderungen um 887,7 Mio € auf 8.018,9 Mio € (Vj. 7.131,2 Mio €) zurückzuführen. Gegenläufig stiegen die operativen Verbindlichkeiten um 1.771,6 Mio € auf 7.637,0 Mio € (Vj. 5.865,4 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 16.403,2 Mio € (Vj. 16.922,4 Mio €) auf und lagen damit um 519,2 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich um 493,6 Mio € auf 3.218,2 Mio € (Vj. 3.711,8 Mio €). Der Rückgang resultierte mit einem Anteil von 552,9 Mio € aus Wertminderungen. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 38,9 Mio € sowie Zugänge durch Akquisitionen in Höhe von 20,4 Mio €. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 55,6 Mio € auf 11.467,2 Mio € (Vj. 11.411,6 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 114,0 Mio € auf 973,7 Mio € (Vj. 1.087,7 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 149,7 Mio € (Vj. 159,0 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Im Unternehmensbereich ContiTech hat die ContiTech USA, Inc., Wilmington, USA, 100 % der Anteile an der WCCO Belting, LLC, Wilmington, USA, erworben. Dies führte zu einer Erhöhung der operativen Aktiva um 81,7 Mio €. Drei weitere Share Deals erhöhten die operativen Aktiva um 8,5 Mio €.

Weitere Konsolidierungskreisveränderungen hatten auf Konzernebene keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Wechselkurseffekte erhöhten den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns um 258,3 Mio € (Vj. 657,2 Mio €).

Die durchschnittlichen operativen Aktiva erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 1.856,8 Mio € auf 20.272,9 Mio € (Vj. 18.416,1 Mio €).

## Konzernbilanz

| <b>Aktiva in Mio €</b>                                                  | <b>31.12.2022</b> | <b>31.12.2021</b> |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Goodwill                                                                | 3.218,2           | 3.711,8           |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte                                    | 973,7             | 1.087,7           |
| Sachanlagen                                                             | 11.467,2          | 11.411,6          |
| Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen             | 305,1             | 305,9             |
| Langfristige übrige Vermögenswerte <sup>1</sup>                         | 2.824,5           | 3.068,3           |
| <b>Langfristige Vermögenswerte<sup>1</sup></b>                          | <b>18.788,7</b>   | <b>19.585,3</b>   |
| Vorräte                                                                 | 6.729,6           | 4.993,7           |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                              | 7.767,7           | 7.089,5           |
| Kurzfristige übrige Vermögenswerte                                      | 1.652,7           | 1.702,5           |
| Flüssige Mittel                                                         | 2.988,0           | 2.269,1           |
| <b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>                                      | <b>19.138,0</b>   | <b>16.054,8</b>   |
| <b>Bilanzsumme<sup>1</sup></b>                                          | <b>37.926,7</b>   | <b>35.640,1</b>   |
|                                                                         |                   |                   |
| <b>Passiva in Mio €</b>                                                 | <b>31.12.2022</b> | <b>31.12.2021</b> |
| <b>Eigenkapital<sup>1</sup></b>                                         | <b>13.735,0</b>   | <b>12.668,5</b>   |
| <b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>                | <b>7.359,9</b>    | <b>10.329,4</b>   |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                        | 7.637,0           | 5.865,4           |
| Kurzfristige sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten <sup>1</sup> | 9.194,8           | 6.776,8           |
| <b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten<sup>1</sup></b>    | <b>16.831,8</b>   | <b>12.642,2</b>   |
| <b>Bilanzsumme<sup>1</sup></b>                                          | <b>37.926,7</b>   | <b>35.640,1</b>   |
|                                                                         |                   |                   |
| <b>Netto-Finanzschulden</b>                                             | <b>4.499,4</b>    | <b>3.765,5</b>    |
| <b>Gearing Ratio in %<sup>1</sup></b>                                   | <b>32,8</b>       | <b>29,7</b>       |

<sup>1</sup> Der Continental-Konzern hat im Berichtsjahr die Methodik zur bilanziellen Berücksichtigung von unsicheren Steuerpositionen umgestellt. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst. Weitere Informationen dazu finden Sie im Konzernanhang Kapitel 2 Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung.

## Überleitung zu operativen Aktiva 2022

| Mio €                                                                        | Automotive      | Tires           | ContiTech      | Contract<br>Manufacturing | Sonstiges/<br>Holding/<br>Konsolidierung | Konzern         |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|---------------------------|------------------------------------------|-----------------|
| <b>Summe Aktiva/Bilanzsumme</b>                                              | <b>15.255,7</b> | <b>10.800,6</b> | <b>4.686,5</b> | <b>759,0</b>              | <b>6.424,9</b>                           | <b>37.926,7</b> |
| Flüssige Mittel                                                              | –               | –               | –              | –                         | 2.988,0                                  | 2.988,0         |
| Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente,<br>verzinsliche Anlagen | –               | –               | –              | –                         | 207,3                                    | 207,3           |
| Andere finanzielle Vermögenswerte                                            | 52,0            | 35,0            | 6,1            | 0,3                       | 30,5                                     | 123,9           |
| <b>Abzüglich finanzieller Vermögenswerte</b>                                 | <b>52,0</b>     | <b>35,0</b>     | <b>6,1</b>     | <b>0,3</b>                | <b>3.225,8</b>                           | <b>3.319,2</b>  |
| <b>Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte</b>                   | <b>-147,0</b>   | <b>-14,4</b>    | <b>4,0</b>     | <b>0,3</b>                | <b>536,6</b>                             | <b>379,5</b>    |
| Aktive latente Steuern                                                       | –               | –               | –              | –                         | 2.059,2                                  | 2.059,2         |
| Ertragsteuerforderungen                                                      | –               | –               | –              | –                         | 277,6                                    | 277,6           |
| <b>Abzüglich Ertragsteuervermögen</b>                                        | <b>–</b>        | <b>–</b>        | <b>–</b>       | <b>–</b>                  | <b>2.336,8</b>                           | <b>2.336,8</b>  |
| <b>Segmentvermögen</b>                                                       | <b>15.350,7</b> | <b>10.780,0</b> | <b>4.676,4</b> | <b>758,4</b>              | <b>325,7</b>                             | <b>31.891,2</b> |
| <b>Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen</b>                            | <b>8.402,2</b>  | <b>4.053,5</b>  | <b>2.015,5</b> | <b>272,0</b>              | <b>9.448,5</b>                           | <b>24.191,7</b> |
| Kurz- und langfristige Finanzschulden                                        | –               | –               | –              | –                         | 7.694,7                                  | 7.694,7         |
| Andere finanzielle Verbindlichkeiten                                         | –               | –               | –              | –                         | 520,3                                    | 520,3           |
| <b>Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten</b>                              | <b>–</b>        | <b>–</b>        | <b>–</b>       | <b>–</b>                  | <b>8.215,0</b>                           | <b>8.215,0</b>  |
| Passive latente Steuern                                                      | –               | –               | –              | –                         | 57,5                                     | 57,5            |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten                                                | –               | –               | –              | –                         | 525,7                                    | 525,7           |
| <b>Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen</b>                                 | <b>–</b>        | <b>–</b>        | <b>–</b>       | <b>–</b>                  | <b>583,2</b>                             | <b>583,2</b>    |
| <b>Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten</b>                | <b>1.374,1</b>  | <b>642,8</b>    | <b>508,5</b>   | <b>44,8</b>               | <b>487,7</b>                             | <b>3.057,9</b>  |
| <b>Segmentschulden</b>                                                       | <b>7.028,1</b>  | <b>3.410,7</b>  | <b>1.507,0</b> | <b>227,2</b>              | <b>162,6</b>                             | <b>12.335,6</b> |
| <b>Operative Aktiva</b>                                                      | <b>8.322,6</b>  | <b>7.369,3</b>  | <b>3.169,4</b> | <b>531,2</b>              | <b>163,1</b>                             | <b>19.555,6</b> |

## Überleitung zu operativen Aktiva 2021

| Mio €                                                                        | Automotive      | Tires          | ContiTech      | Contract Manufacturing | Sonstiges/<br>Holding/<br>Konsolidierung | Konzern         |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|----------------|------------------------|------------------------------------------|-----------------|
| <b>Summe Aktiva/Bilanzsumme<sup>1</sup></b>                                  | <b>14.515,8</b> | <b>9.754,6</b> | <b>4.418,8</b> | <b>1.036,5</b>         | <b>5.914,4</b>                           | <b>35.640,1</b> |
| Flüssige Mittel                                                              | –               | –              | –              | –                      | 2.269,1                                  | 2.269,1         |
| Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente,<br>verzinsliche Anlagen | –               | –              | –              | –                      | 225,9                                    | 225,9           |
| Andere finanzielle Vermögenswerte                                            | 47,5            | 28,8           | 5,7            | 0,4                    | 17,0                                     | 99,4            |
| <b>Abzüglich finanzieller Vermögenswerte</b>                                 | <b>47,5</b>     | <b>28,8</b>    | <b>5,7</b>     | <b>0,4</b>             | <b>2.512,0</b>                           | <b>2.594,4</b>  |
| <b>Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte</b>                   | <b>14,7</b>     | <b>42,6</b>    | <b>5,1</b>     | <b>0,3</b>             | <b>524,4</b>                             | <b>587,1</b>    |
| Aktive latente Steuern <sup>1</sup>                                          | –               | –              | –              | –                      | 2.328,8                                  | 2.328,8         |
| Ertragsteuerforderungen                                                      | –               | –              | –              | –                      | 303,4                                    | 303,4           |
| <b>Abzüglich Ertragsteuervermögen<sup>1</sup></b>                            | <b>–</b>        | <b>–</b>       | <b>–</b>       | <b>–</b>               | <b>2.632,2</b>                           | <b>2.632,2</b>  |
| <b>Segmentvermögen</b>                                                       | <b>14.453,6</b> | <b>9.683,2</b> | <b>4.408,0</b> | <b>1.035,8</b>         | <b>245,8</b>                             | <b>29.826,4</b> |
| <b>Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen<sup>1</sup></b>                | <b>8.659,1</b>  | <b>4.098,5</b> | <b>2.025,6</b> | <b>388,5</b>           | <b>7.799,9</b>                           | <b>22.971,6</b> |
| Kurz- und langfristige Finanzschulden                                        | –               | –              | –              | –                      | 6.260,5                                  | 6.260,5         |
| Andere finanzielle Verbindlichkeiten                                         | –               | –              | –              | –                      | 26,9                                     | 26,9            |
| <b>Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten</b>                              | <b>–</b>        | <b>–</b>       | <b>–</b>       | <b>–</b>               | <b>6.287,4</b>                           | <b>6.287,4</b>  |
| Passive latente Steuern                                                      | –               | –              | –              | –                      | 101,6                                    | 101,6           |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten <sup>1</sup>                                   | –               | –              | –              | –                      | 472,2                                    | 472,2           |
| <b>Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen<sup>1</sup></b>                     | <b>–</b>        | <b>–</b>       | <b>–</b>       | <b>–</b>               | <b>573,8</b>                             | <b>573,8</b>    |
| <b>Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten<sup>1</sup></b>    | <b>2.669,3</b>  | <b>963,5</b>   | <b>713,6</b>   | <b>106,6</b>           | <b>780,4</b>                             | <b>5.233,4</b>  |
| <b>Segmentschulden</b>                                                       | <b>5.989,8</b>  | <b>3.135,0</b> | <b>1.312,0</b> | <b>281,9</b>           | <b>158,3</b>                             | <b>10.877,0</b> |
| <b>Operative Aktiva</b>                                                      | <b>8.463,8</b>  | <b>6.548,2</b> | <b>3.096,0</b> | <b>753,9</b>           | <b>87,5</b>                              | <b>18.949,4</b> |

<sup>1</sup> Der Continental-Konzern hat im Berichtsjahr die Methodik zur bilanziellen Berücksichtigung von unsicheren Steuerpositionen umgestellt. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst. Weitere Informationen dazu finden Sie im Konzernanhang Kapitel 2 Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung.

# Entwicklung der Unternehmensbereiche

## Automotive

- › Umsatzanstieg um 19,3 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 13,9 %
- › Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 86,0 %

| Automotive in Mio €                                               | 2022     | 2021     | Δ in %  |
|-------------------------------------------------------------------|----------|----------|---------|
| Umsatz                                                            | 18.321,6 | 15.357,4 | 19,3    |
| EBITDA                                                            | 962,5    | 666,8    | 44,3    |
| in % vom Umsatz                                                   | 5,3      | 4,3      |         |
| EBIT                                                              | -970,1   | -374,6   | -159,0  |
| in % vom Umsatz                                                   | -5,3     | -2,4     |         |
| Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)                        | 2.387,7  | 2.136,6  | 11,8    |
| in % vom Umsatz                                                   | 13,0     | 13,9     |         |
| Abschreibungen <sup>1</sup>                                       | 1.932,6  | 1.041,4  | 85,6    |
| davon Wertminderungen <sup>2</sup>                                | 880,9    | 12,5     | 6.947,2 |
| Investitionen <sup>3</sup>                                        | 1.342,0  | 1.046,2  | 28,3    |
| in % vom Umsatz                                                   | 7,3      | 6,8      |         |
| Operative Aktiva (zum 31.12.)                                     | 8.322,6  | 8.463,8  | -1,7    |
| Operative Aktiva (Durchschnitt)                                   | 8.747,4  | 8.110,5  | 7,9     |
| Kapitalrendite (ROCE) in %                                        | -11,1    | -4,6     |         |
| Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup> | 97.575   | 89.350   | 9,2     |
| Umsatz bereinigt <sup>5</sup>                                     | 18.219,6 | 15.357,4 | 18,6    |
| Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>     | -30,1    | -215,2   | 86,0    |
| in % des bereinigten Umsatzes                                     | -0,2     | -1,4     |         |

<sup>1</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

<sup>3</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

<sup>5</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

<sup>6</sup> Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

### Struktur

Der Unternehmensbereich Automotive (46 % des Konzernumsatzes) umfasst u. a. Technologien für passive Sicherheits-, Brems-, Fahrwerk- sowie Bewegungs- und Bewegungskontrollsysteme. Innovative Lösungen für das assistierte und automatisierte Fahren, Anzeige- und Bedientechnologien sowie Audio- oder Kameralösungen für den Innenraum gehören ebenso zum Portfolio wie intelligente Informations- und Kommunikationstechnik rund um Mobilitätsdienstleistungen für Flottenbetreiber und Nutzfahrzeughersteller. Umfassende Aktivitäten rund um Vernetzungstechnologien und Fahrzeugelektroniken bis hin zu Hochleistungscomputern ergänzen das Angebot. Organisatorisch wurde eine Entwicklungsorganisation, genannt Software and Central Technologies (SCT), zum 1. Oktober 2022 eingeführt, die Berichterstattung als Geschäftsfeld erfolgt ab dem 1. Januar 2023. Der Unternehmensbereich gliedert sich damit im Berichtsjahr in fünf Geschäftsfelder:

- › Architecture and Networking
- › Autonomous Mobility
- › Safety and Motion

- › Smart Mobility
- › User Experience

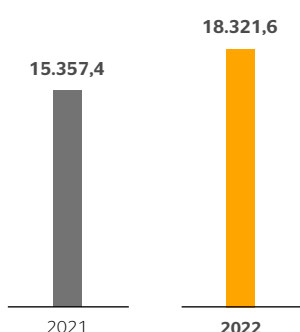
### Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Die Absatzentwicklung im Unternehmensbereich Automotive ist durch negative Auswirkungen der pandemiebedingten Lockdowns in China, den Krieg in der Ukraine und anhaltende Lieferprobleme in der Halbleiterindustrie beeinflusst. Nichtsdestotrotz erhöhten sich im Geschäftsfeld Autonomous Mobility die Verkaufszahlen von Kameras und Radarprodukten. Ebenso lag das Absatzvolumen von nahtlosen Vernetzungstechnologien im Geschäftsfeld Architecture and Networking über dem Vorjahresniveau. User Experience konnte den Absatz von Fahrzeugelektroniken, Displaylösungen und Hochleistungsrechnern steigern. Im Geschäftsfeld Smart Mobility lagen die verkauften Stückzahlen im Nutzfahrzeug- und unabhängigen Ersatzteilgeschäft weltweit über dem Vorjahresniveau. Safety and Motion steigerte den Absatz von Bremssystemen sowie von Airbagsteuergeräten und Radsensoren.

Neben dem starken operativen Wachstum in Volumen und Mix wirkten sich die mit den Kunden erzielten Vereinbarungen über Preisanpassungen sowie zum Ausgleich inflationsbedingter Effekte positiv auf die Umsatzentwicklung des Unternehmensbereichs Automotive aus. Der Umsatz erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 19,3 % auf 18.321,6 Mio € (Vj. 15.357,4 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 13,9 %.

### Umsatz

Mio €



### Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs Automotive erhöhte sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 185,1 Mio € bzw. 86,0 % auf -30,1 Mio € (Vj. -215,2 Mio €) und entspricht -0,2 % (Vj. -1,4 %) des bereinigten Umsatzes.

### Operatives Ergebnis (EBIT)

Der Unternehmensbereich Automotive verzeichnete 2022 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 595,5 Mio € bzw. 159,0 % auf -970,1 Mio € (Vj. -374,6 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich damit auf -5,3 % (Vj. -2,4 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 70,1 Mio € (Vj. 68,1 Mio €).

Für den Unternehmensbereich Automotive beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2022 insgesamt 846,5 Mio € (Vj. 91,3 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2022 und 2021 auf Seite 59 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -11,1 % (Vj. -4,6 %).

### Beschaffung

Essenzielle Produkte für den Unternehmensbereich Automotive sind Elektronikkomponenten und Halbleiter. Die durch die COVID-19-Pandemie ausgelösten Bedarfsschwankungen und erheblichen Kapazitätsengpässe bei Halbleiterprodukten für Automotive hielten selektiv auch im Jahr 2022 an. Weitere deutliche Preisanstiege waren die Folge. In der zweiten Jahreshälfte reduzierten sich die Engpässe im Halbleitermarkt durch eine sinkende Nachfrage unter dem Druck der Inflation, steigender Zinsen, höherer Energiekosten und anhaltender pandemiebedingter Lockdowns

in China. Allerdings blieben automotive-spezifische Halbleitertechnologien auch weiterhin knapp und führten zu massiven Engpässen bei einigen Produkten.

Die für Automotive wichtigsten Rohstoffe sind Stahl, Aluminium, Kunststoffe und Kupfer. Das Jahr 2022 war geprägt von hoher Volatilität, hauptsächlich verursacht durch den Krieg in der Ukraine und damit einhergehende Unsicherheiten bei der Materialversorgung, die bis zur Jahresmitte starke Preisanstiege zur Folge hatten. In der zweiten Jahreshälfte führte ein geringeres Wirtschaftswachstum zur Korrektur vieler Rohstoffpreise. Die schwache Nachfrage auch aufgrund von Rezessionssorgen bei gleichzeitigen Leitzinserhöhungen und gestiegenen Energiekosten hat eine Vielzahl europäischer Rohstoffhersteller dazu veranlasst, die Produktionszahlen deutlich zu reduzieren. Aufgrund hoher Rohmaterial-Lagerbestände und geringerer Nachfrage hatten die Kürzungen keine negativen Auswirkungen auf die Liefersituation.

### Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 251,1 Mio € bzw. 11,8 % auf 2.387,7 Mio € (Vj. 2.136,6 Mio €) und lagen damit bei 13,0 % vom Umsatz (Vj. 13,9 %).

### Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 um 891,2 Mio € auf 1.932,6 Mio € (Vj. 1.041,4 Mio €) und betragen 10,5 % vom Umsatz (Vj. 6,8 %). Diese enthalten im Jahr 2022 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 880,9 Mio € (Vj. 12,5 Mio €).

### Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Automotive verringerten sich zum 31. Dezember 2022 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 141,2 Mio € auf 8.322,6 Mio € (Vj. 8.463,8 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 134,5 Mio € auf 2.077,2 Mio € (Vj. 1.942,7 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 799,8 Mio € auf 2.868,3 Mio € (Vj. 2.068,5 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 554,5 Mio € auf 3.654,2 Mio € (Vj. 3.099,7 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 1.219,8 Mio € auf 4.445,3 Mio € (Vj. 3.225,5 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 8.447,6 Mio € (Vj. 8.922,9 Mio €) auf und reduzierten sich damit um 475,3 Mio €. Der Goodwill verringerte sich um 530,8 Mio € auf 2.178,4 Mio € (Vj. 2.709,2 Mio €). Der Rückgang resultierte mit einem Anteil von 552,9 Mio € aus Wertminderungen. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 21,7 Mio €. Das Sachanlagevermögen lag mit 5.101,9 Mio € um 120,6 Mio € über dem Vorjahresniveau von 4.981,3 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 78,3 Mio € auf 674,8 Mio € (Vj. 753,1 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 70,1 Mio € (Vj. 68,1 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 60,6 Mio € erhöhend (Vj. 240,5 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Automotive aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Automotive erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2021 um 636,9 Mio € auf 8.747,4 Mio € (Vj. 8.110,5 Mio €).

#### **Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang im Unternehmensbereich Automotive erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 295,8 Mio € auf 1.342,0 Mio € (Vj. 1.046,2 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 7,3 % (Vj. 6,8 %).

Neben den Investitionen an deutschen Standorten lagen Schwerpunkte in China, Mexiko, Rumänien, den USA sowie in Serbien und Tschechien.

Hierbei wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten für die Geschäftsfelder Safety and Motion, User Experience, Architecture and

Networking sowie Autonomous Mobility erweitert. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Errichtung neuer Fertigungsanlagen für elektronische Bremssysteme, innovative Anzeige- und Bedienlösungen sowie auf Fahrzeugelektronik bis hin zu Hochleistungscomputern, Radar- und Kameralösungen.

Darüber hinaus wurde in den Aus- und Aufbau von Fertigungsstandorten in Novi Sad, Serbien, Las Colinas, Mexiko, Changsha, China, und New Braunfels, USA, investiert. In Bangalore, Indien, wurde ein Campus für das dort ansässige Technologiezentrum erworben.

#### **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Automotive erhöhte sich um 8.225 Personen auf 97.575 (Vj. 89.350). Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Aufbau an Produktionsstandorten sowie im Bereich Forschung und Entwicklung.

## Tires

- › Umsatzanstieg um 18,6 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 14,1 %
- › Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 6,5 %

| Tires in Mio €                                                    | 2022     | 2021     | Δ in %  |
|-------------------------------------------------------------------|----------|----------|---------|
| Umsatz                                                            | 14.005,2 | 11.807,6 | 18,6    |
| EBITDA                                                            | 2.644,7  | 2.525,9  | 4,7     |
| in % vom Umsatz                                                   | 18,9     | 21,4     |         |
| EBIT                                                              | 1.723,6  | 1.700,6  | 1,4     |
| in % vom Umsatz                                                   | 12,3     | 14,4     |         |
| Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)                        | 319,8    | 293,8    | 8,8     |
| in % vom Umsatz                                                   | 2,3      | 2,5      |         |
| Abschreibungen <sup>1</sup>                                       | 921,1    | 825,3    | 11,6    |
| davon Wertminderungen <sup>2</sup>                                | 82,3     | 5,9      | 1.294,9 |
| Investitionen <sup>3</sup>                                        | 818,6    | 626,0    | 30,8    |
| in % vom Umsatz                                                   | 5,8      | 5,3      |         |
| Operative Aktiva (zum 31.12.)                                     | 7.369,3  | 6.548,2  | 12,5    |
| Operative Aktiva (Durchschnitt)                                   | 7.508,2  | 6.625,5  | 13,3    |
| Kapitalrendite (ROCE) in %                                        | 23,0     | 25,7     |         |
| Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup> | 56.987   | 57.217   | -0,4    |
| Umsatz bereinigt <sup>5</sup>                                     | 14.005,2 | 11.807,6 | 18,6    |
| Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>     | 1.841,6  | 1.729,2  | 6,5     |
| in % des bereinigten Umsatzes                                     | 13,1     | 14,6     |         |

<sup>1</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

<sup>3</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

<sup>5</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

<sup>6</sup> Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

### Struktur

Der Unternehmensbereich Tires (35 % des Konzernumsatzes) steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Lösungen in der Reifentechnologie. Intelligente Produkte und Services rund um den Reifen sowie zur Förderung von Nachhaltigkeit runden das Portfolio ab. Für den Fachhandel und das Flottenmanagement bietet Tires digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme sowie weitere Dienstleistungen an, um Flotten mobil zu halten und deren Effizienz zu erhöhen. Mit ihren Reifen leistet Continental einen Beitrag zu sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Mobilität. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:

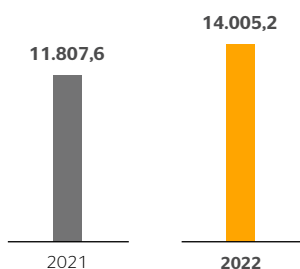
- › Original Equipment
- › Replacement APAC
- › Replacement EMEA
- › Replacement The Americas
- › Specialty Tires

### Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Positive Wechselkurseffekte und eine Fokussierung auf die Optimierung des Preis- und Produktmix wirkten sich positiv auf die Umsatzentwicklung des Unternehmensbereichs Tires aus. Der Umsatz erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 18,6 % auf 14.005,2 Mio € (Vj. 11.807,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 14,1 %.

**Umsatz**

Mio €

**Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs Tires erhöhte sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 112,4 Mio € bzw. 6,5 % auf 1.841,6 Mio € (Vj. 1.729,2 Mio €) und entspricht 13,1 % (Vj. 14,6 %) des bereinigten Umsatzes.

**Operatives Ergebnis (EBIT)**

Der Unternehmensbereich Tires verzeichnete 2022 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 23,0 Mio € bzw. 1,4 % auf 1.723,6 Mio € (Vj. 1.700,6 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf 12,3 % (Vj. 14,4 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 14,5 Mio € (Vj. 18,7 Mio €).

Für den Unternehmensbereich Tires beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2022 insgesamt 103,5 Mio € (Vj. 9,9 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2022 und 2021 auf Seite 59 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 23,0 % (Vj. 25,7 %).

**Beschaffung**

Die Preise für alle wichtigen Rohmaterialien stiegen gegenüber dem bereits hohen Niveau des Vorjahres. Insbesondere die Preise von bedeutenden Rohstoffen und Vormaterialien wie Butadien und rohölbasierten Vorprodukten stiegen im Verlauf des Jahres deutlich. Ein ebenso deutlicher Anstieg des Preisniveaus war auch in den Märkten für Stahl, Chemikalien und Textilien zu spüren. Verstärkt wurde die Kostenentwicklung durch eine veränderte Beschaffungsstrategie aufgrund von Sanktionsvorgaben sowie letztlich auch durch hohe Energie- und Logistikkosten.

**Forschung und Entwicklung**

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 26,0 Mio € bzw. 8,8 % auf 319,8 Mio € (Vj. 293,8 Mio €) und lagen damit bei 2,3 % vom Umsatz (Vj. 2,5 %).

**Abschreibungen**

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 um 95,8 Mio € auf 921,1 Mio € (Vj. 825,3 Mio €) und betragen 6,6 % vom Umsatz (Vj. 7,0 %). Diese enthalten im Jahr 2022

insgesamt Wertminderungen in Höhe von 82,3 Mio € (Vj. 5,9 Mio €).

**Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires erhöhten sich zum 31. Dezember 2022 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 821,1 Mio € auf 7.369,3 Mio € (Vj. 6.548,2 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 703,6 Mio € auf 3.384,3 Mio € (Vj. 2.680,7 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 808,3 Mio € auf 2.778,3 Mio € (Vj. 1.970,0 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 341,7 Mio € auf 2.638,3 Mio € (Vj. 2.296,6 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 446,4 Mio € auf 2.032,3 Mio € (Vj. 1.585,9 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte lagen mit 5.227,2 Mio € auf dem Vorjahresniveau (Vj. 5.227,2 Mio €). Dies ist zurückzuführen auf sich ausgleichende gegenläufige Effekte in den einzelnen Posten. Der Goodwill verringerte sich um 1,3 Mio € auf 420,0 Mio € (Vj. 421,3 Mio €). Dieser Rückgang resultierte vollständig aus Wechselkurseffekten. Das Sachanlagevermögen verringerte sich um 3,4 Mio € auf 4.573,2 Mio € (Vj. 4.576,6 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 16,4 Mio € auf 45,6 Mio € (Vj. 62,0 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 14,5 Mio € (Vj. 18,7 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 143,4 Mio € erhöhend (Vj. 264,3 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2021 um 882,7 Mio € auf 7.508,2 Mio € (Vj. 6.625,5 Mio €).

**Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang im Unternehmensbereich Tires erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 192,6 Mio € auf 818,6 Mio € (Vj. 626,0 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 5,8 % (Vj. 5,3 %).

Es wurde in die Optimierung sowie Erweiterung der Fertigungskapazitäten bestehender Werke an den europäischen Niedrigkostenstandorten, in den USA, Deutschland, China, Thailand sowie in Mexiko investiert.

Wesentliche Bilanzzugänge flossen in den Ausbau des Produktionsstandorts in Hefei, China. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt.

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Tires reduzierte sich um 230 auf 56.987 Personen (Vj. 57.217). Dies resultierte im Wesentlichen aus der Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen und durch die Anpassungen an eine bedarfsgerechte Produktion.

## ContiTech

- › Umsatzanstieg um 11,5 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 9,5 %
- › Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 28,2 %

| ContiTech in Mio €                                                | 2022    | 2021    | Δ in % |
|-------------------------------------------------------------------|---------|---------|--------|
| Umsatz                                                            | 6.594,3 | 5.912,6 | 11,5   |
| EBITDA                                                            | 486,4   | 833,7   | -41,7  |
| in % vom Umsatz                                                   | 7,4     | 14,1    |        |
| EBIT                                                              | 166,5   | 514,7   | -67,7  |
| in % vom Umsatz                                                   | 2,5     | 8,7     |        |
| Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)                        | 163,8   | 156,5   | 4,7    |
| in % vom Umsatz                                                   | 2,5     | 2,6     |        |
| Abschreibungen <sup>1</sup>                                       | 319,9   | 319,0   | 0,3    |
| davon Wertminderungen <sup>2</sup>                                | 3,4     | -3,1    | 209,7  |
| Investitionen <sup>3</sup>                                        | 199,8   | 204,4   | -2,3   |
| in % vom Umsatz                                                   | 3,0     | 3,5     |        |
| Operative Aktiva (zum 31.12.)                                     | 3.169,4 | 3.096,0 | 2,4    |
| Operative Aktiva (Durchschnitt)                                   | 3.275,8 | 3.070,3 | 6,7    |
| Kapitalrendite (ROCE) in %                                        | 5,1     | 16,8    |        |
| Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup> | 41.798  | 40.960  | 2,0    |
| Umsatz bereinigt <sup>5</sup>                                     | 6.553,0 | 5.753,7 | 13,9   |
| Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>     | 308,1   | 429,3   | -28,2  |
| in % des bereinigten Umsatzes                                     | 4,7     | 7,5     |        |

<sup>1</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

<sup>3</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

<sup>5</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

<sup>6</sup> Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

### Struktur

Der Unternehmensbereich ContiTech (17 % des Konzernumsatzes) entwickelt und produziert u.a. werkstoffübergreifende, umweltschonende und intelligente Produkte und Systeme für die Automobilindustrie, den Schienenverkehr, den Bergbau, die Agrarindustrie sowie weitere wichtige Schlüsselindustrien. Der Unternehmensbereich nutzt sein langjähriges Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten, indem verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert werden. Der Unternehmensbereich gliedert sich in sechs Geschäftsfelder:

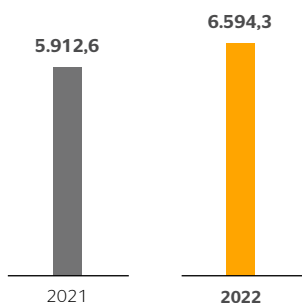
- › Advanced Dynamics Solutions
- › Conveying Solutions
- › Industrial Fluid Solutions
- › Mobile Fluid Systems
- › Power Transmission Group
- › Surface Solutions

### Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Der Umsatz des Unternehmensbereichs ContiTech erhöhte sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 11,5 % auf 6.594,3 Mio € (Vj. 5.912,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 9,5 %. Die erfolgreiche Umsetzung von Preiserhöhungen, sowohl in der Automobilerstausrüstung als auch im Industrie- und Ersatzgeschäft, zur Kompensation der gestiegenen Rohstoff- und Energiepreise war maßgeblich für den Umsatzanstieg.

**Umsatz**

Mio €

**Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs ContiTech reduzierte sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 121,2 Mio € bzw. 28,2 % auf 308,1 Mio € (Vj. 429,3 Mio €) und entspricht 4,7 % (Vj. 7,5 %) des bereinigten Umsatzes.

**Operatives Ergebnis (EBIT)**

Der Unternehmensbereich ContiTech verzeichnete 2022 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 348,2 Mio € bzw. 67,7 % auf 166,5 Mio € (Vj. 514,7 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf 2,5 % (Vj. 8,7 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 65,1 Mio € (Vj. 72,2 Mio €).

Für den Unternehmensbereich ContiTech beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2022 insgesamt 81,5 Mio € (Vj. Entlastung in Höhe von 130,1 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2022 und 2021 auf Seite 59 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 5,1 % (Vj. 16,8 %).

**Beschaffung**

Zu Beginn des Jahres 2022 belastete die Knappheit von bestimmten Materialien den Unternehmensbereich ContiTech. Im weiteren Verlauf des Jahres wirkten sich steigende Preise für zahlreiche Rohmaterialien sowie hohe Energie- und Logistikkosten aus. Der Preisanstieg von öl- und butadienbasierten Rohstoffen hielt an und flachte erst im vierten Quartal wieder leicht ab.

**Forschung und Entwicklung**

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 7,3 Mio € bzw. 4,7 % auf 163,8 Mio € (Vj. 156,5 Mio €) und lagen damit bei 2,5 % (Vj. 2,6 %) vom Umsatz.

**Abschreibungen**

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 um 0,9 Mio € auf 319,9 Mio € (Vj. 319,0 Mio €) und betragen 4,9 % vom Umsatz (Vj. 5,4 %). Diese enthalten im Jahr 2022 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 3,4 Mio € (Vj. Wertaufholungen 3,1 Mio €).

**Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech erhöhten sich zum 31. Dezember 2022 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 73,4 Mio € auf 3.169,4 Mio € (Vj. 3.096,0 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 140,7 Mio € auf 1.257,8 Mio € (Vj. 1.117,1 Mio €). Im Vorratsbereich ergab sich ein Bestandsaufbau von 118,2 Mio € auf 999,5 Mio € (Vj. 881,3 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 172,9 Mio € auf 1.199,3 Mio € (Vj. 1.026,4 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 150,4 Mio € auf 941,0 Mio € (Vj. 790,6 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 2.332,4 Mio € (Vj. 2.341,9 Mio €) auf und reduzierten sich damit um 9,5 Mio €. Der Goodwill erhöhte sich um 38,3 Mio € auf 619,5 Mio € (Vj. 581,2 Mio €). Diese Erhöhung resultierte aus Wechselkurseffekten in Höhe von 18,3 Mio € sowie aus Zugängen in Höhe von 20,0 Mio €. Das Sachanlagevermögen lag mit 1.410,9 Mio € um 31,1 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 1.442,0 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 16,2 Mio € auf 251,7 Mio € (Vj. 267,9 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 65,1 Mio € (Vj. 72,2 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Unternehmensbereich ContiTech hat die ContiTech USA, Inc., Wilmington, USA, 100 % der Anteile an der WCCO Belting, LLC, Wilmington, USA, erworben. Dies führte zu einer Erhöhung der operativen Aktiva um 81,7 Mio €. Drei weitere Share Deals erhöhten die operativen Aktiva um 8,5 Mio €.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 57,1 Mio € erhöhend (Vj. 146,5 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2021 um 205,5 Mio € auf 3.275,8 Mio € (Vj. 3.070,3 Mio €).

**Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang im Unternehmensbereich ContiTech verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,6 Mio € auf 199,8 Mio € (Vj. 204,4 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,0 % (Vj. 3,5 %).

Es wurden die Fertigungskapazitäten in Deutschland, den USA, China, Mexiko, Rumänien und Brasilien ausgebaut.

Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Ausweitung der Fertigungskapazitäten in selektierten Wachstumsmärkten für die Geschäftsfelder Mobile Fluid Systems, Surface Solutions und Advanced Dynamics Solutions. Darüber hinaus wurden in allen Geschäftsfeldern Investitionen zur Rationalisierung bestehender Produktionsabläufe durchgeführt.

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs ContiTech stieg um 838 Personen auf 41.798 (Vj. 40.960). Dies resultierte v.a. aus dem Personalaufbau wegen höherer Auftragsvolumina sowie dem Erwerb der WCCO Belting, LLC, Wilmington, USA.

## Contract Manufacturing

- › Umsatzrückgang um 25,2 %
- › Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 26,3 %
- › Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 97,2 %

| Contract Manufacturing in Mio €                                   | 2022  | 2021  | Δ in % |
|-------------------------------------------------------------------|-------|-------|--------|
| Umsatz                                                            | 665,6 | 889,6 | -25,2  |
| EBITDA                                                            | 44,7  | 194,2 | -77,0  |
| in % vom Umsatz                                                   | 6,7   | 21,8  |        |
| EBIT                                                              | 9,5   | 130,4 | -92,7  |
| in % vom Umsatz                                                   | 1,4   | 14,7  |        |
| Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)                        | 0,1   | -0,1  | 200,0  |
| in % vom Umsatz                                                   | 0,0   | 0,0   |        |
| Abschreibungen <sup>1</sup>                                       | 35,2  | 63,8  | -44,8  |
| davon Wertminderungen <sup>2</sup>                                | 0,0   | 13,8  | -100,0 |
| Investitionen <sup>3</sup>                                        | 9,9   | 19,9  | -50,3  |
| in % vom Umsatz                                                   | 1,5   | 2,2   |        |
| Operative Aktiva (zum 31.12.)                                     | 531,2 | 753,9 | -29,5  |
| Operative Aktiva (Durchschnitt)                                   | 635,2 | 450,2 | 41,1   |
| Kapitalrendite (ROCE) in %                                        | 1,5   | 29,0  |        |
| Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup> | 2.192 | 2.904 | -24,5  |
| Umsatz bereinigt <sup>5</sup>                                     | 665,6 | 889,6 | -25,2  |
| Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>     | 2,9   | 104,0 | -97,2  |
| in % des bereinigten Umsatzes                                     | 0,4   | 11,7  |        |

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

3 Investitionen in Sachanlagen und Software.

4 Ohne Auszubildende.

5 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

6 Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

### Struktur

Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing (2 % des Konzernumsatzes) bündelt die Auftragsfertigung von Produkten von Continental-Gesellschaften für Vitesco Technologies. Die Auftragsfertigung ist nicht auf Dauer angelegt; vielmehr wird die operative Trennung der Produktion in den kommenden Jahren vorangetrieben und das Volumen der Auftragsfertigung reduziert. Contract Manufacturing beinhaltet ein Geschäftsfeld:

- › Contract Manufacturing

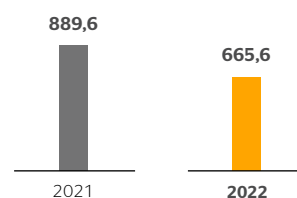
### Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing sank das Absatzvolumen im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr. Dies entspricht dem vertraglich vereinbarten Vorgehen zwischen Continental und Vitesco Technologies. Die Entwicklung der Absatzvolumina wurde darüber hinaus durch Lieferengpässe im Halbleiterbereich negativ beeinflusst.

Der Umsatz reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 25,2 % auf 665,6 Mio € (Vj. 889,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 26,3 %.

### Umsatz

Mio €



### Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing reduzierte sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 101,1 Mio € bzw. 97,2 % auf 2,9 Mio € (Vj. 104,0 Mio €). Das entspricht einer Marge von 0,4 % (Vj. 11,7 %) des bereinigten Umsatzes. Die bereinigte EBIT-Marge des Vorjahres wurde durch konzerninterne Verrechnungen beeinflusst.

### Operatives Ergebnis (EBIT)

Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing verzeichnete 2022 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 120,9 Mio € bzw. 92,7 % auf 9,5 Mio € (Vj. 130,4 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf 1,4 % (Vj. 14,7 %).

Für den Unternehmensbereich Contract Manufacturing beträgt die Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2022 insgesamt 6,6 Mio € (Vj. 26,4 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2022 und 2021 auf Seite 59 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 1,5 % (Vj. 29,0 %).

### Beschaffung

Bei der Beschaffung im Unternehmensbereich Contract Manufacturing zeigt sich hinsichtlich der Rohstoffpreisentwicklung ein uneinheitliches Bild. Bedingt durch die nach wie vor bestehenden Lieferkettenprobleme kam es insbesondere bei Elektronik und elektromechanischen Komponenten, wie z.B. Halbleitern, auch im Jahr 2022 zu Produktions- bzw. Liefereinschränkungen. Aufgrund der vertraglichen Regelungen gegenüber Vitesco Technologies werden sämtliche Preisänderungen im Einkaufsvolumen quartalsweise an Vitesco Technologies weiterverrechnet und haben somit keinen Einfluss auf das operative Ergebnis des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing.

### Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 um 28,6 Mio € auf 35,2 Mio € (Vj. 63,8 Mio €) und betragen 5,3 % vom Umsatz (Vj. 7,2 %). In der Berichtsperiode fielen keine wesentlichen Wertminderungen an (Vj. 13,8 Mio €).

### Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing reduzierten sich zum 31. Dezember 2022 im Vergleich

zum Ende des Vorjahres um 222,7 Mio € auf 531,2 Mio € (Vj. 753,9 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 151,9 Mio € auf 439,0 Mio € (Vj. 590,9 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 9,6 Mio € auf 83,5 Mio € (Vj. 73,9 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 193,1 Mio € auf 511,0 Mio € (Vj. 704,1 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten reduzierten sich um 31,6 Mio € auf 155,5 Mio € (Vj. 187,1 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 149,3 Mio € (Vj. 237,1 Mio €) auf und lagen damit um 87,8 Mio € unter dem Vorjahreswert. Das Sachanlagevermögen lag mit 147,9 Mio € um 85,0 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 232,9 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 0,5 Mio € auf 0,9 Mio € (Vj. 1,4 Mio €).

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 1,2 Mio € vermindern (Vj. erhöhend um 7,4 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2021 um 185,0 Mio € auf 635,2 Mio € (Vj. 450,2 Mio €).

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang im Unternehmensbereich Contract Manufacturing reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10,0 Mio € auf 9,9 Mio € (Vj. 19,9 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 1,5 % (Vj. 2,2 %).

Die Investitionen entfielen hauptsächlich auf Produktionsausrüstungen zur Herstellung spezifischer Produkte und zur Umsetzung neuer Technologien.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmensbereich Contract Manufacturing um 712 auf 2.192 Personen (Vj. 2.904).

# Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur Lage des Konzerns

Die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des Continental-Konzerns wurde im Berichtsjahr insbesondere belastet durch die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine, die erheblichen Preissteigerungen bei Rohmaterialien, Vorprodukten, Energie und Logistik, die Einschränkungen in China infolge der COVID-19-Pandemie sowie durch den weiter anhaltenden Halbleitermangel in der Automobilindustrie. In diesem herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Umfeld hat sich Continental aus Sicht des Vorstands operativ gut behauptet. Die unterjährig angepassten Ziele für Umsatz und bereinigte EBIT-Marge wurden erreicht. Dennoch ist es ein klares Ziel, die finanzielle Leistung weiter zu verbessern und dies mit Nachdruck zu verfolgen. Der konsolidierte Umsatz des Konzerns lag im Jahr 2022 bei 39,4 Mrd € (Vj. 33,8 Mrd €) und die bereinigte EBIT-Marge bei 5,0 % (Vj. 5,5 %). Der bereinigte Free Cashflow erreichte einen Wert von 0,2 Mrd € (Vj. 1,2 Mrd € für fortgeführte und nicht fortgeführte Aktivitäten) und lag damit unterhalb der angestrebten Bandbreite. Dies ist insbesondere auf geringer als erwartet ausgefallene Zahlungseingänge zum Bilanzstichtag zurückzuführen, die zu entsprechend höheren operativen Forderungen im Konzern führten.

Das weltweit weiterhin mäßige Produktionsniveau, gepaart mit den Kostensteigerungen, hat insbesondere den Unternehmensbereich Automotive belastet. Gleichwohl wurde im dritten Quartal 2022 mit einer positiven bereinigten EBIT-Marge der Turnaround geschafft. Dieser Trend hat sich im vierten Quartal fortgesetzt. Dazu kommen ganzjährig ein hoher Auftragseingang sowie eine Outperformance im Unternehmensbereich Automotive. Dies bedeutet, dass das organische Wachstum im Jahr 2022 in Höhe von 13,9 % deutlich über dem der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (7 %) liegt, weil der Anteil von Continental-Produkten in den Fahrzeugen stetig zunimmt. Automotive erreichte im Jahr 2022 einen Umsatz in Höhe von 18,3 Mrd € (Vj. 15,4 Mrd €) und eine bereinigte EBIT-Marge von -0,2 % (Vj. -1,4 %).

Dem Unternehmensbereich Tires ist es gelungen, die inflationsbedingten Mehrkosten durch fokussierte Preis- und Produktmix-Verbesserungen aufzufangen. Dadurch wurde im Jahr 2022 ein Umsatz in Höhe von 14,0 Mrd € (Vj. 11,8 Mrd €) und ein bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) von 1,8 Mrd € (Vj. 1,7 Mrd €) erzielt, was zu einer bereinigten EBIT-Marge von 13,1 % (Vj. 14,6 %) führte.

ContiTech hat mit gezielten Zukäufen das Industriegeschäft gestärkt. Insbesondere Preiserhöhungen sowohl in der Automobilerstausrüstung als auch im Industrie- und Ersatzgeschäft führten zu einem organischen Umsatzwachstum in Höhe von 9,5 %. Im Jahr 2022 wurde ein Umsatz in Höhe von 6,6 Mrd € (Vj. 5,9 Mrd €) erreicht. Ergebnisseitig waren insbesondere im vierten Quartal gestiegene Produktionskosten sowie pandemiebedingte Geschäftseinschränkungen in China die wesentlichen Gründe für das geringer als erwartet ausgefallene Ergebnis im Jahr 2022. Die bereinigte EBIT-Marge des Unternehmensbereichs ContiTech lag bei 4,7 % (Vj. 7,5 %).

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing war das Geschäft weiterhin rückläufig, was dem vertraglich vereinbarten Vorgehen zwischen Continental und Vitesco Technologies entspricht. Der Umsatz lag 2022 bei 0,7 Mrd € (Vj. 0,9 Mrd €) und die bereinigte EBIT-Marge bei 0,4 % (Vj. 11,7 %).

# Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB

## Ergänzend zur Konzernberichterstattung erläutern wir hier separat die Entwicklung der Muttergesellschaft.

Der Jahresabschluss der Continental AG wird – anders als der Konzernabschluss – nach deutschem Handelsrecht (HGB, AktG) aufgestellt. Der Lagebericht der Continental AG wird gemäß § 315 Abs. 5 HGB mit dem des Continental-Konzerns zusammengefasst, weil die künftigen Risiken und Chancen der Muttergesellschaft und ihre voraussichtliche Entwicklung untrennbar mit dem Konzern verbunden sind. Ergänzend dient die nachfolgende Darstellung des Geschäftsverlaufs einschließlich des Geschäftsergebnisses sowie der Vermögens- und Finanzlage der Muttergesellschaft dem Verständnis für den Vorschlag des Vorstands zur Ergebnisverwendung.

Die Continental AG übt eine reine Leitungs- und Holdingfunktion für den Continental-Konzern aus.

Die Bilanzsumme verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 64,2 Mio € auf 18.972,0 Mio € (Vj. 19.036,2 Mio €). Die Veränderung auf der Aktivseite resultierte im Wesentlichen aus dem Rückgang der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 712,3 Mio € auf 6.963,4 Mio € (Vj. 7.675,7 Mio €). Dies wurde teilweise kompensiert insbesondere durch den Anstieg der Finanzanlagen

um 370,7 Mio € auf 11.364,7 Mio € (Vj. 10.994,0 Mio €), den Anstieg der flüssigen Mittel um 211,5 Mio € auf 281,2 Mio € (Vj. 69,7 Mio €) sowie den Anstieg der Sachanlagen um 52,3 Mio €.

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich gegenüber der Vergleichsperiode um 370,7 Mio € auf 11.364,7 Mio € (Vj. 10.994,0 Mio €) und entsprach damit einem Anteil von 59,9% an der Bilanzsumme (Vj. 57,8%). Der Anstieg des Finanzanlagevermögens war im Wesentlichen auf den Rückkauf von 24,9% der Anteile an der ContiTech AG, Hannover, in Höhe von 491,5 Mio € zurückzuführen. Gegenläufig hierzu reduzierte sich das Treuhandvermögen des Continental Pension Trust e. V. um den Anteil an den verkauften ContiTech AG-Aktien, der der Continental AG zuzurechnen war (111,3 Mio €).

Das Sachanlagevermögen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 52,3 Mio € auf 242,2 Mio € (Vj. 189,9 Mio €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den für den Neubau der Hauptverwaltung in Hannover aktivierten Anlagen im Bau.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten erhöhten sich um 11,7 Mio € auf 72,7 Mio € (Vj. 61,0 Mio €). Der Anstieg resultierte aus einem im Vergleich zum Vorjahr höheren Abgrenzungsvolumen für IT-Dienstleistungen.

| Vermögens- und Finanzlage der Continental AG  | 31.12.2022      | 31.12.2021      |
|-----------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| <b>Aktiva in Mio €</b>                        |                 |                 |
| Immaterielle Vermögensgegenstände             | 13,7            | 11,4            |
| Sachanlagen                                   | 242,2           | 189,9           |
| Finanzanlagen                                 | 11.364,7        | 10.994,0        |
| <b>Anlagevermögen</b>                         | <b>11.620,6</b> | <b>11.195,3</b> |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 6.997,5         | 7.710,2         |
| Flüssige Mittel                               | 281,2           | 69,7            |
| <b>Umlaufvermögen</b>                         | <b>7.278,7</b>  | <b>7.779,9</b>  |
| <b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>             | <b>72,7</b>     | <b>61,0</b>     |
| <b>Bilanzsumme</b>                            | <b>18.972,0</b> | <b>19.036,2</b> |
| <b>Passiva in Mio €</b>                       |                 |                 |
| Ausgegebenes Kapital                          | 512,0           | 512,0           |
| Kapitalrücklage                               | 4.179,1         | 4.179,1         |
| Gewinnrücklagen                               | 54,7            | 54,7            |
| Gewinnvortrag aus dem Vorjahr                 | 2.151,5         | 1.383,7         |
| Jahresüberschuss                              | 983,4           | 1.207,9         |
| <b>Eigenkapital</b>                           | <b>7.880,7</b>  | <b>7.337,4</b>  |
| <b>Rückstellungen</b>                         | <b>788,6</b>    | <b>958,5</b>    |
| <b>Verbindlichkeiten</b>                      | <b>10.302,7</b> | <b>10.740,3</b> |
| <b>Bilanzsumme</b>                            | <b>18.972,0</b> | <b>19.036,2</b> |
| Gearing Ratio in %                            | 32,9            | 39,8            |
| Eigenkapitalquote in %                        | 41,5            | 38,5            |

Die Veränderung auf der Passivseite resultierte v.a. aus dem Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 2.344,2 Mio€. Dieser Rückgang wurde durch den Anstieg der Anleihen um 976,4 Mio€, den Anstieg des Eigenkapitals um 543,3 Mio€, den Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 530,7 Mio€ sowie durch den Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 385,8 Mio€ kompensiert.

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Anleihen um 976,4 Mio€ von 1.957,7 Mio€ auf 2.934,1 Mio€. Dies ist zum einen auf die Emission einer Euro-Anleihe am 30. November 2022 in Höhe von 625,0 Mio€ und zum anderen auf die Emission kurzfristig laufender Commercial Paper in Höhe von 349,5 Mio€ zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich um 530,7 Mio€ auf 1.156,3 Mio€ (Vj. 625,6 Mio€). Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme des revolving Kredits in Höhe von 300,0 Mio€ sowie der Aufnahme kurzfristiger Bankverbindlichkeiten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind im Vergleich zum Vorjahr um 2.344,2 Mio€ auf 5.733,6 Mio€ (Vj. 8.077,8 Mio€) gesunken. Die Reduzierung resultierte im Wesentlichen aus der rückläufigen Bereitstellung von Krediten und Tagesgeldern, die der Continental AG von Tochterunternehmen zur Verfügung gestellt wurden.

Die sonstigen Verbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahr um 385,8 Mio€ auf 394,9 Mio€ (Vj. 9,1 Mio€) gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der ausstehenden Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises aus dem Rückerwerb der ContiTech AG-Anteile.

Die Rückstellungen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 169,9 Mio€ auf 788,6 Mio€ (Vj. 958,5 Mio€), bedingt durch den Rückgang der Steuerrückstellungen um 255,1 Mio€ auf 271,9 Mio€ (Vj. 527,0 Mio€). Die Reduzierung der Steuerrückstellungen resultierte insbesondere aus der Einschätzung, dass ein Teil der steuerlichen Risikopositionen im Falle des Eintritts mit laufenden steuerlichen Verlusten und Verlustvorträgen verrechnet werden kann. Gegenläufig dazu erhöhten sich die Pensionsrückstellungen um 76,2 Mio€ auf 363,7 Mio€ (Vj. 287,5 Mio€) sowie die sonstigen Rückstellungen um 9,0 Mio€ auf 153,0 Mio€ (Vj. 144,0 Mio€).

Das Eigenkapital erhöhte sich um 543,3 Mio€ von 7.337,4 Mio€ im Vorjahr auf 7.880,7 Mio€. Der Anstieg resultierte aus dem im Geschäftsjahr erwirtschafteten Jahresüberschuss von 983,4 Mio€ abzüglich der im Geschäftsjahr 2022 vorgenommenen Dividendenausschüttung von 440,0 Mio€.

Die Eigenkapitalquote hat sich von 38,5 % im Vorjahr auf 41,5 % erhöht.

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2022 erhöhten sich um 20,4 Mio€ auf 277,8 Mio€ (Vj. 257,4 Mio€), im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Umsatzerlöse aus Konzerndienstleistungen.

Das Beteiligungsergebnis reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 565,8 Mio€ auf 1.215,2 Mio€ (Vj. 1.781,0 Mio€). Wie im Vorjahr setzte sich das Beteiligungsergebnis überwiegend aus den Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen zusammen. Die Erträge aus Gewinnabführung in Höhe von 1.439,9 Mio€ (Vj. 1.613,4 Mio€) resultierten im Wesentlichen aus der Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, in Höhe von 1.433,0 Mio€. Aufwendungen aus Verlustübernahmen wurden im Geschäftsjahr in Höhe von 228,3 Mio€ erfasst. Diese resultierten aus der Continental Automotive GmbH, Hannover, in Höhe von 169,6 Mio€ sowie aus der Formpolster GmbH, Löhne-Gohfeld, Deutschland, in Höhe von 58,7 Mio€.

Das negative Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2022 verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 8,9 Mio€ auf 45,5 Mio€ (Vj. 54,4 Mio€). Dies resultierte aus dem Anstieg der Zinserträge um 46,3 Mio€ auf 107,3 Mio€ (Vj. 61,0 Mio€), welcher teilweise durch den Anstieg der Zinsaufwendungen um 37,4 Mio€ auf 152,8 Mio€ (Vj. 115,4 Mio€) kompensiert wurde.

Der Anstieg der Zinserträge resultierte im Wesentlichen aus Zinserträgen von verbundenen Unternehmen in Höhe von 33,9 Mio€. Auf Zinserträge im Zusammenhang mit der Auflösung von Ertragsteuerverbindlichkeiten entfielen im Geschäftsjahr 36,6 Mio€ (Vj. 41,5 Mio€). Dieser Ertrag resultiert im Wesentlichen aus einem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom Juli 2021, demzufolge der bislang zugrunde gelegte Zinssatz von 6,0 % p.a. für die Verzinsung von Steuernachforderungen und -erstattungen verfassungswidrig war und deshalb mittlerweile auf 1,8 % p.a. gesenkt wurde.

Die Erträge aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 148,4 Mio€ (Vj. Steueraufwand 64,3 Mio€) resultierten v.a. aus der Auflösung von Rückstellungen für Ertragsteuern, vermindert um ausländische nicht anrechenbare Quellensteuer für den ertragsteuerlichen Organkreis der Continental AG.

Nach Berücksichtigung der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag konnte die Continental AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 983,4 Mio€ (Vj. 1.207,9 Mio€) erwirtschaften. Die Eigenkapitalrendite nach Steuern belief sich auf 12,5 % (Vj. 16,5 %).

Unter Berücksichtigung des Bilanzgewinns aus dem Vorjahr in Höhe von 2.591,6 Mio€ und der Dividendenausschüttung in Höhe von 440,0 Mio€ sowie des daraus resultierenden Gewinnvortrags in Höhe von 2.151,5 Mio€ ergibt sich für das Geschäftsjahr 2022 ein Bilanzgewinn in Höhe von 3.134,9 Mio€. Aufsichtsrat und Vorstand werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Auszahlung einer Dividende von 1,50€ je dividendenberechtigter Stückaktie zu beschließen. Die Ausschüttungssumme beträgt somit bei 200.005.983 dividendenberechtigten Stückaktien 300.008.974,50€. Der verbleibende Bilanzgewinn soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für das Geschäftsjahr 2023 erwarten wir weiterhin Erträge aus Ergebnisabführungen und Beteiligungserträgen der Tochtergesellschaften im Rahmen der Holdingtätigkeit der Continental AG. Darüber hinaus wird die Continental AG die Finanzierungsfunktion für ihre Tochtergesellschaften fortsetzen.

| <b>Geschäftsverlauf der Continental AG in Mio €</b>                         | <b>2022</b>    | <b>2021</b>    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Umsatzerlöse                                                                | 277,8          | 257,4          |
| Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen | -267,2         | -248,2         |
| <b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>                                            | <b>10,6</b>    | <b>9,2</b>     |
| Allgemeine Verwaltungskosten                                                | -213,1         | -207,3         |
| Sonstige betriebliche Erträge                                               | 37,9           | 30,2           |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen                                          | -161,4         | -296,1         |
| Beteiligungsergebnis                                                        | 1.215,2        | 1.781,0        |
| Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | 0,5            | 10,2           |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens    | -9,2           | -0,6           |
| Zinsergebnis                                                                | -45,5          | -54,4          |
| <b>Ergebnis der Geschäftstätigkeit</b>                                      | <b>835,0</b>   | <b>1.272,2</b> |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag                                        | 148,4          | -64,3          |
| <b>Jahresüberschuss</b>                                                     | <b>983,4</b>   | <b>1.207,9</b> |
| Gewinnvortrag aus dem Vorjahr                                               | 2.151,5        | 1.383,7        |
| <b>Bilanzgewinn</b>                                                         | <b>3.134,9</b> | <b>2.591,6</b> |

# Sonstige Angaben

## Abhängigkeitsbericht

### Schlusserklärung zum Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2022 ein von der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, abhängiges Unternehmen i. S. d. § 312 AktG. Der Vorstand der Continental AG hat deshalb gemäß § 312 Abs. 1 AktG einen Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der die folgende Schlusserklärung enthält:

„Wir erklären, dass die Gesellschaft bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und Maßnahmen vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. In dem Umfang, in dem die Gesellschaft hierdurch benachteiligt worden ist, wurde ihr vor Ablauf des Geschäftsjahres 2022 als Ausgleich ein Rechtsanspruch auf einen adäquaten Vorteil eingeräumt. Dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, ist die Gesellschaft nicht benachteiligt worden.“

## Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB

### 1. Zusammensetzung des ausgegebenen Kapitals

Das ausgegebene Kapital der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 512.015.316,48 € (Vj. 512.015.308,80 €). Es ist eingeteilt in 200.005.983 (Vj. 200.005.980) Stückaktien. Die Erhöhung des ausgegebenen Kapitals sowie der Anzahl der Stückaktien resultiert aus der Veräußerung von drei Aktien im Geschäftsjahr 2022, welche zuvor im Geschäftsjahr 2021 an die Continental AG übertragen worden waren und von dieser vorübergehend als eigene Aktien gehalten wurden. Bei den Aktien der Continental AG handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiengattungen sind nicht ausgegeben und in der Satzung nicht vorgesehen. Jede Aktie ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Stückaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung). Aktien, die Sonderrechte gewähren, bestehen nicht.

### 2. Beschränkungen von Stimmrechten oder Übertragungsmöglichkeiten

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien der Gesellschaft betreffen, sind dem Vorstand nicht bekannt.

### 3. Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten

Zu den Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten (gemeldete Beteiligungshöhe), wird auf die Angaben im Anhang (Kapitel 42) sowie auf den Anhang des Einzelabschlusses der Continental AG, Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz, verwiesen.

### 4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

### 5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

Arbeitnehmer, die am Kapital beteiligt sind und die ihre Stimmrechtskontrolle nicht unmittelbar ausüben, sind der Gesellschaft nicht bekannt.

### 6. Vorschriften zur Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung

a) Gemäß Satzung besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern, im Übrigen bestimmt der Aufsichtsrat die Anzahl der Vorstandsmitglieder. Die Bestellung und die Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen gemäß § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG. Danach ist für die Bestellung und Abberufung eines Vorstandsmitglieds der Aufsichtsrat zuständig. Er entscheidet mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder. Kommt im Fall einer Bestellung diese Mehrheit nicht zustande, so hat der sogenannte Vermittlungsausschuss innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu unterbreiten. Neben dem Vorschlag des Vermittlungsausschusses können dem Aufsichtsrat auch andere Vorschläge unterbreitet werden. Bei Abstimmung über die dem Aufsichtsrat unterbreiteten Vorschläge ist die einfache Stimmenmehrheit ausreichend. Für den Fall, dass die Abstimmung Stimmengleichheit ergibt, hat der Aufsichtsratsvorsitzende gemäß § 31 Abs. 4 MitbestG bei einer erneuten Abstimmung zwei Stimmen.

b) Satzungsänderungen werden durch die Hauptversammlung vorgenommen. Die Hauptversammlung hat in § 20 Abs. 3 der Satzung von der in § 179 Abs. 1 Satz 2 AktG eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, dem Aufsichtsrat die Befugnis zu Änderungen, die nur die Fassung der Satzung betreffen, zu übertragen.

Beschlüsse der Hauptversammlung zu einer Satzungsänderung werden gemäß § 20 Abs. 2 der Satzung in der Regel mit einfacher Stimmenmehrheit und, soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Kapitalmehrheit gefasst, sofern nicht zwingende Vorschriften des Gesetzes oder besondere Regelungen der Satzung jeweils etwas anderes vorschreiben. Das Gesetz schreibt zwingende Kapitalmehrheiten von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals z. B. für Satzungsänderungen vor, die mit wesentlichen

Kapitalmaßnahmen einhergehen, wie etwa Beschlüsse über die Schaffung von genehmigtem oder bedingtem Kapital.

## 7. Befugnisse des Vorstands, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

- a) Der Vorstand kann neue Aktien nur auf der Grundlage von Beschlüssen der Hauptversammlung ausgeben. Am Bilanzstichtag besteht für den Vorstand weder eine Ermächtigung, neue Aktien im Zusammenhang mit einer Kapitalerhöhung (genehmigtes Kapital) auszugeben, noch eine Ermächtigung, Wandel-, Optionsschuldverschreibungen oder andere Finanzinstrumente auszugeben, die zum Bezug neuer Aktien berechtigen könnten.
- b) Der Vorstand darf Aktien nur unter den in § 71 AktG normierten Voraussetzungen zurückkaufen. Eine Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien durch die Hauptversammlung gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ist dem Vorstand nicht erteilt.

## 8. Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, und die hieraus folgenden Wirkungen

Es bestehen folgende wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels bei der Continental AG stehen:

- a) Der am 3. Dezember 2019 abgeschlossene Vertrag über einen syndizierten revolving Kredit in Höhe von 4,0 Mrd € gibt jedem Kreditgeber das Recht, den Vertrag vorzeitig zu kündigen und Rückzahlung der von ihm gewährten Darlehen zu verlangen, falls eine Person oder gemeinsam handelnde Personen die Kontrolle über die Continental AG erwerben und anschließende Verhandlungen über eine Fortsetzung des Kredits zu keiner Einigung geführt haben. Der Begriff „Kontrolle“ ist als das Halten von mehr als 50 % der Stimmrechte sowie als Abschluss eines Beherrschungsvertrags im Sinne von § 291 AktG durch die Continental AG als beherrschte Gesellschaft definiert.
- b) Sowohl die von der Continental AG im September 2019 begebenen Anleihen mit einem Nominalbetrag von 500 Mio € bzw. 600 Mio € und die von der Continental AG im Oktober 2019 begebene Anleihe mit einem Nominalbetrag von 100 Mio € als auch die beiden im Mai 2020 von der Continental AG und einem Tochterunternehmen der Continental AG, der Conti-Gummi Finance B.V., begebenen Anleihen von je 750 Mio € und die von der Conti-Gummi Finance B.V. im Juni 2020 begebene Anleihe von 625 Mio € und die im November 2022 von der Continental AG begebene Anleihe mit einem Nominalbetrag von 625 Mio € berechtigen jeden Anleihegläubiger, im Falle eines Kontrollwechsels bei der Continental AG („Change of Control“) von der jeweiligen Emittentin zu verlangen, die vom Anleihegläubiger gehaltenen Anleihen zu einem in den Anleihebedingungen festgelegten Kurs einzulösen bzw. zu erwerben. Die Anleihebedingungen definieren Kontrollwechsel als die Veräußerung aller oder aller wesentlichen Vermögenswerte der Gesellschaft an nicht mit der Gesellschaft verbundene Dritte sowie das

Halten von mehr als 50 % der Stimmrechte an der Continental AG durch eine Person oder durch mehrere im Sinne des § 2 Abs. 5 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) gemeinsam handelnde Personen infolge Erwerbs oder als Ergebnis einer Verschmelzung oder einer anderen Form des Zusammenschlusses unter Beteiligung der Continental AG.

Sollte ein Kontrollwechsel im Sinne der vorstehend beschriebenen Vereinbarungen eintreten und ein Vertragspartner oder Anleihegläubiger seine entsprechenden Rechte ausüben, könnten dann erforderlich werdende Anschlussfinanzierungen möglicherweise nicht zu den jetzt bestehenden Konditionen abgeschlossen werden und zu höheren Finanzierungskosten führen.

- c) Im Jahr 1996 haben die damalige Compagnie Financière Michelin SCmA, Granges-Paccot, Schweiz, (nunmehr Compagnie Financière Michelin SAS, Clermont-Ferrand, Frankreich) und die Continental AG die MC Projects B.V., Maasricht, Niederlande, gegründet, an der beide mit je 50 % beteiligt sind. Michelin hat die Rechte für Europa an der Marke Uniroyal in das Unternehmen eingebracht. Die MC Projects B.V. lizenziert diese Rechte an Continental. Nach den Vereinbarungen kann u. a. diese Lizenz außerordentlich gekündigt werden, wenn ein wesentlicher Reifenwettbewerber mehr als 50 % der Stimmrechte an Continental erwirbt. Darüber hinaus hat Michelin in diesem Fall das Recht, die Mehrheit an der MC Projects B.V. zu erwerben und die MC Projects B.V. zu veranlassen, ihre Minderheitsbeteiligung am Produktionsbetrieb der Continental Barum s.r.o., Otrokovice, Tschechien, auf 51 % zu erhöhen. Im Falle eines solchen Kontrollwechsels und der Ausübung dieser Rechte könnten sich Einbußen in den Umsatzerlösen des Unternehmensbereichs Tires und Einschränkungen bei den diesem Unternehmensbereich zur Verfügung stehenden Produktionskapazitäten ergeben.

## 9. Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots

Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind, bestehen nicht.

## Vergütung des Vorstands

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer Reihe von Vergütungsbestandteilen. Sie umfassen eine erfolgsunabhängige Festvergütung mit bestimmten Nebenleistungen und der Zusage einer betrieblichen Altersversorgung sowie eine erfolgsabhängige variable Vergütung, die aus einer kurzfristigen Vergütungskomponente und langfristigen Vergütungskomponenten besteht. Nähere Einzelheiten einschließlich der individualisierten Bezüge enthält der Vergütungsbericht, der im Internet  in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand verfügbar ist.

# Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB ist den Aktionären im Internet [☑](#) in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Grundsätze und Erklärungen zugänglich. Im Übrigen verweisen wir auf die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f und § 315d HGB im Corporate Governance Bericht (Seite 15 ff.).

# Risiko- und Chancenbericht

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

Die Unternehmenssteuerung von Continental ist auf eine nachhaltige Wertsteigerung jeder einzelnen operativen Unternehmenseinheit ausgerichtet. Um unser Ziel der Wertschaffung zu erreichen, wägen wir sich 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, insbesondere durch den Wandel der Mobilitätsindustrie, ausgesetzt, die das Geschäft beeinträchtigen und im Extremfall den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Gleichzeitig ergeben sich auch Chancen aus diesem Wandel, die wir, wie im Kapitel Konzernstrategie beschrieben, konsequent nutzen wollen. 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).

## Continentials internes Kontrollsystem

Die Governance-Systeme bei Continental umfassen das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem sowie – als Teil des Risikomanagementsystems – das Compliance-Managementsystem. Dabei schließt das Risikomanagementsystem auch das Risikofrüherkennungssystem nach §91 Abs. 2 AktG ein.

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

### Aufbau 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.

Das konzernweite interne Kontrollsystem hat als wesentliche Elemente eine klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und systemimmanenten Kontrollen in den jeweiligen Prozessabläufen. Das Vieraugenprinzip und die Funktionstrennung sind dabei grundlegende Prinzipien der Organisation. Darüber hinaus stellt die Geschäftsleitung von Continental durch Richtlinien für alle Geschäftsprozesse ein wirtschaftliches, ordnungsgemäßes und gesetzeskonformes Handeln sicher.

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

In der **ersten Linie** wurden systemimmanente Kontrollen v.a. in den IT-Systemen eingerichtet, um entsprechend der konzernweiten Richtlinien die Prozessabläufe bei der wirtschaftlichen und ordnungsgemäßen Durchführung aller 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 internen Kontrollsystems 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 Risikomanagementsystem und das Compliance-Managementsystem. Zur Wahrnehmung dieser Aufsichts- und Überwachungsfunktion wurde u.a. ein integriertes Reportingsystem etabliert, das beispielsweise das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem (Financial Reporting Internal Control System, Financial Reporting ICS), das General Risk Management, das Compliance Risk Management und das Tax Compliance Management System umfasst. 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 Compliance-Managementsystem übernimmt eine wichtige Funktion im Rahmen der zweiten Linie. So steuert es maßgeblich die Prozessschritte Vorbeugung und Aufdeckung von sowie Reaktion auf Compliance-Verstöße. Verantwortlich für das Compliance-Managementsystem ist die Unternehmensfunktion Group Compliance. Der Chief Compliance Officer berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden. 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, 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 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. Weiterhin werden Erkenntnisse aus Untersuchungen der Unternehmensfunktion Group Internal Audit wie auch Gespräche mit dem Management und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aller Hierarchieebenen berücksichtigt. Diese Risikoanalyse ist kein einmaliger Vorgang: Sie wird jährlich durchgeführt und kontinuierlich weiterentwickelt.

Der Vorbeugung dient darüber hinaus die Beratung durch Group Compliance zu konkret angefragten Sachverhalten sowie die unternehmensinterne Veröffentlichung von Leitlinien zu Themen wie Anti-Korruption (inkl. Annahme und Geben von Geschenken sowie Spenden/Sponsoring), Kartell- und Wettbewerbsrecht, Anti-Geldwäsche und Datenschutz. In Schulungsveranstaltungen 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. Seine 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 die untersuchenden Einheiten des Unternehmens konsequent weiterverfolgt.

Die Aufdeckung umfasst ebenfalls die Unterstützung regelmäßiger und anlassbezogener Prüfungen durch Group Internal Audit. Compliance-relevante Fragestellungen sind 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 das Compliance-Managementsystem, wie auch das interne Kontrollsystem, konsequent weiterentwickelt werden.

Die **dritte Linie** unseres internen Kontrollsystems 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 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 oder 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 zum Beispiel der Integrity Hotline oder der Ombudsstelle.

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 werden durch Group Internal Audit überwacht und ebenfalls an den Vorstand und den Prüfungsausschuss berichtet.

### **Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems**

Der dreistufige Aufbau des internen Kontrollsystems bei Continental und die dazu weltweit eingeführten Richtlinien und Prozesse stellen grundsätzlich sicher, dass die relevanten Geschäftsprozesse ordnungsgemäß, wirtschaftlich und im Einklang mit gesetzlichen Vorschriften durchgeführt werden. Allerdings kann ein internes Kontrollsystem nicht vollständig schützen, insbesondere nicht, wenn interne Kontrollen und Richtlinien vorsätzlich umgangen werden. Um dies proaktiv zu verhindern bzw. aufzudecken, hat Continental auf den verschiedenen Stufen des internen Kontrollsystems Überwachungsinstanzen etabliert. Group Internal Audit kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Die interne Überwachung der Einhaltung der internen Kontrollen wird ergänzt durch Informationen, die wir von externen Überprüfungen z.B. im Rahmen von ISO-Zertifizierungen, Kunden- und Lieferantenaudits, Betriebsprüfungen, Zollprüfungen, IT-Prüfungen etc. erhalten. Diese Erkenntnisse werden bei der Aktualisierung und notwendigen Anpassungen unseres internen Kontrollsystems berücksichtigt.

Über die Ergebnisse der internen Revisionstätigkeiten, der Reportings der Governance-Systeme und der externen Überprüfungen wird der Vorstand von Continental laufend informiert. Diese bilden

in ihrer Gesamtheit die Basis für seine Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems.

Die gestiegene Volatilität unseres geschäftlichen Umfelds, die Transformation der Automobilindustrie, die immer schneller werdende technische Entwicklung sowie die notwendige Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten haben gezeigt, dass ein internes Kontrollsystem laufend an sich verändernde Rahmenbedingungen adaptiert werden muss. Insbesondere ist aufgrund des immer komplexeren Umfelds eine Neubewertung der einzelnen Teilbereiche des internen Kontrollsystems notwendig geworden, um einen ganzheitlichen Überblick und Aufbau unter einheitlichen Vorgaben zu erreichen. Dazu wurde ein umfangreiches Projekt zur ganzheitlichen Analyse des internen Kontrollsystems initiiert.

#### **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 Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems 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 Zwischenergebniskonsolidierung.

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems (Financial Reporting Internal Control System, Financial Reporting ICS) 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.

#### **Risikomanagementsystem**

In der vom Vorstand verabschiedeten Governance, Risk & Compliance (GRC) Policy hat Continental die Rahmenbedingungen für ein integriertes GRC als wesentlichen Bestandteil des Risikomanagementsystems definiert, das die Identifikation, die Bewertung 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 rechnungsle-

gungsbezogenen 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 unter Vorsitz des für Finanzen, Controlling und IT zuständigen Vorstandsmitglieds u. a. dafür verantwortlich, die für den Konzern wesentlichen Risiken zu identifizieren sowie die Einhaltung und Umsetzung der GRC 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 internen Kontrollsystem zu berichten, die er im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit festgestellt hat.

#### **Risikobewertung und -berichterstattung**

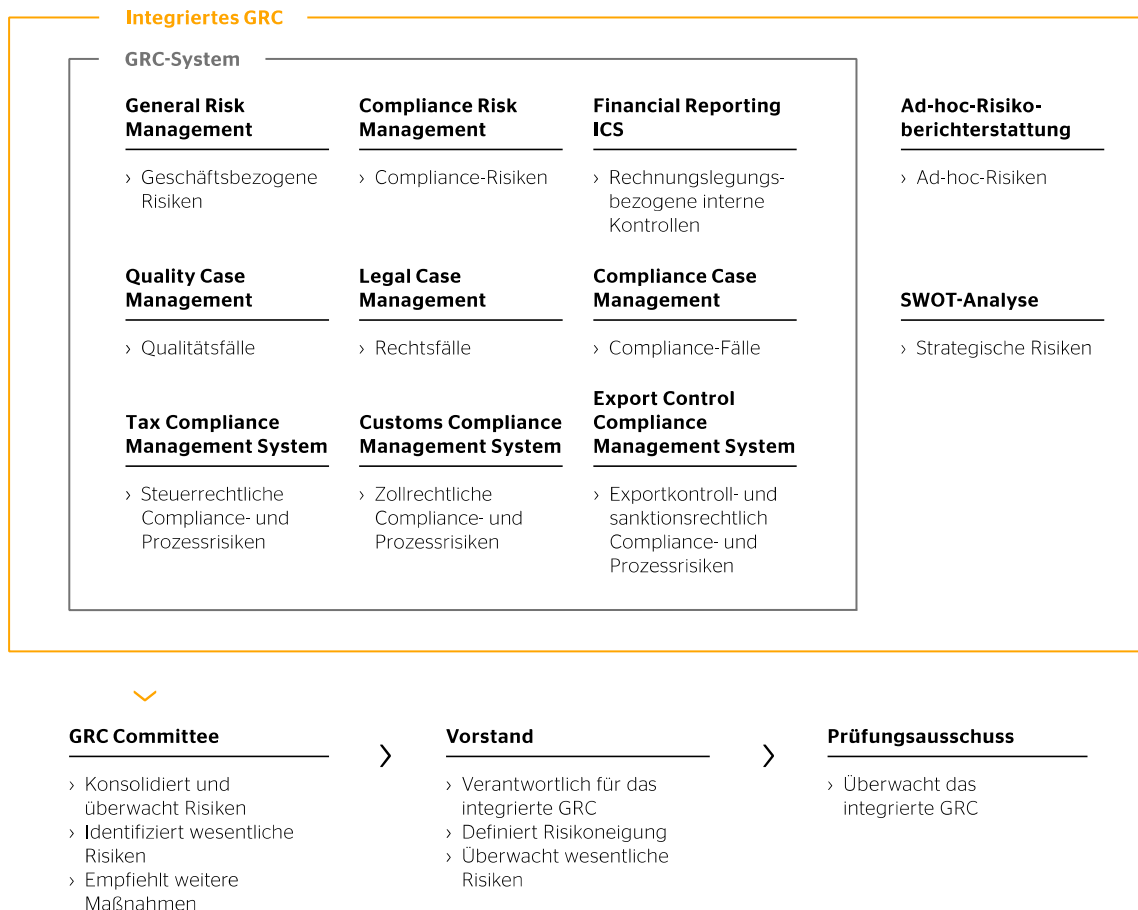
Grundsätzlich gilt für die Einschätzung der Chancen und Risiken ein Betrachtungszeitraum von einem Jahr. Die Bewertung der Risiken und ihrer Auswirkungen erfolgt anhand einer durchgehenden Brutto- und Netto-Bewertungsmethodik, wodurch die Auswirkung von risikominimierenden Maßnahmen ersichtlich wird. 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.

Im Berichtsjahr hat Continental das Aggregationsverfahren der Risiken weiterentwickelt. Diese Neuerungen haben aber zu keinen wesentlichen Änderungen im generellen Ablauf der etablierten Prozesse geführt. Das nun durch eine Monte-Carlo-Simulation aggregierte Risikoinventar wird unter Berücksichtigung möglicher Wechselwirkungen der zum Stichtag ermittelten Risikotragfähigkeit

## Risikoberichterstattung



gegenübergestellt sowie durch eine qualitative Einschätzung des GRC Committees zu nicht quantifizierbaren Risiken ergänzt, um eine Aussage über eine mögliche Bestandsgefährdung abzuleiten.

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, Abschlusserstellungsprozess, 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 jährliche Bewertung von Compliance-Risiken. Bei der Bewertung dieser Risiken werden ergänzend auch tatsächlich eingetretene Qualitäts-, Rechts- und Compliance-Fälle berücksichtigt. Im Berichtsjahr wurde das GRC-System um das Tax Compliance Management System, das Customs Compliance Management System

sowie um das Export Control Compliance Management System erweitert, um eine einheitliche und regelmäßige Überprüfung und Berichterstattung entsprechender Risiken sicherzustellen. Das quartalsweise durchgeführte Financial Reporting ICS komplettiert die regelmäßige GRC-Berichterstattung.

Darüber hinaus werden strategische Risiken u. a. im Rahmen einer SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) identifiziert und bewertet. 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, analysiert das zentrale Controlling die im Rahmen des Reporting berichteten Kennzahlen zusätzlich auf Konzern- und Unternehmensbereichsebene.

### Risikosteuerung und -überwachung

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.

### 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 Automobilbranche und andere für uns relevante Märkte, unsere Produktionsfaktoren und 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 85 f.) beschrieben. Die hier genannten Kredite und Anleihen könnten außerdem unverzüglich fällig gestellt werden, wenn andere Finanzierungsvereinbarungen in Höhe von mehr als 75,0 Mio€ nicht fristgerecht bedient oder vorzeitig zur Rückzahlung fällig gestellt werden.

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 2022 in Höhe von 300,0 Mio€ 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 500 Mio € bis 600 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 in einer Bandbreite von 100 Mio € bis 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 61 % 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.

Im Berichtsjahr erholten sich die Automobilmärkte weltweit langsamer als erwartet, bei anhaltend hoher Volatilität und Ungewissheit,

insbesondere durch Probleme innerhalb der Lieferketten sowie stark gestiegener Rohstoff-, Energie- und Logistikkosten. Sollte sich eine nachhaltige Belebung weiter verzögern oder diese noch durch einen gesamtwirtschaftlichen Abschwung geschwächt werden, müsste Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen.

Im Berichtsjahr wurden ca. 32 % des Umsatzes von Continental mit den fünf größten OEM-Kunden (Ford, Mercedes-Benz, Renault-Nissan-Mitsubishi, Stellantis 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 47 % des Gesamtumsatzes 2022 in Europa, 18 % allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 27 % des Gesamtumsatzes 2022 in Nordamerika, 22 % in Asien-Pazifik und 4 % in anderen Ländern generiert. So könnte z.B. eine 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.

Auf Basis einer Szenarioanalyse, die von einem Rückgang der Absatzvolumina um 10 % gegenüber den Planungsprämissen im Jahr 2023 ausgeht, rechnen wir unter Berücksichtigung dadurch notwendiger Maßnahmen mit einer möglichen Verschlechterung der bereinigten EBIT-Marge um etwa drei Prozentpunkte.

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

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 61 % 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 stark 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, erneut schneller als erwartet wachsen, könnte es zu Kapazitätsengpässen kommen. Zur Reduzierung der Auswir-

kungen des aus dieser Abhängigkeit von der Automobilindustrie resultierenden möglichen Risikos stärkt Continental ihr Ersatz- und Industrie-geschäft u.a. durch Akquisitionen.

**Continental ist Preisschwankungen bei Rohstoffen und Elektronikbauteilen sowie steigenden Energie- und 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 ölbasierte Rohstoffe ein. Die Preise für diese Rohmaterialien und Komponenten sind weltweit zum Teil erheblichen Schwankungen ausgesetzt. Continental sichert derzeit das Risiko steigender Preise für Elektronikbauteile oder Rohstoffe nicht mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten ab. Darüber hinaus können sich erhebliche Steigerungen der Energie- und 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 400 Mio € bis 500 Mio € belasten.

**Continental könnte von den Folgen der COVID-19-Pandemie über einen längeren Zeitraum betroffen sein.**

Aufgrund der anhaltenden COVID-19-Pandemie, v.a. in China, besteht weiterhin das Risiko wesentlicher und anhaltender negativer Auswirkungen auf die Absatz- und Beschaffungsmärkte. Dies beeinträchtigt die Verfügbarkeit von Rohstoffen und Komponenten sowie das Absatzvolumen von Continental sowohl im OEM- als auch im Industrie- und Ersatzgeschäft. Die Dauer des gesamtwirtschaftlichen Abschwungs sowie seine Auswirkungen auf die weltweiten Lieferketten und die verschiedenen Geschäftseinheiten von Continental hängen dabei in hohem Maße vom Erfolg der Eindämmung sowie von der Wirksamkeit entsprechender Hilfspakete und Konjunkturmaßnahmen ab. Continental hat Maßnahmen eingeleitet, u.a. zur Verbesserung der Kostenstruktur und zur Sicherung von Lieferketten, es besteht jedoch grundsätzlich das Risiko langfristiger negativer Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Continental.

**Continental ist geopolitischen Risiken ausgesetzt.**

Aktuelle geopolitische Entwicklungen wie der Krieg in der Ukraine sowie der anhaltende 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 einer unsicheren Energieversorgung ausgesetzt.**

Aufgrund des anhaltenden Kriegs in der Ukraine und der dadurch bedingten geopolitischen Spannungen ist Continental dem Risiko einer unsicheren Energieversorgung ausgesetzt. Dies betrifft insbesondere die Gas- aber auch die Stromversorgung in vielen Ländern, in denen Continental tätig ist. Mögliche längerfristige Einschränkungen in der Energieversorgung könnten zu negativen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von

Continental und zu weitreichenden negativen Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft führen.

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

Aufgrund der weltweit 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 einkauft, 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.

## 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, einer Leistungsverweigerung nach einem Kontrollwechsel oder aufgrund der weitreichenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie) 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 Hacker-Angriffen 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.

Bei einem im August 2022 entdeckten Cyberangriff haben Angreifer Teile der IT-Systeme von Continental infiltriert und mehrere Terabyte an Daten kopiert, bevor der Cyberangriff gestoppt werden konnte. In der Folge wurde Continental mit Lösegeldforderungen durch die vermeintlichen Angreifer konfrontiert, die damit drohen, die kopierten Daten zu veröffentlichen. Continental kam den Forderungen nicht nach. Die Hackergruppe veröffentlichte eine Liste der Daten, die nach ihrer Aussage in ihrem Besitz sind. Mit Unterstützung externer Cybersicherheitsexperten untersucht Continental den Vorfall und die betroffenen Daten. Es ist nicht auszuschließen, dass der Vorfall vor dem Hintergrund geltender Datenschutzgesetze und Geheimhaltungsvereinbarungen zu Bußgeldern und möglichen Schadenersatzforderungen führen könnte. Die Geschäftsaktivitäten von Continental wurden zu keinem Zeitpunkt von dem Angriff beeinträchtigt und Continental verfügt über die volle Kontrolle ihrer IT-Systeme.

Wenngleich Continental entsprechende Vorkehrungen für das Management der mit System- und Netzwerkstörungen und entsprechenden Angriffen verbundenen Risiken getroffen hat, könnten 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.

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 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 2022 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 5.170,0 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 2022 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Anwartschaftsbarwerte abzüglich des Fondsvermögens zum Zeitwert) auf 2.105,7 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 300 Mio € bis 400 Mio € zur Folge, der sich nicht durch risikominimierende Maßnahmen reduzieren ließe. Eine Auswirkung auf das EBIT hätte dies jedoch nicht.

#### **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. 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.

Die möglichen, quantifizierbaren Risiken aus Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen belaufen sich zum 31. Dezember 2022 unter Berücksichtigung bereits zurückgestellter Beträge auf 100 Mio € bis 200 Mio €.

#### **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. Continental kann auch durch neue Handelsbeschränkungen dazu gezwungen werden, 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 und umweltbezogene Risiken**

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

Trotz des bei Continental eingerichteten Compliance Management Systems 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 nach einer Anzeige wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens im Bereich der Kommerzialisierung von Tachografen Ermittlungen gegen die brasilianische Tochtergesellschaft von Continental, Continental Brasil Industria 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 2,1 Mio €) auferlegt, die dann auf 10,8 Mio BRL (rund 1,9 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. CBIA drohen im Falle der Verletzung brasilianischen Kartellrechts 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 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 23,9 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 4,0 Mio US-Dollar (rund 3,7 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 5,0 Mio US-Dollar (rund 4,7 Mio €) sowie 2020 in Kanada in Höhe von insgesamt 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 44,0 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. Im September 2022 haben die Mercedes-Benz AG und die Mercedes-Benz Group AG eine zivilrechtliche Klage gegen die Continental AG und drei weitere Gesellschaften des Continental-Konzerns vor einem Gericht in London, Vereinigtes Königreich, erhoben. Mercedes-Benz hat diese Klage bislang nicht beziffert. Continental hat die Zuständigkeit des Gerichts für diesen Fall angefochten. In der Folge hat die Mercedes-Benz Group AG im Dezember 2022 eine Feststellungsklage gegen die Continental AG und zwei weitere Gesellschaften des Continental-Konzerns vor dem Landgericht Hannover eingereicht. Zudem wurden in Kanada zwei Sammelklagen gegen die Continental AG und mehrere ihrer Tochtergesellschaften eingereicht. Continental ist der Auffassung, dass diese Ansprüche und Klagen unbegründet sind. Sollten die Klagen jedoch zum Nachteil von Continental entschieden werden, könnten die entstehenden Aufwendungen substantiell 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 (Conselho Administrativo de Defesa Econômica, 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. Das Verfahren gegen Continental befindet sich immer noch in einem frühen Stadium. 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 Verwaltungsverfahrens (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 aktuelle und 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 Abschalteinrichtungen in Diesel- und Benzinmotoren mehrerer Automobilhersteller sowie im Zusammenhang mit der späteren Untersuchung dieser Vorgänge und hat im Zuge dieser Ermittlungen mehrfach Standorte der Continental AG und einzelner Gesellschaften des Continental-Konzerns durchsucht. Die Continental AG und einzelne Gesellschaften des Continental-Konzerns sind Nebenbeteiligte des Verfahrens. Die Ermittlungen betreffen Aktivitäten des ehemaligen Geschäftsfelds Powertrain, die

im Jahr 2021 im Rahmen der Abspaltung auf die Vitesco Technologies Group AG, Regensburg, Deutschland, und deren Tochtergesellschaften übertragen wurden.

Des Weiteren hat die Staatsanwaltschaft Frankfurt a. M. im Zusammenhang mit einem Ermittlungsverfahren zu unzulässigen Abschaltvorrichtungen in Dieselmotoren eines internationalen Automobilherstellers ein gesondertes Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Continental AG und zwei Gesellschaften des Continental-Konzerns wegen des Verdachts der Verletzung von Aufsichtspflichten geführt. Dieses Verfahren ist nach Abschluss des Geschäftsjahres gegen Zahlung von Geldbußen in Höhe von insgesamt knapp 3,6 Mio€ rechtskräftig abgeschlossen worden.

Sowohl die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Hannover als auch die interne Untersuchung der verfahrensgegenständlichen Sachverhalte, die mit erheblichen Kosten und erheblichem Aufwand verbunden sind, dauern an. Die Continental AG und die Gesellschaften des Continental-Konzerns kooperieren rückhaltlos mit der Staatsanwaltschaft Hannover. Es besteht das Risiko, dass aufgrund der genannten Vorwürfe Bußgelder verhängt werden. Die Höhe solcher Bußgelder, die sich aus einem Abschöpfungs- und einem Sanktionsteil zusammensetzen können, ist aus heutiger Sicht ungewiss, könnte jedoch insgesamt erheblich sein. Weiterhin ist das Risiko von Reputationsschäden nicht auszuschließen.

Zur Vorsorge für Risiken und Kosten aus den Verfahren der Staatsanwaltschaft Hannover und der Staatsanwaltschaft Frankfurt a. M. bestand zum 31. Dezember 2022 eine Rückstellung in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionenbetrags. Mit Abschluss des Verfahrens bei der Staatsanwaltschaft Frankfurt a. M. wurde die Rückstellung zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 teilweise in Anspruch genommen und besteht nunmehr in Höhe eines hohen zweistelligen Millionenbetrags.

Für den Fall, dass Bußgelder oder sonstige Maßnahmen gegen die Continental AG und/oder einzelne Gesellschaften des Continental-Konzerns verhängt würden, die das übertragene Geschäft betreffen, ist die Vitesco Technologies Group AG verpflichtet, die Continental AG und die jeweils betroffenen Gesellschaften des Continental-Konzerns auf Basis und nach Maßgabe vertraglicher Regelungen, insbesondere aus dem im Rahmen der Abspaltung geschlossenen Konzerntrennungsvertrag, von allen etwaigen Kosten und Verbindlichkeiten freizustellen. Dies entspricht der Vereinbarung zwischen den Parteien, dass sämtliche Chancen, aber auch Risiken aus dem übertragenen Geschäft auf die Vitesco Technologies Group AG und die Gesellschaften von Vitesco Technologies übergehen sollen. Diese Regelungen sind bei der Bildung der vorstehend beschriebenen Rückstellung unberücksichtigt geblieben. Weitergehende Angaben zu den Verfahren und den damit verbundenen Maßnahmen sowie zu etwaigen Eventualforderungen gegen die Vitesco Technologies Group AG unterbleiben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Angesichts des Umfangs der national und international geführten Ermittlungen gegen Automobilhersteller und -zulieferer sind weitere behördliche und zivilrechtliche Verfahren und Inanspruchnahmen durch Dritte und damit verbundene finanzielle Risiken nicht auszuschließen.

### **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. Insofern besteht das Risiko, dass Continental oder den Zulieferern von Continental eine eigene direkte Lizenz zur Nutzung von Patenten, welche diese Standards betreffen (sogenannte „Standard Essential Patents“), v. a. auf dem Gebiet der Telekommunikationsstandards wie 3G, 4G oder 5G, verweigert wird, und Continental damit von Lizenzen und deren Konditionen abhängig wird, die an ihre Kunden vergeben werden. Ferner ist Continental Bemühungen ihrer Kunden ausgesetzt, die Vertragsbedingungen für die Beteiligung an Streitigkeiten wegen angeblicher Schutzrechtsverletzungen zu ändern.

### **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 38.

### **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-, Lizenztausch-, 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.

**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 EU und den USA. 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.

## 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 (47 %) 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 Synthetikgummi beeinflusst. Sollten sich insbesondere die Preise für Natur- und Synthetikgummi 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 dem sogenannten Level 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 ergeben.

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

Zur optimalen Interaktion des Fahrers mit dem Fahrzeug werden im Automobilbau verstärkt neue Produkte im immer wichtiger werdenden Feld „User Experience“ 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 erhöht Continental zudem den Komfort und die Sicherheit im Fahrzeug. Da intelligente Konzepte für neue Erlebniswelten im Fahrzeuginnenraum für Fahrzeugkäufer 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 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. 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 (Smart Mobility) zu eröffnen.

### **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 Industrianwendungen umfasst, soll ebenfalls weiterwachsen. Künftig werden zudem smarte, digitale Reifenlösungen und die Umsetzung ambitionierter Nachhaltigkeitsziele maßgeblich zum Erfolg und zur Differenzierung im Markt beitragen. Die Markteinführung der neuen ContiRe.Tex-Technologie und der intelligenten Reifenmanagementlösung ContiConnect 2.0 sind hierfür wichtige Schritte (siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Im Bereich der servicebasierten digitalen Lösungen will der Reifenbereich von Continental

bis 2030 weltweit die Nummer eins 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 die Digitalisierung im Industriegeschäft.**

Die Wachstumspotenziale ergeben sich v.a. aus dem steigenden Bedarf an digitalen und intelligenten Lösungen im Industriegeschäft. Der Unternehmensbereich ContiTech nutzt dabei sein langjähriges und umfassendes Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten, indem verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert werden (z. B. CONTI LoadSense, 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 Ereignisse wie insbesondere der Krieg in der Ukraine, die vielfältigen Unsicherheiten in den Lieferketten sowie die Inflation 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.

# Prognosebericht

## Künftige Rahmenbedingungen

### Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Für das Jahr 2023 erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) in seinem World Economic Outlook Update (WEO Update) von Januar 2023 ein Wachstum der Weltwirtschaft um 2,9 %. Seine Prognose eines niedrigeren Wachstums als im Jahr 2022 spiegelt die Anhebung der Zentralbankzinsen zur Bekämpfung der Inflation, insbesondere in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften, sowie die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine wider.

In Europa dürften 2023 gemäß IWF die Auswirkungen der Zinserhöhungen durch die Europäische Zentralbank und die erodierenden Realeinkommen das Wachstum der Wirtschaft bremsen. Für den Euroraum schätzt der IWF den Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2023 auf 0,7 %; darin enthalten ist ein BIP-Wachstum Deutschlands von 0,1 %. Für das Vereinigte Königreich erwartet er aufgrund restriktiver Fiskal- und Geldpolitik und verhaltener Nachfrage der Haushalte einen Rückgang des BIP um 0,6 %.

Für die USA prognostiziert der IWF für 2023 eine Verlangsamung des BIP-Wachstums auf 1,4 %. Der IWF nennt hierbei als wesentlichen Effekt die deutliche Anhebung der Leitzinsen durch die US-amerikanische Notenbank Fed.

Die japanische Wirtschaft dürfte 2023 aus Sicht des IWF von der Abwertung des Yen und der anhaltenden geld- und fiskalpolitischen Unterstützung der japanischen Regierung sowie von höheren Investitionen der Unternehmen profitieren. Für 2023 erwartet der IWF für Japan ein BIP-Wachstum von 1,8 %.

Eine hohe BIP-Wachstumsrate prognostiziert der IWF für das Jahr 2023 für Indien mit 6,1 %. In China dürfte der Wegfall der Corona-Maßnahmen für eine spürbare Belebung der Wirtschaft sorgen, der IWF schätzt das BIP-Wachstum aktuell auf 5,2 %.

Für andere Schwellen- und Entwicklungsländer erwartet der IWF für 2023 zumeist eine Verlangsamung der konjunkturellen Entwicklung. So rechnet der IWF beispielsweise mit einem Anstieg des BIP in Brasilien um 1,2 % und in Russland um 0,3 %.

Die Prognose des IWF steht unter der Annahme, dass die hohen Inflationsraten im Jahr 2023 zu sinken beginnen. Weitere Zinsanhebungen der großen Notenbanken der Welt sowie sinkende Preise für Rohstoffe und insbesondere Energie dürften hierzu beitragen.

Zudem weist der IWF auf zahlreiche Chancen und Risiken hin. Der Nachholbedarf in zahlreichen Volkswirtschaften oder ein schneller Rückgang der Inflation könnten sich positiv auswirken. Wesentliche Risiken sind aus Sicht des IWF eine Verzögerung der wirtschaftlichen Erholung in China aufgrund einer weiteren Ausbreitung der COVID-19-Pandemie, eine Eskalation des Kriegs in der Ukraine oder strengere globale Finanzierungsbedingungen, die die Schuldenkrise in vielen Staaten verschlimmern würden. Ferner könnten die Finanzmärkte als Reaktion auf negative Inflationsmeldungen einbrechen. Auch eine weitere geopolitische Fragmentierung könnte den wirtschaftlichen Fortschritt behindern.

### Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen

#### Prognose der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Für die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t erwarten wir für 2023 derzeit, dass sich die Fertigung weiter erholt und um 2 % bis 4 % gegenüber dem Vorjahr steigen wird. Diese Einschätzung berücksichtigt die aktuellen Erwartungen hinsichtlich der Verfügbarkeit von Halbleitern, der Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine und der Effekte aus der in einigen Ländern anhaltenden COVID-19-Pandemie.

Aktuell erwarten wir im ersten Halbjahr 2023 ein weltweites Produktionsvolumen von knapp 42 Mio Einheiten, welches sich im zweiten Halbjahr infolge von Kapazitätsausweitungen der Halbleiterzulieferer leicht verbessern dürfte. Aufgrund der nach wie vor begrenzten Lagervolumina in der Lieferkette können sich allerdings neue Ereignisse wie etwa Naturkatastrophen weiterhin schnell auf die Produktion auswirken und wieder zu Beeinträchtigungen führen.

#### Veränderungen von Fahrzeugproduktion, Reifenersatzgeschäft und Industrieproduktion im Jahr 2023 (gegenüber 2022)

| Pkw und leichte Nutzfahrzeuge           |  | Fahrzeugproduktion | Reifenersatzgeschäft | Industrieproduktion |              |
|-----------------------------------------|--|--------------------|----------------------|---------------------|--------------|
| Europa                                  |  | 3 % bis 5 %        | -2 % bis 1 %         | Eurozone            | -1 % bis 1 % |
| Nordamerika                             |  | 3 % bis 5 %        | -1 % bis 2 %         | USA                 | -2 % bis 0 % |
| China                                   |  | 0 % bis 2 %        | 14 % bis 16 %        | China               | 4 % bis 6 %  |
| Weltweit                                |  | 2 % bis 4 %        | 1 % bis 3 %          |                     |              |
|                                         |  |                    |                      |                     |              |
| Mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge |  | Fahrzeugproduktion | Reifenersatzgeschäft |                     |              |
| Europa                                  |  | -2 % bis 2 %       | -1 % bis 2 %         |                     |              |
| Nordamerika                             |  | -2 % bis 2 %       | -5 % bis -2 %        |                     |              |

#### Quellen:

Fahrzeugproduktion (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei): S&P Global und eigene Schätzungen.

Reifenersatzgeschäft (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa (ohne Russland) und Türkei): eigene Schätzungen.

Industrieproduktion: Bloomberg und eigene Schätzungen.

Für Europa und Nordamerika prognostizieren wir für 2023 einen Anstieg der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um jeweils 3 % bis 5 %. Für China erwarten wir für 2023 aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie nur ein geringes Wachstum des Produktionsvolumens von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zwischen 0 % und 2 %.

#### **Prognose der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen**

In unseren Kernmärkten Europa und Nordamerika dürfte sich die Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t nach unserer Einschätzung 2023 in etwa auf Vorjahresniveau bewegen. Die Bandbreite schätzen wir derzeit jeweils auf -2 % bis 2 %.

#### **Prognose der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge**

Für das Jahr 2023 rechnen wir aktuell weltweit mit einer leichten Belebung der Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t in einer Bandbreite von 1 % bis 3 %.

Für Europa und Nordamerika gehen wir aktuell von Volumina aus, die leicht über oder unter dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Für China rechnen wir mit einer starken Nachfragebelebung, die den schwachen Vorjahreswert um 14 % bis 16 % übersteigen könnte.

#### **Prognose der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge**

Für 2023 erwarten wir für unseren Kernmarkt Europa derzeit eine Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge in einer Bandbreite von -1 % bis 2 %.

Für Nordamerika rechnen wir aktuell mit einem Rückgang der Nachfrage um 5 % bis 2 %.

#### **Prognose der Industrieproduktion**

Für die Eurozone gehen wir derzeit für 2023 von einer stabilen Industrieproduktion auf dem Niveau des Vorjahres aus.

Für die USA rechnen wir analog vieler volkswirtschaftlicher Prognosen mit einer negativen Industrieproduktion ab dem zweiten Quartal 2023 und erwarten für das Gesamtjahr einen Wert zwischen -2 % und 0 %.

Für China rechnen wir mit einer Belebung der Industrieproduktion in Höhe von 4 % bis 6 %.

# Ausblick des Continental-Konzerns

## Prognoseverfahren

Continental prognostiziert jährlich die Werte für die wichtigsten Steuerungsgrößen des Konzerns für das neue Geschäftsjahr. Dazu zählen der Umsatz und die bereinigte EBIT-Marge für den Konzern sowie für die Unternehmensbereiche Automotive, Tires, ContiTech und Contract Manufacturing.

Zusätzlich informieren wir über die Einschätzung zu wichtigen Einflussgrößen auf das Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern (EBIT). Hierzu gehören die erwartete Be- oder Entlastung aus dem geschätzten Verlauf der Rohstoffpreisentwicklung und anderen Kostenfaktoren für das laufende Jahr sowie die erwartete Entwicklung von Sondereffekten und die Höhe der Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen. Damit ermöglichen wir die Überleitung auf das zu erwartende EBIT des Konzerns.

Darüber hinaus geben wir eine Einschätzung zur Entwicklung der Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie der Steuerquote für den Konzern. Dies erlaubt die Überleitung auf das zu erwartende Konzernergebnis. Außerdem veröffentlichen wir eine Prognose zu den für das laufende Jahr geplanten Sachinvestitionen sowie zum bereinigten Free Cashflow. Basis unserer Prognose bildet unsere Einschätzung zur Entwicklung der wichtigsten Produktions- und Absatzmärkte im neuen Geschäftsjahr.

Unsere Prognose geben wir im Rahmen der Jahrespressekonferenz und der Veröffentlichung unseres Geschäftsberichts bekannt. Im Verlauf des Geschäftsjahres wird sie kontinuierlich überprüft. Mögliche Änderungen der Prognose werden spätestens in der Berichterstattung zum jeweiligen Quartal beschrieben.

## Prognosevergleich für das vergangene Geschäftsjahr

Unsere im März 2022 veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2022 basierte auf einer spürbaren Erholung der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, insbesondere in unseren Kernmärkten Europa und Nordamerika. Diese Einschätzung beinhaltete noch keine Effekte aus möglichen Auswirkungen der geopolitischen Krise durch den Krieg in der Ukraine.

Unsere Einschätzung berücksichtigte die damals zu erwartenden Auswirkungen der anhaltenden Lieferengpässe insbesondere von Halbleitern auf das Produktionsvolumen im Jahr 2022. Deren Knappheit aufgrund ausgelasteter Kapazitäten unserer Zulieferer begrenzte dabei insbesondere das Wachstum im ersten Halbjahr 2022. Für die zweite Jahreshälfte rechneten wir mit einer leichten Verbesserung der Liefersituation.

Auch rechneten wir mit wesentlich höheren Kosten für Beschaffung von Material, Energie und Logistik sowie einem Anstieg der Löhne und Gehälter und einer daraus resultierenden starken Belastung unserer Ertragslage im Geschäftsjahr 2022.

Auf Basis der genannten Annahmen und auf Basis der Wechselkurse zu Beginn des Geschäftsjahres gingen wir von folgenden Werten der Finanzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2022 aus:

- › Für unseren Unternehmensbereich Automotive rechneten wir mit einem Umsatz von rund 18 Mrd € bis 19 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge erwarteten wir in einer Bandbreite von rund 0 % bis 1,5 %. Hierin waren erhöhte Beschaffungs- und Logistikkosten von rund 1 Mrd € sowie zusätzliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Geschäftsfeld Autonomous Mobility enthalten.
- › Für unseren Unternehmensbereich Tires erwarteten wir einen Umsatz von rund 13,3 Mrd € bis 13,8 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 13,5 % bis 14,5 %. Die zu erwartenden Belastungen aus höheren Beschaffungs- und Logistikkosten von rund 1 Mrd € waren hierin enthalten.
- › Für unseren Unternehmensbereich ContiTech rechneten wir mit einem Umsatz von rund 6,0 Mrd € bis 6,3 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 7,0 % bis 8,0 %. Die zu erwartenden Belastungen aus höheren Beschaffungs- und Logistikkosten von rund 300 Mio € waren hierin enthalten.
- › Für den Unternehmensbereich Contract Manufacturing gingen wir von einem Umsatz von rund 600 Mio € bis 700 Mio € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 0 % bis 1,0 % aus.
- › Für den Continental-Konzern erwarteten wir für 2022 insgesamt einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 38 Mrd € bis 40 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 5,5 % bis 6,5 %.
- › Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen sollten wie im Vorjahr wieder bei rund 150 Mio € liegen und hauptsächlich die Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech betreffen.
- › Außerdem rechneten wir mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 150 Mio €.
- › Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarteten wir für 2022 bei unter 200 Mio €.
- › Die Steuerquote sollte bei rund 27 % liegen.
- › Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2022 bei unter 7 % vom Umsatz liegen.
- › Wir planten einen bereinigten Free Cashflow (vor Akquisitionen und Desinvestitionen) von rund 0,7 Mrd € bis 1,2 Mrd € zu erreichen.

Aufgrund aktueller Entwicklungen, insbesondere aufgrund des Kriegs in der Ukraine, hatte der Vorstand den Ausblick wie folgt ergänzt: Sollte die geopolitische Lage, insbesondere in Osteuropa, weiterhin angespannt bleiben oder sich gar weiter verschlechtern, kann dies nachhaltige Störungen in Produktion, Lieferketten und Nachfrage verursachen. Je nach Ausmaß könnten sowohl Umsatz als auch Ergebnis aller Unternehmensbereiche und damit des Konzerns insgesamt niedriger ausfallen als im Vorjahr.

Am 21. April 2022 passten wir den Ausblick für das Geschäftsjahr 2022 aus den folgenden Gründen an:

- › Continental erwartete, dass die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Jahr 2022 nur noch in einer Spanne von 4 % bis 6 % über dem Niveau des Vorjahres liegen wird.
- › Die negativen Auswirkungen der Kostensteigerungen für wichtige Zulieferungen, insbesondere für ölbasierte Rohstoffe sowie im Energiebereich und der Logistik für Tires und ContiTech, hatten sich erheblich verstärkt.

Unter der Annahme, dass sich die Wechselkurse im weiteren Jahresverlauf gegenüber den Wechselkursen des ersten Quartals 2022 nicht erheblich verändern würden, führten die genannten Faktoren zu folgendem angepassten Ausblick für das Geschäftsjahr 2022:

- › Der Konzernumsatz wurde bei rund 38,3 Mrd € bis 40,1 Mrd € und die bereinigte EBIT-Marge bei rund 4,7 % bis 5,7 % erwartet.
- › Für den Unternehmensbereich Automotive erwartete Continental einen Umsatz zwischen rund 17,8 Mrd € und 18,8 Mrd € und als Ergebnis der reduzierten Umsatzerwartungen eine bereinigte EBIT-Marge in einer Spanne von rund -0,5 % bis 1 %. Hierbei waren wie zuvor erhöhte Beschaffungs- und Logistikaufwendungen von rund 1 Mrd € sowie zusätzliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Geschäftsfeld Autonomous Mobility von rund 100 Mio € berücksichtigt.
- › Der Umsatz des Unternehmensbereichs Tires wurde zwischen rund 13,8 Mrd € und 14,2 Mrd € und die bereinigte EBIT-Marge zwischen rund 12,0 % und 13,0 % erwartet. Die Spanne für die bereinigte EBIT-Marge ging nun von einem Anstieg der Beschaffungs- und Logistikkosten im Vergleich zum Vorjahr von rund 1,9 Mrd € aus.

- › Für den Unternehmensbereich ContiTech erwartete Continental einen Umsatz von rund 6,3 Mrd € bis 6,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge zwischen rund 6,0 % und 7,0 %. Die Spanne für die bereinigte EBIT-Marge ging nun von einem Anstieg der Beschaffungs- und Logistikkosten im Vergleich zum Vorjahr von rund 600 Mio € aus.

- › Für den Unternehmensbereich Contract Manufacturing wurde unverändert ein Umsatz von rund 600 Mio € bis 700 Mio € sowie eine bereinigte EBIT-Marge von rund 0 % bis 1,0 % erwartet.

- › Die Investitionen vor Finanzinvestitionen würden voraussichtlich rund 6 % vom Umsatz betragen.

- › Der Free Cashflow vor Akquisitionen und Desinvestitionen für das Geschäftsjahr 2022 würde voraussichtlich zwischen rund 0,6 Mrd € und 1,0 Mrd € liegen.

Wie zuvor wiesen wir auf die angespannte geopolitische Lage, insbesondere in Osteuropa, hin. Außerdem könnten sich weitere negative Auswirkungen aus der andauernden COVID-19-Pandemie und aus der damit verbundenen Versorgungssituation ergeben.

In der Quartalsmitteilung zum ersten Quartal 2022 bestätigten wir ferner unsere im Geschäftsbericht 2021 genannten Erwartungen für das Geschäftsjahr 2022 hinsichtlich der Abschreibungen aus Kaufpreisallokation, der negativen Sondereffekte, des negativen Finanzergebnisses vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten sowie der Steuerquote.

Im Halbjahresfinanzbericht passten wir unsere Erwartung für die negativen Sondereffekte aufgrund bereits unterjährig angefallener Sachverhalte an. Insgesamt erwarteten wir nunmehr für das Geschäftsjahr negative Sondereffekte in Höhe von rund 650 Mio €. Alle anderen Finanzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2022 ließen wir unverändert.

## Vergleich der Prognosen für die Unternehmensbereiche von Continental für das Geschäftsjahr 2022

|                                       | Automotive      |                           | Tires           |                           | ContiTech      |                           | Contract Manufacturing |                           |
|---------------------------------------|-----------------|---------------------------|-----------------|---------------------------|----------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|
|                                       | Umsatz (Mrd €)  | Bereinigte EBIT-Marge (%) | Umsatz (Mrd €)  | Bereinigte EBIT-Marge (%) | Umsatz (Mrd €) | Bereinigte EBIT-Marge (%) | Umsatz (Mrd €)         | Bereinigte EBIT-Marge (%) |
| Jahrespressekonferenz am 09.03.2022   | rd. 18 - 19     | rd. 0 - 1,5               | rd. 13,3 - 13,8 | rd. 13,5 - 14,5           | rd. 6,0 - 6,3  | rd. 7,0 - 8,0             | rd. 0,6 - 0,7          | rd. 0 - 1,0               |
| Prognoseanpassung am 21.04.2022       | rd. 17,8 - 18,8 | rd. -0,5 - 1              | rd. 13,8 - 14,2 | rd. 12,0 - 13,0           | rd. 6,3 - 6,5  | rd. 6,0 - 7,0             | rd. 0,6 - 0,7          | rd. 0 - 1,0               |
| Quartalsmitteilung am 11.05.2022      | rd. 17,8 - 18,8 | rd. -0,5 - 1              | rd. 13,8 - 14,2 | rd. 12,0 - 13,0           | rd. 6,3 - 6,5  | rd. 6,0 - 7,0             | rd. 0,6 - 0,7          | rd. 0 - 1,0               |
| Halbjahresfinanzbericht am 09.08.2022 | rd. 17,8 - 18,8 | rd. -0,5 - 1              | rd. 13,8 - 14,2 | rd. 12,0 - 13,0           | rd. 6,3 - 6,5  | rd. 6,0 - 7,0             | rd. 0,6 - 0,7          | rd. 0 - 1,0               |
| Quartalsmitteilung am 10.11.2022      | rd. 17,8 - 18,8 | rd. -0,5 - 1              | rd. 13,8 - 14,2 | rd. 12,0 - 13,0           | rd. 6,3 - 6,5  | rd. 6,0 - 7,0             | rd. 0,6 - 0,7          | rd. 0 - 1,0               |
| <b>Geschäftsbericht 2022</b>          | <b>18,3</b>     | <b>-0,2</b>               | <b>14,0</b>     | <b>13,1</b>               | <b>6,6</b>     | <b>4,7</b>                | <b>0,7</b>             | <b>0,4</b>                |

Alle Angaben berücksichtigen die im Prognosevergleich jeweils genannten Annahmen und Definitionen.

In der Quartalsmitteilung zum dritten Quartal 2022 gingen wir für 2022 unverändert von einer Zunahme der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gegenüber dem Vorjahr zwischen 4 % und 6 % aus.

Für das Reifenersatzgeschäft erwarteten wir für das Gesamtjahr mittlerweile eine Abschwächung der weltweiten Nachfrage um 1 % bis 3 %.

Für das Industriegeschäft zeigte sich zwar eine Abschwächung, insbesondere in Europa, dennoch rechneten wir im Vergleich des Gesamtjahres 2022 gegenüber dem Vorjahr weiterhin mit einem Zuwachs, v.a. in Nordamerika und China.

Auch für das vierte Quartal 2022 erwarteten wir anhaltende negative Auswirkungen der Kostensteigerungen für wichtige Zulieferungen sowie im Energiebereich und in der Logistik. Bei den Finanzkennzahlen nahmen wir folgende Änderungen vor:

- › Unsere geschätzte Bandbreite für den bereinigten Free Cashflow für das Geschäftsjahr 2022 engten wir auf rund 600 Mio € bis 800 Mio € ein.
- › Außerdem rechneten wir nunmehr aufgrund weiterer Wertminderungen mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 1,2 Mrd € für das Geschäftsjahr 2022.
- › Die um die permanenten Effekte aus der Wertminderung des Goodwill bereinigte Steuerquote im Jahr 2022 schätzten wir auf über 40 %.

Alle übrigen Bestandteile des Ausblicks blieben unverändert.

Mit der operativen Geschäftsentwicklung des vierten Quartals erreichten wir die angepassten Erwartungen für das Geschäftsjahr 2022 wie folgt:

- › Der Continental-Konzern erwirtschaftete einen Umsatz von 39,4 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 5,0 %.
- › Der Unternehmensbereich Automotive erreichte 2022 einen Umsatz von 18,3 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von -0,2 %.
- › Der Unternehmensbereich Tires erwirtschaftete einen Umsatz von 14,0 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 13,1 %.
- › Der Unternehmensbereich ContiTech erreichte einen Umsatz von 6,6 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 4,7 %.
- › Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing erzielte einen Umsatz von 0,7 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von 0,4 %.
- › Aus Sondereffekten ergab sich im Jahr 2022 für den Konzern eine Belastung in Höhe von 1,0 Mrd €.
- › Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen lagen bei 149,7 Mio €.
- › Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten belief sich im Berichtsjahr auf 151,2 Mio €.
- › Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergaben für das Geschäftsjahr 2022 einen Steueraufwand von 444,6 Mio €. Die Steuerquote belief sich auf 47,6 %.
- › Die Investitionsquote vor Finanzinvestitionen lag bei 6,2 %.
- › Der bereinigte Free Cashflow lag 2022 mit 199,7 Mio € unterhalb der in der Quartalsmitteilung zum dritten Quartal 2022 prognostizierten Bandbreite von 600 bis 800 Mio €.

## Vergleich wesentlicher Prognosebestandteile des Continental-Konzerns für das Geschäftsjahr 2022

|                                          | Konzern           |                                 |                          |                                       |                                         |
|------------------------------------------|-------------------|---------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                          | Umsatz<br>(Mrd €) | Bereinigte<br>EBIT-Marge<br>(%) | Sondereffekte<br>(Mrd €) | Investitionen<br>(in % vom<br>Umsatz) | Bereinigter<br>Free Cashflow<br>(Mrd €) |
| Jahrespressekonferenz am<br>09.03.2022   | rd. 38 - 40       | rd. 5,5 - 6,5                   | rd. -0,15                | < 7                                   | rd. 0,7 - 1,2                           |
| Prognoseanpassung am<br>21.04.2022       | rd. 38,3 - 40,1   | rd. 4,7 - 5,7                   |                          | rd. 6                                 | rd. 0,6 - 1,0                           |
| Quartalsmitteilung am<br>11.05.2022      | rd. 38,3 - 40,1   | rd. 4,7 - 5,7                   | rd. -0,15                | rd. 6                                 | rd. 0,6 - 1,0                           |
| Halbjahresfinanzbericht am<br>09.08.2022 | rd. 38,3 - 40,1   | rd. 4,7 - 5,7                   | rd. -0,65                | rd. 6                                 | rd. 0,6 - 1,0                           |
| Quartalsmitteilung am<br>10.11.2022      | rd. 38,3 - 40,1   | rd. 4,7 - 5,7                   | rd. -1,2                 | rd. 6                                 | rd. 0,6 - 0,8                           |
| <b>Geschäftsbericht 2022</b>             | <b>39,4</b>       | <b>5,0</b>                      | <b>-1,0</b>              | <b>6,2</b>                            | <b>0,2</b>                              |

Alle Angaben berücksichtigen die im Prognosevergleich jeweils genannten Annahmen und Definitionen.