

## Lagebericht des fox e-mobility Konzern

zum 30. Juni 2021

### 1. Geschäftsmodell

Die fox e-mobility AG – im Folgenden auch als „Gesellschaft“ oder „Konzern“ bezeichnet - ist eine in München ansässige Aktiengesellschaft, die im Handelsregister des Amtsgerichts München unter der HRB 242349 eingetragen ist und ist seit dem 9. Dezember 2019 im Freiverkehr der Börse Düsseldorf gelistet.

Die fox e-mobility AG ging aus dem Reverse-Merger der Catinum AG und der Fox Automotive Switzerland AG hervor.

Entsprechend dem Geschäftszweck verfolgt die fox e-mobility AG das Ziel, die MIA, ein kompaktes Elektrofahrzeug, zu entwickeln und ab Ende 2023 in Europa herzustellen, zu veräußern und außerhalb von Europa zu lizenzieren. Dafür beabsichtigt die Gesellschaft, die MIA in den Segmenten leichte elektrische Nutzfahrzeuge (engl.: electric Light Commercial Vehicle - eLCV) und Kleinstfahrzeuge/Kleinwagen für Privatpersonen anzubieten.

Die neue MIA basiert auf der MIA 1.0, die vom bekannten Autodesigner Murat Günak entworfen und von der MIA Electric SAS in Frankreich zwischen 2010-2014 entwickelt, produziert und europaweit verkauft wurde. Die MIA wird auch diesmal wieder von dem Designer-Team um Murat Günak entwickelt. Das neue Außendesign der MIA ist mittlerweile fertiggestellt und wurde am 13. Juli der breiten Öffentlichkeit vorgestellt.

#### 1.1 Produktkonzept

Die MIA kann aufgrund ihres Konzepts nicht nur als Personenkraftwagen (PKW), sondern auch als LCV eingesetzt werden. Gewerbliche Kunden sind vor allem Car-Sharing-Dienste sowie Logistikunternehmen und Handwerksbetriebe. Der Konzern beabsichtigt somit, ein ökonomisches BEV (Battery Electric Vehicle) im Niedrigpreissegment zu entwickeln und damit, insbesondere in urbanen Zentren, eine neue Mobilität mitzuprägen. Die MIA wird – wie bereits MIA 1.0 – als reines Elektroauto konzipiert. Die MIA stellt damit nicht die elektrifizierte Variante eines bereits bestehenden Modells dar, sondern bringt technisch, als auch in ihrer Form- und Funktionsprache den konsistenten und durchgehenden E-Ansatz zum Ausdruck.

#### 1.2 Organisatorische und rechtliche Struktur des Konzerns

Der Konzern besteht derzeit aus zwei Gesellschaften, nämlich der operativen fox e-mobility AG und der Fox Automotive Switzerland AG, wobei die Fox Automotive Switzerland AG eine 100%ige Tochter der fox e-mobility AG ist. Geführt und gesteuert wird der Konzern aus Deutschland heraus durch den CEO Philippe Perret, den CTO Dr. Christian Jung und den CFO Ulrich Hörnke.

#### 1.3 Forschung und Entwicklung

Die Gesellschaft befindet sich seit Beginn des Jahres im Geschäftsaufbau. Im ersten Halbjahr 2021 wurde folglich mit der Entwicklungstätigkeit für das Fahrzeug begonnen.

## **2. Wirtschaftsbericht**

### **2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Lage**

Die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland, Europa und der gesamten Welt war im ersten Halbjahr 2021 weiterhin geprägt durch die Corona Pandemie. Trotz Pandemie steigen die Zahlen für Elektroautos auf dem Weltmarkt jedoch weiterhin mit gewaltigen Zuwachsraten. Wie das Marktforschungsunternehmen EV Volumens ermittelt hat, gab es in den ersten sechs Monaten des aktuellen Jahres ein Wachstum von 168 Prozent (BEV und PHEV zusammen). Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2021 € 2,65 Mio. neue BEV und PHEV weltweit abgesetzt, der Marktanteil für diese Fahrzeuge an den Gesamtverkaufszahlen aller PKW stieg entsprechend von drei auf 6,3 Prozent. In Europa erreichen die E-Autos bereits einen Marktanteil von 14 Prozent.

### **2.2 Geschäftsverlauf des Konzerns**

In dem oben beschriebenen positiven Umfeld für die noch junge e-Mobilität war der Geschäftsverlauf im ersten Halbjahr 2021 durch den weiteren Aufbau der Organisation, erste Kapitalmaßnahmen und die Entwicklungsarbeit an der neuen MIA geprägt.

Die Anzahl der Mitarbeiter betrug per 30. Juni 2021 insgesamt 4 Personen.

Im Laufe des ersten Halbjahres wurde eine Barkapitalerhöhung über € 1 Mio. aus dem von der Hauptversammlung vom 7. Dezember 2020 beschlossenen Genehmigten Kapitals platziert. Die Aktien wurden zu einem Platzierungspreis von € 2,00 je Aktie zugeteilt und vollumfänglich vom Management und Aufsichtsrat des Unternehmens gezeichnet. Der fox e-mobility AG floss damit ein Bruttoemissionserlös in Höhe von € 2 Mio. zu. Die Erlöse aus dieser Kapitalerhöhung werden überwiegend für die weitere Entwicklung der MIA sowie den Ausbau des Unternehmens verwendet.

Am 21. April 2021 wurde darüber hinaus ein Rahmenvertrag mit Atlas Capital Marktes Limited zur Finanzierung durch eine Pflicht-Wandelschuldverschreibung, durch die der Gesellschaft in Tranchen bis zu € 25 Mio. brutto zufließen werden. Die erste Tranche wurde im Juni 2021 gezogen. Der Bruttozufluss von € 3,0 Mio. erfolgte ebenfalls noch im Juni 2021.

Am 2. Juni 2021 wurde mit einem Gläubiger der Gesellschaft eine Tilgungsvereinbarung über eine Verbindlichkeit in Höhe von ca. € 1,8 Mio. getroffen, wonach Tilgungsleistungen bis zur vollständigen Begleichung der Restschuld ausschließlich aus nach dem 2. Juni 2021 neu aufgenommen Fremdkapital oder Eigenkapital geleistet werden müssen. Die Höhe der Tilgungsleistung beträgt einen mittleren einstelligen Prozentsatz der jeweiligen Fremd- oder Eigenkapitalaufnahme.

Zusätzlich hat sich die Gesellschaft durch Schuldübernahme- und Wandlungsverträge vom 10.05./16.05.2021 verpflichtet, Verbindlichkeiten der Fox Automotive Switzerland AG, gegenüber drei Gläubigern zu übernehmen und die hierbei entstehenden Forderungen gegen die Gesellschaft in Aktien der Gesellschaft zu wandeln. Es handelt sich um Forderungen gegen die Gesellschaft in der Gesamthöhe von € 1.417.636,01. Die genannten Forderungen wurden als Sacheinlage in die Gesellschaft eingebracht. Im Gegenzug erhielten die Einbringenden von der Gesellschaft Anteile an der Gesellschaft mit einem Ausgabepreis von € 1,47 pro Aktie. Gemäß § 205 Abs. 5 Satz 1 AktG hat eine Prüfung der einzubringenden Forderungen durch die Kleeberg Valuation Services GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Augustenstraße 10, 80333 München, stattgefunden.

Am 7.12.2020 wurde von der Hauptversammlung beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft gegen Bareinlagen um bis zu € 3.070.000 durch Ausgabe von bis zu 3.070.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien, mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von je € 1,00 auf bis zu € 73.000.000, zu erhöhen, mit einer Durchführungsfrist bis zum 30. April 2021. Der Ausgabepreis war im Beschluss der

Hauptversammlung auf € 1,00 festgelegt und zur Zeichnung nur die beauftragte Investmentbank zugelassen. Ferner enthielt der Beschluss die Verpflichtung, die Aktien über die Investmentbank ausschließlich einem begrenzten Personenkreis insbesondere dem Management der Konzerngesellschaften anzubieten. Die beauftragte Investmentbank hat vom Zeichnungsrecht keinen Gebrauch gemacht, da der Kurs der Aktie Anfangs des Jahres 2021 wesentlich über dem Ausgabepreis lag und insofern eine Durchführung der Kapitalerhöhung für die Investor Relations zu außerhalb des Managements stehenden Investoren abträglich gewesen wäre.

Ebenfalls am 7.12.2020 wurde von der Hauptversammlung beschlossen das Grundkapital der Gesellschaft wird gegen Bareinlagen um bis zu € 7.000.000 durch Ausgabe von bis zu 7.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von je € 1,00 zu erhöhen mit einer Durchführungsfrist bis zum 6.Juni 2021. Der Ausgabepreis war von der Hauptversammlung nicht festgelegt, sondern die Festlegung wurde dem einzig zugelassenen Zeichner überlassen, der die Aktien bei Investoren platzieren sollte. Da sich im Mai 2021 abzeichnete, dass eine Durchführung innerhalb der Durchführungsfrist nicht erfolgen würde, wurde in der a.o. Hauptversammlung am 17.5.2021 beschlossen, die Durchführungsfrist um 1 Jahr bis zum 30.6.2022 zu verlängern. Die beauftragte Investmentbank gab an, dass die Zeichnung innerhalb der ursprünglichen Frist nicht erfolgte, weil die Kursentwicklung der Aktie nicht optimal für eine Platzierung war und sich gleichzeitig andere Möglichkeiten der Finanzierung eröffnet hatten, wie die o.g. Wandelanleihe. Der Kapitalrahmen ist aber damit nach wie vor vorhanden und könnte bei einem passenden Umfeld genutzt werden.

Auf der operativen Seite wurde darüber hinaus weitere Fortschritte bei der Entwicklung der MIA gemacht.

Insbesondere konnte die Frage der Batterieversorgung durch eine Absichtserklärung mit der InoBat Auto j.s.a., Bratislava über eine weitreichende Zusammenarbeit bei der Entwicklung, der Produktion und dem Batterie-Design gelöst werden. Damit wurde die langfristige Batterie-Versorgung für die kommende Generation von kompakten und vielseitig einsetzbaren E-Autos auf Basis der Lithium-Ionen-Technologie gesichert.

## 2.3 Ertragslage

Die fox e-mobility AG verfügte im ersten Halbjahr 2021 über keine Umsätze. Es fielen im ersten Halbjahr 2021 i. W. Personalaufwendungen in Höhe von T€ 329 an und sonstige betriebliche Aufwendungen in Höhe von T€ 1,855. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten im wesentlichen Kosten für Buchhaltung sowie Beratungskosten im Zusammenhang mit der Etablierung des Geschäftsbetriebs. Auf die immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen entstanden Abschreibungen in Höhe von T€5,527. Als Konzern-Halbjahresergebnis ergab sich somit ein Verlust in Höhe von T€ 7,548.

## 2.4 Vermögens- und Finanzlage

Die Vermögensentwicklung wurde dominiert durch den Start des operativen Geschäfts.

- Immaterielle Vermögensgegenstände: € 23,4 Mio.
- Liquide Mittel € 2,4 Mio.
- Goodwill: € 79,0 Mio.
- Eigenkapital € 96,4 Mio.
- Passive latente Steuern € 2,8 Mio.
- Verbindlichkeiten € 6,0 Mio.

Der Konzern verfügt damit zum 30.06.2021 über eine Bilanzsumme in Höhe von € 105,2 Mio. und ein Eigenkapital in Höhe von € 96,4 Mio.

## Investitionen

Neben den genannten Investitionen für die Entwicklung der MIA fanden keine weiteren Investitionen statt.

## 2.5 Finanzlage

Die liquiden Mittel zum 30. Juni 2021 betragen T€ 2,431. Es bestehen keine Verbindlichkeiten gegenüber Banken.

Zu den finanzwirtschaftlichen Risiken (bestandsgefährdende Risiken) verweisen wir auf die Darstellung im Risikobericht.

## 2.6 Personal

Der Konzern beschäftigte zum 30. Juni 2021 insgesamt 4 Mitarbeiter.

## 2.7 Gesamtaussage

Der Konzern hat das erste Halbjahr 2021 mit einem Konzernverlust von T€ 7,548 abgeschlossen. Der Verlust wurde im Wesentlichen bestimmt durch Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen in Höhe von T€ 5,527. Damit wurde im ersten Halbjahr 2021 die Grundlage für den weiteren operativen Geschäftsbetrieb und die Weiterentwicklung der MIA gelegt.

## 3. Risikobericht

Der Konzern ist noch sehr jung. Das Risikomanagement wird ständig an die aus der Aufnahme der Geschäftstätigkeit und den damit einhergehenden operativen Bedürfnissen angepasst. Der Vorstand überwacht den Geschäftsverlauf durch regelmäßig erstellte kurz- und langfristige Projekt-, Liquiditäts- und Finanzplanungen. Diese Planungen werden mit den tatsächlichen Ergebnissen verglichen. Abweichungen werden sorgfältig auf ihre Ursache hin untersucht. Erkennbare Risiken werden vom Vorstand frühzeitig aufgegriffen. Soweit erforderlich, werden Gegenmaßnahmen eingeleitet. Risiken in Bezug auf Produktentwicklung, regulatorische Änderungen in Märkten und Branchentrends bedingt durch Technologien und Innovationen werden in regelmäßigen Abständen sorgfältig vom Vorstand im Hinblick auf Ihre Auswirkungen auf den Konzern hin analysiert. Die Gesellschaft nimmt momentan keine quantitative Bewertung der Risiken vor, hat aber eine qualitative Bewertung der folgenden Risikokategorien durchgeführt.

Risikokategorie A: hohes Risiko (hoher Einfluss auf die Entwicklung des Konzerns)

Risikokategorie B: mittleres Risiko (mittlerer Einfluss auf die Entwicklung des Konzerns)

Risikokategorie C: geringes Risiko (geringer Einfluss auf die Entwicklung des Konzerns)

### 3.1 Wettbewerb und Marktentwicklungen (Risikokategorie B)

Das Interesse an moderner Mobilität steigt stetig. Lag der Marktanteil für Elektrofahrzeuge in der EU im ersten Halbjahr 2021 schon bei 14% aller Neuzulassungen<sup>1</sup>. Die basierend auf dem Marktanteil von 10%

---

<sup>1</sup> <https://theicct.org/sites/default/files/publications/MarketMonitor-EU-jan2021.pdf> (aufgerufen am 16.06.2021)

in 2020 prognostizierten 22%<sup>2</sup> erscheinen damit auch bereits schon wieder als deutlich zu pessimistisch. Das Marktwachstum erscheint nochmals deutlich dynamischer zu verlaufen in den kommenden Jahren. Die etablierten Hersteller forcieren deshalb ebenfalls Ihre Investitionen in die e-Mobilität und es kommen zahlreiche neue Hersteller aus China und Europa hinzu. Es besteht daher ein Wettbewerb um finanzielle Ressourcen für Start-up Unternehmen im Bereich der e-Mobilität.

Das Risiko mitigiert die Gesellschaft durch ein innovatives und einzigartiges Fahrzeugkonzept (vgl. Punkt 1.1).

### **3.2 Technologische Entwicklungs- und Projektrisiken (Risikokategorie A)**

Als Neugründung kann die Gesellschaft noch keinen signifikanten Track Record vorweisen, anhand dessen die praktische Funktionsfähigkeit des Geschäftsmodells nachvollzogen werden könnte. Derzeit muss das Fahrzeug noch fertig entwickelt und zugelassen werden, woraus in den nächsten Jahren noch Anlaufverluste resultieren. Die Organisation muss noch aufgebaut und passende Mitarbeiter gewonnen werden. Es bestehen dabei Risiken für Mehrkosten bis hin zu einem Scheitern des Projektes. Produktionsstart ist für Ende 2023 vorgesehen.

Das Risiko wird jedoch von der Gesellschaft dadurch mitigiert, dass das Fahrzeug MIA zu wesentlichen Teilen auf dem MIA 1.0 beruht und eine niedrige Wertschöpfungstiefe die Kosten und Entwicklungsrisiken vermindern wird. Durch den Rückgriff auf die Vorarbeiten und die praktischen Erfahrungen mit dem Vorgängerfahrzeug sollen die Entwicklungskosten und das Entwicklungsrisiko reduziert und die Zeit bis zur Markteinführung verkürzt werden. Das Management ist zudem sehr branchenerfahren und gut vernetzt.

### **3.3 Regulatorische Risiken (CO<sub>2</sub>-Credits, Förderbedingungen für E-Autos) (Risikokategorie C)**

CO<sub>2</sub> Credits unterliegen der EU-Gesetzgebung, Förderungen für EVs den jeweiligen Mitgliedsstaaten. Risiken einer Gesetzesänderungen bestehen grundsätzlich, allerdings vor dem Hintergrund der aktuell geführten Diskussion des Klimawandels eher mit einer Verschärfung der Regularien zu rechnen, die sich tendenziell positiv auf das Geschäftsmodell der fox e-mobility AG auswirken.

### **3.4 Personelle Risiken (Risikokategorie C)**

Der Konzern ist ein Start-up Unternehmen, welches sich im räumlichen Umfeld namhafter OEM-Hersteller (Original Equipment Manufacturer) und Hochtechnologieunternehmen befindet und ist somit dem immer intensiveren Wettbewerb um qualifizierte Fach- und Führungskräfte ausgesetzt. Zudem besteht eine Abhängigkeit vom derzeitigen Vorstand. Dies birgt kurz- und langfristige Gefahren für die Umsetzbarkeit der Wachstumsziele.

Der Konzern ist daher auf die Bindung und Gewinnung qualifizierter Mitarbeiter angewiesen. Er wirkt dem personellen Risiko durch Bonusprogramme für Leistungsträger, umfangreiche Recruiting Maßnahmen und Retention Programme entgegen.

---

<sup>2</sup> European Federation for Transport and Environment AISBL; Electric surge Carmakers' electric car plan across Europe 2019-2025

### **3.5 Beschaffungsrisiken (Risikokategorie B)**

Der Konzern befindet sich noch im Geschäftsaufbau. Aufgrund des Konzepts der Auftragsfertigung besteht das Risiko, dass keine Verträge mit geeigneten Auftragsfertigern und im Bereich der Entwicklung zu Stande kommen oder auf nicht präferierte Auftragsfertiger ausgewichen werden muss und dies negative Auswirkungen auf den Projektzeitplan, die Qualität des Endproduktes sowie Produktpreis hat. Dabei spielen auch mögliche Knappheiten von Rohstoffen eine Rolle.

Der Konzern versucht, dem Risiko durch ein umfangreiches Lieferantenmanagement entgegenzuwirken und setzt in seinen Verhandlungen auf namhafte Auftragsfertiger und Entwicklungsdienstleister.

### **3.6 Bestandsgefährdende Risiken - Finanzierungsrisiko (Risikokategorie A)**

Der Konzern ist in dem sehr dynamisch wachsenden Marktsegment der e-Mobilität tätig und verfolgt die Entwicklung und Markteinführung eines innovativen Kompaktfahrzeugs (MIA). Die Umsetzung des Konzepts erfordert nach derzeitiger Planung Investitionen in Entwicklungstätigkeiten sowie den Aufbau von Vertriebs- und externen Produktionskapazitäten bei Auftragsfertigern in einem Volumen von rund € 160 Mio. über mehrere Jahre. Diese Strategie führt zu Anlaufverlusten durchlaufende Geschäftsaufwendungen und die Begleichung von bestehenden Verbindlichkeiten, die durch die vorhandenen liquiden Mittel in Höhe von € 2,4 Mio. auf Grundlage des aktuellen Geschäftsplans für den Prognosezeitraum von 6 Monaten nicht finanziert werden können. Daher hängt die Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit und damit die Annahme der Unternehmensfortführung der Gesellschaft von der finanziellen Unterstützung und der Kapitalausstattung durch externe Kapitalgeber ab. Dies stellt ein bestandsgefährdendes Risiko dar. Die Gesellschaft hat ein Liquiditätsmanagement eingerichtet, das einen zusätzlichen Bedarf an Zahlungsmitteln in einem festgelegten Zeitraum frühzeitig erkennt und ausreichend Zeit für die Umsetzung weiterer Finanzierungsmaßnahmen lässt.

Durch die erste Kapitalerhöhung am 4. März 2021 flossen der Gesellschaft Mittel in Höhe von insgesamt € 2 Mio. brutto zu. Darüber hinaus wurde am 21. April 2021 eine Rahmenvereinbarung über die Begebung von Wandelanleihen begeben, durch die der Gesellschaft in bis zu 12 Tranchen über einen Zeitraum von drei Jahren bis zu € 25 Mio. brutto an liquiden Mitteln zufließen werden. Die erste Tranche wurde im Juni 2021 gezogen – der Nettozufluss von € 2,7 Mio. Erfolgte ebenfalls im Juni 2021. Die Auszahlung ist an bestimmte Auszahlungsbedingungen geknüpft wie ein Mindesthandelsvolumen der Aktie und ein bestimmter Mindestaktienpreis. Die Gesellschaft geht mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon aus, die fortlaufenden Auszahlungsbedingungen weiterhin zu erfüllen, um die Unternehmenstätigkeit bis zum Ende des Prognosezeitraums und darüber hinaus fortsetzen zu können. Weitere Finanzierungsschritte bis zum Ende des Prognosezeitraums sind bereits in konkreter Planung. Aus diesem Grund wurde der Halbjahresabschluss zum 30. Juni 2021 unter der Prämisse der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufgestellt.

## **4. Chancenbericht**

### **4.1 Marktwachstum des Marktes für e-Autos**

Das Interesse an moderner Mobilität steigt stetig. War der Marktanteil für e-Autos im ersten Halbjahr 2021 schon bei 14% aller Neuzulassungen, so sind für 2025 22% prognostiziert. Angesichts der jedoch sehr dynamischen Entwicklung insbesondere der Märkte in Europa und China erscheinen die für 2025 noch vor einigen Monaten prognostizierten 22% bereits jetzt schon wieder als sehr konservativ. Insbesondere innerhalb der rein elektrischen Fahrzeuge ist ein starker Trend zu kleinen EVs zu sehen, die mittlerweile

preislich mit den Verbrennern mithalten. Die Produktqualität ist ein Faktor, der die Elektromobilität forciert. Der Druck auf Länder wie Hersteller ist also hoch – der Ausbau der Elektromobilität gerät so zur logischen Konsequenz. Für die Gesellschaft ergeben sich daher mit einem kleinen und preisgünstigen Fahrzeug Chancen, überproportional von der steigenden Marktnachfrage zu profitieren.

#### **4.2 CO<sub>2</sub>- Credits**

Die im April 2019 verabschiedete Verordnung (EU) 2019/631 legt neue CO<sub>2</sub>- Flottengrenzwerte (in gCO<sub>2</sub>/km) für PKW und leichte Nutzfahrzeuge fest, die ab 2025 bzw. 2030 greifen. Als Hersteller von reinen Elektrofahrzeugen, die im Betrieb kein CO<sub>2</sub> emittieren, erwirbt die Gesellschaft mit jedem zugelassenen Fahrzeug zwischen 75g und 80g (je nach Gewicht) CO<sub>2</sub>-Credits, die an OEMs verkauft werden können, die mit ihren Flotten über dem Grenzwert liegen. Da mit jedem Kredit eine Strafzahlung von derzeit € 95 je Gramm Überschreitung vermieden werden kann, haben die auf den 75g bis 80g basierenden Credits im Moment rein rechnerisch einen Wert von ca. € 7.125 bis € 7.600 – pro Fahrzeug. Es ist allerdings unsicher, wie hoch der Bedarf der OEMs tatsächlich sein wird. Fox plant die Vereinnahmung von CO<sub>2</sub> Credits. Der Erlös könnte höher als geplant ausfallen.

#### **4.3 Gesamtbeurteilung der Chancen und Risiken**

Auf Basis der aktuell verfügbaren Informationen liegen für den Konzern die wesentlichen Risiken in den Themen rechtzeitige Projektfertigstellung bis 2023 bei Einhaltung des Investitions- und Kostenrahmens und in der Finanzierung des weiteren Geschäftsaufbaus.

Zur Finanzierung des Aufbaus der Geschäftstätigkeit ist der Konzern weiterhin darauf angewiesen, die notwendigen Finanzmittel im Wege einer Kapitalerhöhung oder Fremdfinanzierung oder Mischformen einzuwerben. Mit Begebung einer ersten Tranche von mehreren Wandelanleihen über insgesamt brutto € 25 Mio. im Juni 2021 ist ein wichtiger Schritt getan, um weitere Finanzierungsmittel einzuwerben.

### **5. Prognosebericht**

Die folgenden Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Konzerns basieren auf bestimmten Annahmen über die künftige wirtschaftliche und branchenspezifische Entwicklung, die von der Gesellschaft als realistisch angesehen werden. Diese sind jedoch mit Unsicherheit behaftet und bergen das Risiko, dass die prognostizierten Entwicklungen nicht wie erwartet eintreten.

#### **Wirtschaftliche Rahmenbedingungen**

Für die EU-Wirtschaft wird für 2022 4,4 Prozent prognostiziert<sup>3</sup>. Insbesondere für die Elektromobilität ergibt sich aus den verlängerten Fördermaßnahmen, staatlichen Vorgaben und Subventionen im Rahmen der Klimaschutzpolitik weiterhin ein positives Investitionsklima. Luftreinhaltemaßnahmen in den Städten, ein gewachsenes Umweltbewusstsein der Bevölkerung und der technische Fortschritt, mit dem die bisherigen Nachteile der Elektromobilität (hohe Kosten, geringere Reichweiten) an Bedeutung verlieren sollten ebenfalls positive Impulse setzen.

---

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/germany/news/fruehjahrensprognose-2021\\_de](https://ec.europa.eu/germany/news/fruehjahrensprognose-2021_de)

## **Ausblick auf das 2. Halbjahr 2021**

Nach dem Erwerb der Fox Automotive Switzerland AG als wichtigem Technologie- und Markenträger im Jahr 2020 und den ersten Entwicklungs- und Finanzierungsschritten im ersten Halbjahr 2021 steht für das zweite Halbjahr 2021 die Sicherung einer langfristigen Finanzierung des Projektes sowie die weitere operative Umsetzung des MIA Fahrzeugkonzepts im Vordergrund.

Am 13. Juli dieses Jahres konnte der Öffentlichkeit erstmalig das neue Design der MIA präsentiert werden. Es wurden 2 Varianten der MIA vorgestellt: Ein Lieferfahrzeug speziell für die ‚Last-Mile-Delivery‘ und ein PKW der speziell für den urbanen Großraum gedacht ist. Zwischenzeitlich kommen auch die Arbeiten an dem neuen Innen-Design weiter voran. Diese sollen noch im 2. Halbjahr abgeschlossen werden.

Die Höhe der weiteren Ausgaben des zweiten Halbjahres 2021 hängen vom Abschluss weiterer Finanzierungsmaßnahmen ab. Deshalb hat die Gesellschaft zwei Szenarien aufgestellt:

Im Basisszenario geht die Gesellschaft vom positiven Abschluss weiterer Finanzierungsrunden bis Ende des Jahres aus und plant auf Basis des Geschäftsplans Ausgaben für Personal, Prototypen und Entwicklung in Höhe von € 10-15 Mio. Die Geschwindigkeit der Umsetzung des Basisszenarios hängt wesentlich von weiteren Finanzierungsschritten ab und erfolgt nur bei gesicherter Finanzierung.

Falls die Suche nach weiteren Finanzierungspartnern über das Geschäftsjahr 2021 noch andauert, rechnet die Gesellschaft in einem alternativen Szenario mit Ausgaben in Höhe von ca. € 3-5 Mio. für Personal und sonstige betriebliche Kosten.

Die Gesellschaft weist daraufhin, dass auch in dem alternativen Szenario weitere Tranchen aus der Wandelanleihe zur Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit im Prognosezeitraum oder andere Finanzierungen benötigt werden. Die Gesellschaft geht dabei mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon aus, dass die Auszahlungsbedingungen wie ein Mindesthandelsvolumen der Aktie und ein bestimmter Mindestaktienpreis erfüllt werden. Daher geht die Gesellschaft mit überwiegender Wahrscheinlichkeit vom Fortbestand der Gesellschaft aus.

## **6. Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag**

Am 17.08.2021 wurde in München die ordentliche Hauptversammlung der fox e-mobility durchgeführt. In der Beschlussfassung wurde der Vorstand ermächtigt das Grundkapital um bis zu € 30.000.000 durch eine Barkapitalerhöhung bis 31.03.2022 zu erhöhen. Des Weiteren wurde ein Aktienoptionsplan in Höhe von 10% des Grundkapitals beschlossen. Zum Abschlussprüfer des Geschäftsjahres 2021 wurde die Rödl & Partner GmbH bestellt.

München, den 14.09.2021

Der Vorstand