

**Fox e-mobility AG**

**München**

HRB 242349 AG München

ISIN:DE000A2NB551

HALBJAHRESFINANZBERICHT ZUM 30. JUNI 2022

**Inhaltsverzeichnis:**

1. Verkürzte Bilanz
2. Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
3. Anhang
4. Zwischenlagebericht mit Anhang
5. Erklärungen gemäß §264 Abs.2 Satz 3, §289 Abs.1 Satz 5 HGB

A. BILANZ

## A K T I V A

1. Anlagevermögen1.1 Immaterielle Vermögensgegenstände1.1.1 Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten

2022 EUR	2021 EUR
<u>8.868,51</u>	<u>10.642,00</u>

1.2 Sachanlagen1.2.1 Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung

2022 EUR	2021 EUR
<u>12.556,02</u>	<u>16.931,00</u>

1.2.2 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau

2022 EUR	2021 EUR
<u>17.789,16</u>	<u>17.789,16</u>

1.3 Finanzanlagen1.3.1 Anteile an verbundenen Unternehmen

2022 EUR	2021 EUR
<u>69.630.000,00</u>	<u>69.630.000,00</u>

Fox Automotive Switzerland AG

69.630.000,00    69.630.000,00

Vgl. die weiteren Ausführungen im Anhang.

## 2. Umlaufvermögen

### 2.1 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

#### 2.1.1 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

2022 EUR	2021 EUR
<u>2.000,00</u>	<u>2.000,00</u>

#### 2.1.2 Forderungen gegen verbundene Unternehmen

2022 EUR	2021 EUR
Fox Automotive AG, Schweiz	
• Darlehen 4.274.812,38	4.636.039,25
• Verrechnungskonto 237.407,61	234.451,05
<u>4.512.219,99</u>	<u>4.870.490,30</u>
<u>4.512.219,99</u>	<u>4.870.490,30</u>

#### 2.1.3 Sonstige Vermögensgegenstände

	2022 EUR	2021 EUR
aus Steuern	23.212,01	57.811,66
Kautionen	15.089,50	15.089,50
übrige	<u>0,00</u>	<u>5.117,83</u>
	<u>38.301,51</u>	<u>78.018,99</u>

2.2 Guthaben bei Kreditinstituten

<u>2022</u> EUR	<u>2021</u> EUR
<u>118.851,53</u>	<u>105.779,36</u>

3. Rechnungsabgrenzungsposten

<u>2022</u> EUR	<u>2021</u> EUR
<u>0,00</u>	<u>19.280,00</u>

## P A S S I V A

1. Eigenkapital1.1 Gezeichnetes Kapital1.1.1 Gezeichnetes Kapital

	2022 EUR	2021 EUR
Gezeichnetes Kapital - Stammaktien	<u>72.638.378,00</u>	<u>71.894.378,00</u>
	<u><u>72.638.378,00</u></u>	<u><u>71.894.378,00</u></u>

1.1.2 Nennbetrag/rechnerischer Wert eigener Anteile

	2022 EUR	2021 EUR
Eigene Anteile - Stammaktien	<u>-1.319.705,00</u>	<u>0,00</u>
	<u><u>-1.319.705,00</u></u>	<u><u>0,00</u></u>

1.2 Kapitalrücklage1.2.1 Andere Zuzahlungen in das Eigenkapital

	2022 EUR	2021 EUR
	<u>2.180.180,00</u>	<u>1.453.258,01</u>
	<u><u>2.180.180,00</u></u>	<u><u>1.453.258,01</u></u>

1.3 Bilanzverlust1.3.1 Verlustvortrag

	2022 EUR	2021 EUR
	<u>-4.066.665,93</u>	<u>-307.657,74</u>
	<u><u>-4.066.665,93</u></u>	<u><u>-307.657,74</u></u>

1.3.2 Jahresfehlbetrag



Schuldübernahmen	1.728.903,24	1.728.903,24
aus Gehalt	121.608,78	63.465,15
aus Steuern	19.045,16	47.835,95
im Rahmen der sozialen Sicherheit	928,81	923,97
übrige	<u>378,40</u>	<u>378,40</u>
	<u>1.870.864,39</u>	<u>1.841.506,71</u>



B. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG1. Sonstige betriebliche Erträge

	1.1. - 30.6.2022 EUR	1.1. - 31.12.2021 EUR
übrige	55.967,05	15.478,11
Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen	<u>0,00</u>	<u>15.897,35</u>
	<u>55.967,05</u>	<u>31.375,46</u>

2. Materialaufwand2.1 Aufwendungen für bezogene Leistungen

	1.1. - 30.6.2022 EUR	1.1. - 31.12.2021 EUR
Vorstandsvergütung	<u>11.977,38</u>	<u>560.203,68</u>

3. Personalaufwand3.1 Löhne und Gehälter

	1.1. - 30.6.2022 EUR	1.1. - 31.12.2021 EUR
	<u>337.325,23</u>	<u>674.817,69</u>

3.2 Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung

1.1. - 30.6.2022 EUR	1.1. - 31.12.2021 EUR
<u>19.273,46</u>	<u>26.187,41</u>

4. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1.1. - 30.6.2022 EUR	1.1. - 31.12.2021 EUR
Rechts- und Beratungskosten	540.058,74	2.047.520,15
übrige	92.587,46	357.345,32
Kosten der Rechnungslegung	11.909,00	77.593,46
Raumkosten	<u>53.507,95</u>	<u>44.903,97</u>
	<u>698.063,15</u>	<u>2.527.362,90</u>

5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

1.1. - 30.6.2022 EUR	1.1. - 31.12.2021 EUR
<u>8.541,62</u>	<u>9.365,75</u>

FOX E-MOBILITY AG, MÜNCHENBILANZ ZUM 30. JUNI 2022AKTIVA

	30.6.2022	31.12.2021
	<u>EUR</u>	<u>EUR</u>
<u>ANLAGEVERMÖGEN</u>		
Immaterielle Vermögensgegenstände		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	<u>8.868,51</u>	<u>10.642,00</u>
	<u>8.868,51</u>	<u>10.642,00</u>
Sachanlagen		
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.556,02	16.931,00
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<u>17.789,16</u>	<u>17.789,16</u>
	<u>30.345,18</u>	<u>34.720,16</u>
Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	<u>69.630.000,00</u>	<u>69.630.000,00</u>
	<u>69.669.213,69</u>	<u>69.675.362,16</u>
<u>UMLAUFVERMÖGEN</u>		
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.000,00	2.000,00
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.512.219,99	4.870.490,30
Sonstige Vermögensgegenstände	<u>38.301,51</u>	<u>78.018,99</u>
	<u>4.552.521,50</u>	<u>4.950.509,29</u>
Guthaben bei Kreditinstituten	<u>118.851,53</u>	<u>105.779,36</u>
	<u>4.671.373,03</u>	<u>5.056.288,65</u>
<u>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</u>	<u>0,00</u>	<u>19.280,00</u>
	<u>74.340.586,72</u>	<u>74.750.930,81</u>

FOX E-MOBILITY AG, MÜNCHENBILANZ ZUM 30. JUNI 2022PASSIVA

	30.6.2022	31.12.2021
	<u>EUR</u>	<u>EUR</u>
<u>EIGENKAPITAL</u>		
Gezeichnetes Kapital		
Gezeichnetes Kapital	72.638.378,00	71.894.378,00
Nennbetrag/rechnerischer Wert eigener Anteile	<u>-1.319.705,00</u>	<u>0,00</u>
	<u>71.318.673,00</u>	<u>71.894.378,00</u>
Kapitalrücklage		
Andere Zuzahlungen in das Eigenkapital	<u>2.180.180,00</u>	<u>1.453.258,01</u>
	<u>2.180.180,00</u>	<u>1.453.258,01</u>
Verlustvortrag	-4.066.665,93	-307.657,74
Jahresfehlbetrag	<u>-1.008.279,02</u>	<u>-3.759.008,19</u>
	<u>68.423.908,05</u>	<u>69.280.970,08</u>
<u>RÜCKSTELLUNGEN</u>		
Sonstige Rückstellungen	<u>464.075,18</u>	<u>409.971,72</u>
	<u>464.075,18</u>	<u>409.971,72</u>
<u>VERBINDLICHKEITEN</u>		
Anleihen	3.475.245,00	3.000.000,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	106.494,10	218.482,30
Sonstige Verbindlichkeiten	<u>1.870.864,39</u>	<u>1.841.506,71</u>
	<u>5.452.603,49</u>	<u>5.059.989,01</u>
	<u>74.340.586,72</u>	<u>74.750.930,81</u>

FOX E-MOBILITY AG, MÜNCHENGEWINN- UND VERLUSTRECHNUNGFÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1. BIS ZUM 30.6.2022

	1.1. - 30.6.2022 EUR	1.1. - 31.12.2021 EUR
	<u>EUR</u>	<u>EUR</u>
Sonstige betriebliche Erträge	55.967,05	31.375,46
Materialaufwand		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-11.977,38	-560.203,68
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-337.325,23	-674.817,69
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	<u>-19.273,46</u>	<u>-26.187,41</u>
	-356.598,69	-701.005,10
Abschreibungen		
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-6.148,47	-11.177,72
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-698.063,15	-2.527.362,90
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8.541,62	9.365,75
- davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 8.541,62 (Vorjahr: EUR 9.365,75)		
Ergebnis nach Steuern	<u>-1.008.279,02</u>	<u>-3.759.008,19</u>
Jahresfehlbetrag	<u>-1.008.279,02</u>	<u>-3.759.008,19</u>

FOX E-MOBILITY, MÜNCHENANHANG FÜR DEN HALBJAHRESABSCHLUSS 2022**I. Allgemeine Angaben**

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in München und ist unter der Firma fox e-mobility AG eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht München (HRB 242349).

Die Gesellschaft erstellt ihren Halbjahresabschluss zum 30. Juni 2022 nach den Vorschriften des HGB sowie des AktG. Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (§§ 238 bis 288 HGB).

Die Gesellschaft weist zum Abschlussstichtag die Größenmerkmale einer kleinen Kapitalgesellschaft auf.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB erstellt.

Änderungen bei der Ausübung von Bewertungswahlrechten gegenüber dem Geschäftsjahr 2021 sind nicht zu verzeichnen.

Die Gesellschaft macht von den größenabhängigen Erleichterungen teilweise Gebrauch.

**Hinweise auf bestandsgefährdende Risiken:**

Die Gesellschaft ist in dem sehr dynamisch wachsenden Marktsegment der e-Mobilität tätig und verfolgt weiterhin die Entwicklung und Markteinführung eines innovativen Kompaktfahrzeugs (MIA 2.0). Die Umsetzung des Konzepts erfordert nach revidierter Planung Investitionen in Entwicklungstätigkeiten sowie den Aufbau von Vertriebs- und externen Produktionskapazitäten bei Auftragsfertigern in einem Volumen von insgesamt rund EUR 350 Mio. über mehrere Jahre.

Diese Strategie wird weiterhin zu Verlusten durch laufende Geschäftsaufwendungen und die Begleichung von bestehenden Verbindlichkeiten führen, die durch die vorhandenen liquiden Mittel in Höhe von TEUR 119 per 30. Juni 2022 auf Grundlage des aktuellen Geschäftsplans für den Prognosezeitraum von 12 Monaten bis Ende 2023 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.

Da sich der Kurs der Fox Aktie im 1. Halbjahr 2022 nicht erholte und weiterhin unter dem Nominalwert von EUR 1 blieb, war die Einräumung einer weiteren Tranche Wandeldarlehen unter der Rahmenvereinbarung mit Atlas Special Opportunities LLC weiterhin unmöglich. Deshalb, griff der Vorstand auf die bereits im Dezember 2021 mit der Green Assets Holding AG, Herisau, Schweiz getroffene Darlehensvereinbarung zurück. In der Darlehensvereinbarung verpflichtet sich Green Assets Holding AG der Gesellschaft ein Darlehen in mehreren Tranchen gegen Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen bis Mai 2022 über EUR 2,1 Mio. zu gewähren. Bis Mai 2022 wurde diese Darlehensvereinbarung in Höhe von TEUR 700 valuiert. Es besteht das Risiko, dass einzelne Tranchen nicht oder verspätet valuiert werden und damit das Liquiditätsrisiko steigt. Dieses Szenario ist im Mai 2022 eingetreten.

Für die Entwicklung der MIA 2.0 wurde ein Business Plan erstellt, der eine Realisierung des Baus des Konzeptfahrzeugs bis zum 3. Quartal 2023 und des serienreifen Prototyps bis zum 3. Quartal 2024 vorsieht. Start der Großserienproduktion ist für das Jahr 2025 geplant.

Für die Gesellschaft liegt eine Finanzplanung bis zum 31. Dezember 2023 vor, nach der bis zum 31. Dezember 2023 alle fälligen Verpflichtungen bezahlt werden können und daher von einer positiven Unternehmensfortführung ausgegangen wird.

## **II. Bilanzierungs und Bewertungsmethoden**

### **Anlagevermögen**

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten – vermindert um planmäßige Abschreibungen – aktiviert und über einen Zeitraum von vier Jahren abgeschrieben. Die Nutzungsdauer richtet sich nach der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Die Abschreibungen erfolgen planmäßig linear nach der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer zwischen zwei und sechs Jahren. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden mit Anschaffungskosten von bis zu EUR 800,00 unmittelbar aufwandswirksam erfasst.

Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten angesetzt. Zum 30. Juni 2022 wurde der beizulegende Wert auf Basis einer Cashflow-Planung und der Umsetzung des geplanten Business-Plans ermittelt. Es ergibt sich kein Abwertungsbedarf. Ein Abwertungsrisiko besteht künftig in dem Fall, dass der Business-Plan zur Entwicklung der MIA 2.0 bis zur Großserienproduktion nicht wie geplant umgesetzt werden kann.

Im Dezember 2020 erfolgte die Einlage (Sacheinlage) von sämtlichen 105.500 Aktien der Fox Automotive Switzerland AG, Herisau, Schweiz, durch die Aktionäre in die Gesellschaft. Dafür hat die Gesellschaft 69.630.000 Stück neue Aktien zu einem Nominalwert in Höhe von EUR 69.630.000,00 an die abgebenden Aktionäre der Fox Automotive Switzerland AG herausgegeben. Der Wert der erworbenen Anteile zum Zeitpunkt der Einlage ist durch ein Wertgutachten belegt.

Ein Rechtsstreit in der Schweiz betreffend der Verfügungsbefugnis über einen Anteil in Höhe von 4,76 % der Anteile an der Fox Automotive Switzerland AG konnte im Juli 2022 gegen Zahlung in Höhe von CHF 30.000,00 erledigt werden. Die Gesellschaft hält unbeschränkt 100 % der Anteile an der Fox Automotive Switzerland AG.

Auf Basis des erstellten Business Plans erachtet die Gesellschaft die Anteile an verbundenen Unternehmen zum 30. Juni 2022 als werthaltig.

Das zu 100 % von der Gesellschaft gehaltene Grundkapital der Fox Automotive Switzerland AG beträgt CHF 105.500. Die Fox Automotive Switzerland AG ist Eigentümerin der gewerblichen Schutzrechte und Patente der MIA 2.0, die über zehn Jahre linear abgeschrieben werden.

Die Fox Automotive Switzerland AG hält wiederum seit Juli 2019 alle Aktien an der Fox Automotive Hungary Zrt., Budapest, Ungarn, deren Grundkapital HUF 5.000.000,00 beträgt. Im Berichtszeitraum wurde das Liquidationsverfahren eingeleitet. Im Jahresabschluss zum 30. Juni 2022 der Fox Automotive Switzerland AG ist die Fox Automotive Hungary Zrt. mit CHF 1,00 bewertet.

### Umlaufvermögen

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennwert beziehungsweise mit dem am Bilanzstichtag beizulegenden niedrigeren Wert angesetzt. Uneinbringliche Forderungen werden abgeschrieben. Fremdwährungsforderungen und Verbindlichkeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag bewertet. Gemäß § 256a S. 2 HGB kommt für kurzfristige Forderungen oder Verbindlichkeiten der Anschaffungskostengrundsatz gemäß § 253 Abs. 1 S. 1 HGB und der Realisationsgrundsatz nach § 252 Abs. 1 Nr. 4 Halbsatz 2 HGB nicht zum Tragen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 30 Juni 2022 in Höhe von EUR 2.000 betreffen steuerfreie EU-Lieferungen nach § 4 Nr. 1b UStG und wurden bis zur Erstellung des Berichtes beglichen.

Zum 30 Juni 2022 hält die Gesellschaft eine Forderung in Höhe von TEUR 4.512 gegenüber der Fox Automotive Switzerland AG, die unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesen wird. Die Gesellschaft geht auf Grundlage des für die Entwicklung der MIA 2.0 erstellten Business Plans von der Werthaltigkeit der Forderung aus. In Höhe von TEUR 4.512 weisen die Forderungen gegen verbundene Unternehmen eine Laufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Guthaben bei Kreditinstituten sind mit den Nominalwerten angesetzt.

### Eigenkapital

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 72.638.378,00 (30.6.2021: EUR 71.894.378,00). Es ist eingeteilt in 72.638.378 Stückaktien (Vorjahr: 71.894.378 Stückaktien).

Das Grundkapital der Gesellschaft ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 17. Mai 2021 um EUR 28.000.000,00 bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2021/I). In Bezug auf diese Bedingte Kapital 2021/I hat die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr 30 Zwangs-Wandelschuldverschreibungen über jeweils EUR 100.000,00, insgesamt EUR 3.000.000,00 begeben. Aus diesen Wandelschuldverschreibungen welche bereits 2021 teilweise gewandelt worden sind wurde im Q1 2022 das Grundkapital um EUR 744.000,00 erhöht. Das zum 30.6.2022 noch vorhandene Bedingte Kapital 2021/I beträgt noch EUR 27.256.000,00

Im Berichtszeitraum wurde die Kapitalrücklage um EUR 726.922 auf EUR 2.180.180,00 erhöht



## Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 2 HGB in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags bewertet.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten insb. die Risikovorsorge betreffend einen Rechtsstreit mit einem ehemaligen Berater, Rückstellungen für gestundete Aufsichtsratsvergütungen betreffend das Halbjahresjahr 2022, Rückstellungen für Abschluss- und Prüfungskosten, Rückstellungen für Rechts- und Beratungskosten sowie Rückstellungen für gestundete Vorstandsvergütungen betreffend das Halbjahresjahr 2022.

## Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Die langfristigen Verbindlichkeiten betragen per 30. Juni 2022 EUR 5.346.109.39.

In Höhe von EUR 3.475.245,00 liegen zum Bilanzstichtag drei Anleiheverbindlichkeiten vor.

Anleihe Atlas Special Opportunities:

Im April 2021 hat die Gesellschaft eine Rahmenvereinbarung über EUR 25.000.000,00 über die Ausgabe von Zwangswandelschuldverschreibungen mit der Atlas Special Opportunities LLC, Cayman Islands, getroffen. Aus dieser Rahmenvereinbarung sind insgesamt EUR 3.000.000,00 Wandelschuldverschreibungen ausgegeben worden, die eine maximale Laufzeit von drei Jahren haben.

Am 18. Januar 2022 hatte Atlas bezüglich 4 Wandelschuldverschreibungen zu jeweils EUR 100.000,00 (insgesamt EUR 400.000,00) die Wandlung erklärt. Der daraus entstandene Aktienlieferungsanspruch der Atlas und offene Aktienemissionsanspruch aus (486.041 Aktien) den Wandlungen der Atlas im Geschäftsjahr 2021, wurden am 31. Mai 2022 beglichen, ohne dass eine Kapitalerhöhung durchgeführt werden musste. Die Atlas Special Opportunities erhielt von der Gesellschaft 1.594.719 Aktien, die sich zusammensetzen aus 1.094.719 eigenen Aktien der Fox Automotive Switzerland AG sowie 500.000 Aktien, die von einem Aktionär gegen Ausgabe einer Wandelschuldverschreibung im Nominalwert von EUR 185.245,00 erworben worden waren. Nach dieser Transaktion hatte Atlas noch 16 Wandelschuldverschreibungen zu EUR 100.000,00 (insgesamt EUR 1.600.000,00). 558.000 neu geschaffene Aktien aus dem Berichtszeitraum werden erst im Januar 2023 im Handelsregister zu Eintragung gebracht. Das führt im Januar 2023 zur Kapitalerhöhung aus bedingtem Kapital.

Anleihe Green Asset Holding:

Die im Dezember 2021 mit der Green Asset Holding AG vereinbarte Darlehenstranchen über insgesamt EUR 2,1 Mio. wurden nur teilweise in Höhe von TEUR 700 valutiert. Weitere Tranchen werden nicht erwartet.

Anleihe Management und Kernaktionäre:

Aufgrund der weiterhin knappen Liquiditätssituation, und nach Zahlungseinstellung durch die Green Assets Holding, wurde der Gesellschaft im Juni 2022 ein weiteres Darlehen im Rahmen einer Wandelschuldverschreibung über EUR 390.000,00 als Zwischenfinanzierung gewährt. Dieses wurde durch Aufsichtsrat, Vorstand und einige Kernaktionäre gewährt und die Liquidität wurde dadurch kurzfristig sichergestellt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind zum 30. Juni 2022 in Höhe von EUR 106.594,10 kurzfristig und haben eine Laufzeit von weniger als zwölf Monaten.

Die Gesellschaft hat zum Bilanzstichtag eine langfristige Verbindlichkeit (in den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen) in Höhe von EUR 1.728.903,24 gegenüber einer wesentlichen Gläubigerin.

Eine Tilgungsvereinbarung dieser Verbindlichkeit wurde auch im Juni 2021 getroffen, wonach Tilgungs-

leistungen bis zur vollständigen Begleichung der Restschuld ausschließlich aus nach dem 2. Juni 2021 neu aufgenommenem Fremdkapital oder Eigenkapital geleistet werden müssen. Die Höhe der Tilgungsleistung beträgt einen mittleren einstelligen Prozentsatz der jeweiligen Fremd- oder Eigenkapitalaufnahme. Sofern der Mittelzufluss aus Fremd- und/oder Eigenkapitalfinanzierung mehr als EUR 20 Mio. beträgt, ist aus dem überschießenden Betrag die geschuldete Verbindlichkeit sofort zurückzuzahlen.

Sollte die Gläubigerin Insolvenz anmelden, besteht das Risiko, dass ein Insolvenzverwalter die Tilgungsvereinbarung für nichtig erklärt und den Betrag sofort fällig stellt. Das Bestehen eines Insolvenzrisikos der Gläubigerin kann nicht ausgeschlossen werden.

Die weiteren sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 29.357,68 sind kurzfristig und haben eine Laufzeit von weniger als zwölf Monaten.

Die Gesellschaft hatte im abgelaufenen Halbgeschäftsjahr keine Bankverbindlichkeiten.

### III. Gewinn und Verlustrechnung

Der Personalaufwand belief sich im Berichtszeitraum auf EUR 337.325,23

Die planmäßige lineare Abschreibung betragen EUR 6.148,47. Außerplanmäßige Abschreibungen waren nicht notwendig.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Berichtszeitraum betragen EUR 698.063,15. Dieser Betrag setzt sich größtenteils aus Rechts- und Beratungskosten sowie einem Teil der Vorstandsvergütung zusammen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist gemäß § 158 AktG wie folgt fortzuführen.

	30.06.2022	31.12.2021
	EUR	EUR
Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-4.066.665,93	- 307.657,74
Jahresfehlbetrag	-1.008.279,02	- 3.759.008,19
Bilanzverlust	<u>-5.074.944,95</u>	<u>-4.066.665,93</u>

### IV. Haftungsverhältnisse

#### **Patronatserklärung**

Im September 2021 hat die Gesellschaft eine unbefristete und unbesicherte Patronatserklärung für die finanziellen Verpflichtungen der Fox Automotive Switzerland AG abgegeben, da die Fox Switzerland AG im ersten Halbjahr 2022 keine nennenswerten Einnahmen hat und auch bis zur Fertigstellung des Konzeptfahrzeugs keine erwartet.

Die laufenden Kosten der Fox Automotive Switzerland AG (von ca. TEUR 50 pro Jahr) sowie die variablen Aufwendungen für gewerbliche Schutzrechte und des Konzernstabs sind in der Liquiditätsplanung der Gesellschaft berücksichtigt.

Es gibt hinsichtlich einer Mietzinsforderung des Vermieters von Lagerhallen in Frankreich in Höhe von ca. TEUR 400 einen Rechtsstreit. Die Fox Automotive Switzerland AG geht aufgrund der Beratung durch ihren französischen Anwalt davon aus, dass sie in diesem Rechtsstreit nicht unterliegen wird und macht eine den geforderten Betrag übersteigende Gegenforderung geltend. Die Inanspruchnahme der Patronatserklärung bezüglich der Mietzinsforderung wird deshalb nicht erwartet.

Die Patronatserklärung ist in der Cashflow-Planung berücksichtigt. Mit einer Inanspruchnahme wird nicht gerechnet.

## V. Sonstige Angaben

### Beschäftigte

Im abgelaufenen Halbjahreszeitraum hat die Gesellschaft durchschnittlich Zwei Mitarbeiter (Senior Complete Vehicle Expert und Head of Corporate Finance) beschäftigt.

### Vorstand

Der Vorstand bestand zum Ende des Berichtszeitraums aus zwei Mitgliedern. Herr Ulrich Hörnke (CFO) war zum 5. April 2022 aus dem Vorstand ausgeschieden. Jeweils zwei Mitglieder waren gemeinsam zur Vertretung der Gesellschaft berechtigt. Die bestellten Vorstände waren jeweils von der Einschränkung des Selbstkontrahierens gemäß § 181 Alt. 2 BGB befreit. Mitglieder des Vorstands waren im Berichtszeitraum:

- Dr. Christian Jung (CTO), Diplom-Ingenieur, wohnhaft in München, Deutschland, bis zum 28. September 2022 (Eintragung im Handelsregister)
- Philippe Perret (CEO), Vorstandsvorsitzender, Diplom-Kaufmann, wohnhaft in Marseille, Frankreich, seit 28. September 2022 (bis heute alleiniger Vorstand)

Die Bezüge des gesamten Vorstands betragen im Berichtszeitraum insgesamt EUR 340.519,22. Der Vorstandsvorsitzende hat seine Bezüge über seine französische Dienstleistungsgesellschaft in Rechnung gestellt. Dieser Aufwand ist unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Zum 30. Juni 2022 hat der Vorstand Bezüge in Höhe von ca. EUR 129,000 gestundet.

Die Mitglieder des Vorstands nehmen am Aktienoptionsplan der Gesellschaft vom 17. August 2021 teil und haben im laufenden Geschäftsjahr 1.463.000 Bezugsrechte, für die folgende Bedingungen gelten: (a) 1 Optionsrecht berechtigt zum Bezug einer Aktie gegen Zahlung des Ausübungspreises von EUR 1 pro Aktie (b) Optionsrechte können erst nach einer Wartefrist von 4 Jahren ausgeübt werden, (c) Optionsrechte sind an die Erfüllung von Erfolgszielen gebunden und zwar (i) Produktionsbeginn MIA 2.0 und Verkauf von mindestens 50.000 Fahrzeugen und/oder (ii) Börsenkurs im Jahr 2024 von durchschnittlich EUR 3,00.

Die Mitglieder des Vorstands waren zum 30. Juni 2022 mit insgesamt 2.474.820 Aktien an der Gesellschaft beteiligt. Seit dem 01. Juli 2022 unterliegen die Mitglieder des Vorstands nicht mehr der vertraglichen Lock-up Vereinbarung.

### Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat bestand zum Ende des Berichtszeitraums noch aus drei Mitgliedern. Herr Russell Pfeiffer war zum 8. Februar 2022 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Der Aufsichtsrat ist damit satzungsmäßig unterbesetzt aber weiterhin beschlussfähig. Die verbleibenden Mitglieder des Aufsichtsrats sind:

- Stefan Hiestand (Vorsitzender), Investmentbanker, wohnhaft in Wollerau, Schweiz, bis zum 28. September 2022
- Attila Külkey, Versicherungsmakler, wohnhaft in Zürich, Schweiz
- René Peter, Hotelier, wohnhaft in Zürich, Schweiz

Im Geschäftsjahr 2022 ist Herr Andreas Kratzer am 30. September 2022 vom Gericht zum Aufsichtsrat bestellt und am 17. Oktober 2022 zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt worden.

Insgesamt fanden im abgelaufenen Halbjahresgeschäftsjahr 5 Aufsichtsratssitzungen statt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats waren zum 30. Juni 2022 mit insgesamt 2.405.500 Aktien beteiligt. Sie unterlagen während des Berichtszeitraumes einer vertraglichen Lock-up Vereinbarung. Seit dem 01. Juli 2022 unterliegen die Mitglieder des Aufsichtsrates nicht mehr der vertraglichen Lock-up Vereinbarung

### **Anteilsbesitz**

Die Gesellschaft hält alle Aktien an der Fox Automotive Switzerland AG. Das gezeichnete Kapital beläuft sich auf CHF 105.000,00.

### **Lock-up Aktionäre**

Im überwiegenden Teil des abgelaufenen Halbjahresgeschäftsjahr unterlagen insgesamt 55.217.517 Aktien, die im Rahmen des reverse takeover im Geschäftsjahr 2020 emittiert worden waren, vertraglichen Lock-up Vereinbarungen, die jedoch per 30.06.2022 aufgehoben wurde.

### **Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag (Nachtragsbericht)**

#### **Fahrzeugentwicklung**

Die Sicherung der Patente und Schutzrechte wurde in 2022 weiter gefestigt, und zwar durch Verlängerung der Schutzfristen wie auch durch Eintragung neuer Designs wie Fahrzeugsitze und Fahrzeuglenkung. Die Gesellschaft hat in 2022 eine Summe von EUR 138.000,00 für die Weiterentwicklung des Fahrzeugs investiert.

Im September 2022 wurde das Design Konzept MIA 2.0 in Singapur mit dem Red-Dot Award für beste Designkonzepte ausgezeichnet.

## Rechtsstreitigkeit

Eine Rechtsstreitigkeit betreffend den 4,76 %-Anteilsbesitz an der Fox Automotive Switzerland AG konnte durch Zahlung in Höhe von CHF 30.000,00 im Juli 2022 erledigt werden. Zur weiteren Rechtsstreitigkeit mit RA Mayrhofer gab es keine Neuerungen. Der Gerichtstermin ist für Januar 2023 festgesetzt.

## Finanzen/Liquidität

Sollte eine wesentliche Gläubigerin mit der eine Tilgungsvereinbarung aus Juni 2021 besteht, Insolvenz anmelden, besteht das Risiko, das ein Insolvenzverwalter die Tilgungsvereinbarung für nichtig erklärt und den Betrag sofort fällig stellt.

Aufsichtsrat und Vorstand sind sich bewusst, dass eine weitere Zwischenfinanzierung über mindestens EUR 1 Mio. eingeleitet werden muss. Erste Diskussionen erfolgten diesbezüglich im August 2022. Im gleichen Zug mussten Kostensenkungen in Höhe von monatlich durchschnittlich TEUR 100 umgesetzt werden. Arbeitsverträge und ausstehende Beraterverträge wurden gekündigt und diverse Kreditoren befriedigt, um die Fortführung der Gesellschaft sicher zu stellen. Dies erfolgte mehrheitlich durch Stundungen und Tausch von Schulden in Fox Aktien.

Gegenwärtig hat die Gesellschaft einen Club Deal abgeschlossen, um eine Zwischenfinanzierung über mindestens EUR 1 Mio. sicherzustellen. Zudem wurde das Management Team um drei qualifizierte Personen (ehemals Beiräte bzw. Aufsichtsrat) im Beratungsverhältnis erweitert. Die Entschädigungen erfolgen durch einen Mix aus Aktien / Warrants und Cash.

Die angespannte Liquiditätsprognosen der Gesellschaft hat sich im November 2022 durch die – teilweise bedingten – Zusagen von mittelfristigen Finanzierungsvereinbarungen im Umfang von TEUR 1.550 vorerst verbessert.

Die Finanzierung über TEUR 1.350 ist an die Bedingung geknüpft, dass bis April 2023 die Unternehmensstruktur geändert wird. Es besteht insbesondere das Risiko, dass die Umstrukturierungskosten nicht oder nicht zeitgerecht getragen werden können.

Aus den oben genannten Gründen und den im Nachtragsbericht des Lageberichts dargestellten Entwicklungen und Maßnahmen, geht die Gesellschaft 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. Daher wurde der Abschluss zum 31. Dezember 2021 unter der Prämisse der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufgestellt. Der Vorstand hat einen Finanzplan bis zum 31. Dezember 2023 erstellt. Unter der Annahme von weiteren Zahlungsmittelzuflüssen in Höhe von EUR 1,95 Mio. geht der Vorstand von einer positiven Unternehmensfortführung aus. Davon wurden Mittel in Höhe von EUR 0,2 Mio. bereits fest zugesagt. Die Finanzierung über EUR 1,35 Mio. ist an die Bedingung geknüpft, dass bis April 2023 die Unternehmensstruktur geändert wird. Die Gesellschaft geht davon aus, kurzfristig Gelder in Höhe von EUR 0,4 Mio. zu beschaffen, um die geplante Umstrukturierung zu finanzieren. Der künftige Liquiditätszufluss in Höhe von EUR 0,4 Mio. ist nicht gesichert.

Nach vorne gerichtet muss die Firmenstruktur neu ausgerichtet werden, um den Ansprüchen der Investoren zu genügen und wieder kapitalmarktfähig zu werden. Ein Konzept ist in Ausarbeitung und soll den Aktionären anlässlich der nächsten Hauptversammlung, die im Jahr 2023 erfolgen soll, vorgelegt werden.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Entwicklungen im Jahr 2022 auf die Ausführungen im Lagebericht verwiesen.

München, den 20. Dezember 2022

DocuSigned by:  
*Philippe Perret*  
E384DCBA7FD74BE...

---

Philippe Perret  
Vorstand

## FOX E-MOBILITY, MÜNCHEN

### ZWISCHENLAGEBERICHT ZUM 30. JUNI 2022

#### **Vorbemerkung**

Dieser Zwischenlagebericht erfolgt zur Erfüllung der Folgepflichten als Emittent von an der Börse Düsseldorf im Freiverkehr gehandelten Aktien.

Der veröffentlichte Jahresabschluss und Lagebericht für das am 31.12.2021 endende Geschäftsjahr 2021 wurde im Oktober 2022 erstellt, am 14. Dezember 2022 testiert und am 16. Dezember 2022 festgestellt. Der Lagebericht 2021 enthält deshalb bereits eine Beschreibung der wesentlichen Ereignisse im Berichtszeitraum sowie die wesentlichen Chancen und Risiken für die dem Berichtszeitraum folgenden 6 Monate des Geschäftsjahres sowie wesentliche Geschäfte mit nahen stehenden Personen im Berichtszeitraum. Die Ausführungen im Lagebericht 2021 insbesondere unter Ziffer 3 (Riskobericht), 7 (Entwicklung in 2022) und 8. (Reaktion und Umgang mit Bestandsgefährdenden Risiken) werden durch Bezugnahme inkorporiert.

#### **Zusammenfassung der wichtigsten Ereignisse und ihre Auswirkungen auf den verkürzten Abschluss**

Am 31. Januar 2022 wurde die bereits im Geschäftsjahr 2021 beschlossene Kapitalerhöhung aus Bedingtem Kapital zur Bedienung von Wandelschuldverschreibungen der Atlas Special Opportunities LLC zum Teil in Höhe von EUR 744.000,00 durchgeführt und das Grundkapital dadurch auf EUR 72.638.378,00 erhöht.

Die Green Asset Holding AG hatte sich Ende Dezember 2021 verpflichtet, der Gesellschaft ein Darlehen in mehreren Tranchen bis Mai 2022 über EUR 2,1 Mio EUR gegen Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen zur Verfügung zu stellen. Aus diesem Darlehen flossen der Gesellschaft im Berichtszeitraum TEUR 700 zu.

Aufgrund der weiterhin knappen Liquiditätslage und nach Zahlungseinstellung durch die Green Assets Holding AG, wurde der Gesellschaft im Juni 2022 ein weiteres Darlehen über EUR 390.000,00 als Zwischenfinanzierung gewährt. Dieses wurde durch Aufsichtsrat, Vorstand und einige Kernaktionäre gezeichnet und die Liquidität wurde dadurch kurzfristig sichergestellt. Bei dem Darlehen handelt es sich um eine Wandeldarlehen, dass zum Bezug von mit Optionsscheinen verbundenen Aktien aus dem Bedingten Kapital 2021/I berechtigt.

Im Januar 2022 schied der angestellte Vorstands Ulrich Hörnke (CFO) aus der Gesellschaft aus, was sich im verminderten Personalaufwand niederschlug. Auf der Mitarbeiterenebene wurden im 1. Quartal 2022 ein Berater in das Anstellungsverhältnis übernommen und zwar Herr Gunnar Janssen (RIP) als Head of Corporate Finance and Capital Markets eingestellt. Der Gesamteffekt dieser Personalveränderungen hat sich im Berichtszeitraum jedoch noch nicht signifikant bemerkbar gemacht.

#### **Zusammenfassung der wesentlichen Risiken und Chance für die dem Berichtszeitraum folgenden 6 Monate des Geschäftsjahres**

Die im Lagebericht und Bestätigungsvermerk für das Geschäftsjahr 2021 beschriebenen erheblichen bestandsgefährdenden Risiken waren auch im Berichtszeitraum vorhanden und werden sich nach Prognose des Vorstand auch noch bis zum Ende des Geschäftsjahres 2022 fortsetzen.

#### **Wesentliche Geschäfte mit nahe stehenden Personen**

Im Mai 2022 haben sich die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie der Vorstandsvorsitzende direkt oder indirekt mit TEUR 165 an der oben genannten Zwischenfinanzierung von TEUR 390 beteiligt



## FOX E-MOBILITY, MÜNCHEN

### LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

#### **1. Geschäftsmodell, Unternehmensstruktur und Strategie**

##### **1.1 Geschäftsmodell**

Im Dezember 2020 erwarb die Gesellschaft zwecks kompletter Neuausrichtung der Geschäftstätigkeit die Fox Automotive Switzerland AG ("Fox Automotive"). Die Fox Automotive wurde im Jahr 2016 mit Sitz in Herisau, Schweiz, gegründet. Sie ist eine Aktiengesellschaft Schweizer Rechts, die im Handelsregister des Kantons Appenzell-Ausserrhoden eingetragen ist. Die Fox Automotive Switzerland AG hat alle materiellen und immateriellen Wirtschaftsgüter der Mia Electric SAS, die in einer öffentlichen Auktion im Jahre 2015 versteigert wurden, übernommen. Die Wirtschaftsgüter umfassen insbesondere Patente, Intellectual Property (IP), Maschinen und Vorräte.

Entsprechend dem Geschäftszweck verfolgt die Gesellschaft das Ziel, die MIA 2.0, ein kompaktes Elektrofahrzeug, zu entwickeln und ab 2025 in Großserienproduktion in Europa herzustellen, zu veräußern und außerhalb von Europa zu lizenzieren. Dafür beabsichtigt die Gesellschaft, die MIA 2.0 in den Segmenten leichte elektrische Nutzfahrzeuge (engl.: Electric Light Commercial Vehicle - eLCV) und Kleinstfahrzeuge/Kleinwagen anzubieten.

Die Mia 2.0 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. Sowohl das Design wie auch die Technik wurden im abgeschlossenen Geschäftsjahr erheblich weiterentwickelt und an die aktuellen Marktbedingungen angepasst.

##### **1.2 Produktkonzept**

Die MIA 2.0 kann aufgrund ihres Konzepts nicht nur als Personenkraftwagen (PKW), sondern auch als Light Commercial Vehicle (LCV) eingesetzt werden. Mögliche gewerbliche Kunden sind vor allem Car-Sharing-Dienste, Mietwagen-Firmen sowie Logistikunternehmen und Handwerksbetriebe. Die Gesellschaft beabsichtigt somit, ein ökonomisches BEV (Battery Electric Vehicle) im unteren Preissegment zu entwickeln und damit, insbesondere in urbanen Regionen, eine neue Mobilität mitzuprägen. Die MIA 2.0 wird – wie bereits die MIA 1.0 – als reines Elektroauto konzipiert. Die MIA 2.0 stellt damit nicht die elektrifizierte Variante eines bereits bestehenden Modells dar, sondern bringt technisch, als auch in ihrer Form- und Funktionssprache den konsistenten und durchgehenden E-Ansatz zum Ausdruck. Die hohe Flexibilität und die große Variabilität des Produktes lassen das Fahrzeug im Wettbewerbsvergleich sehr dynamisch und äußerst wettbewerbsfähig erscheinen. Der Slogan "affordable for everyone" zeigt das Potential des Produktes auf. Durch die flexible Plattform und die Verwendung von Standardkomponenten, ist das Produkt auch sehr interessant für den Lizenzvertrieb.

##### **1.3 Organisatorische und rechtliche Struktur der Gesellschaft**

Die Gesellschaft ist die Muttergesellschaft eines zweistufigen Konzerns, zu dem bislang als Tochtergesellschaft die in der Schweiz (Kanton Appenzell-Ausserrhoden) ansässige Fox Automotive Switzerland AG sowie deren in Ungarn domizilierte Tochtergesellschaft Fox Automotive Hungary Zrt i.L. gehört. Während das operative Geschäft – derzeit noch Fahrzeugentwicklung – aus Deutschland heraus von der Muttergesellschaft durch den Vorstand geführt wird, werden die Verwaltung der IP-Rechte, Lizenzvergaben und Beteiligungen sowie die Konzern-Compliance aus der Schweiz heraus von der Fox Automotive Switzerland AG unter Verantwortung des Verwaltungsrats wahrgenommen.

## 1.4 Forschung und Entwicklung

Die Gesellschaft konzentriert sich derzeit auf die Entwicklungstätigkeit und Vorbereitung des Baus von Prototypen. Die eigentliche Herstellung von Fahrzeugen (MIA 2.0) hat im abgelaufenen Wirtschaftsjahr noch nicht begonnen. Durch Ingenieursdienstleister wurden in Kooperation mit dem Chief Technology Officer der Gesellschaft, Dr. Christian Jung, die kompletten CAD-Daten der MIA 1.0 auf den neuesten Stand gebracht und untersucht, in welchen Bereichen diese Engineering-Daten bei der MIA 2.0 einer Anpassung bedürfen. Ferner wurden mögliche Lieferanten und Entwicklungsdienstleister für die Produktions- teile der MIA 2.0 identifiziert und das Design der MIA 2.0 weiterentwickelt. Die Ausgaben für Design und externe Engineering Dienstleistungen beliefen sich auf ca. EUR 829.000.

Es ist geplant, die Weiterentwicklung der MIA 2.0 zum Prototypen an Ingenieurdienstleister zu übergeben, um so, sowohl finanziell wie auch zeitlich, belastbare Rahmenbedingungen zu haben.

## 2. Wirtschaftsbericht

### 2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Lage

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland betrug im Jahr 2021 rund EUR 3,6 Billionen und wuchs somit preisbereinigt im Vergleich zum Vorjahr um 2,6 %. Die Inflationsrate lag bei etwa 3,1 %. Die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland, Europa und der gesamten Welt war im Jahr 2021 weiter geprägt durch die Corona Pandemie.

Im Jahr 2021 wurden weltweit rund 82,7 Millionen Kraftfahrzeuge verkauft. Der Höchstwert war mit über 95,6 Millionen abgesetzten Fahrzeugen im Jahr 2017. Der weltweite Absatz elektrisch angetriebener Autos hat sich 2021 mit 6,75 Millionen Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt.<sup>1</sup>

Die BEVs und PHEVs (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) waren die Gewinner im Jahr 2021. Der globale Marktanteil ist dabei von 4,1 % im Jahr 2020 auf 8,3 % im Jahr 2021 gewachsen. Ein weiterer Trend, der sich im Jahr 2021 verstärkt hat, ist die Konzentration der etablierten Automobilhersteller auf hochpreisige BEV-Fahrzeuge.<sup>2</sup> Im Jahr 2021 zählten über 65 % aller zugelassenen BEV-Fahrzeuge in Europa zu SUVs im mittleren bis oberen Segment.

### 2.2 Geschäftsverlauf der Gesellschaft

Der Geschäftsverlauf der Gesellschaft war im ersten Quartal geprägt von einer Roadshow zur Gewinnung von Investoren zur Finanzierung der ersten Entwicklungsstufen der MIA 2.0. So konnte im März 2021 Liquidität in Höhe von EUR 2 Mio. im Rahmen einer Barkapitalerhöhung erzielt werden. Da die Gesellschaft jedoch größere Finanzmittel zur Umsetzung ihres Business Plans benötigt, wurde im Juni 2021 eine Wandelschuldverschreibung an Atlas Special Opportunities LLC in Höhe von EUR 3 Mio. ausgegeben.

Im zweiten und dritten Quartal des Jahres 2021 wurden erste Entwicklungspartner und potenzielle Zulieferer identifiziert und in die Projektidee eingebunden. Des Weiteren wurde das Design (Interior und Exterieur) weiterentwickelt, veröffentlicht und die entsprechenden Geschmacksmuster zur Anmeldung gebracht. Aufgrund der Entwicklung des Börsenkurses und der damit verbundenen Einschränkungen der Nutzung der Rahmenvereinbarung mit Atlas Special Opportunities LLC, wurde zum vierten Quartal 2021 die Entwicklung pausiert und nur noch das Design vorangetrieben. Im vierten Quartal lag der Fokus der Gesellschaft auf der Suche nach Investoren für die Weiterentwicklung der Mia 2.0. Im Dezember 2021 wurde eine Darlehensvereinbarung über insgesamt EUR 2,1 Mio. mit der Green Assets Holding AG geschlossen.

---

<sup>1</sup> <https://www.ev-volumes.com/news/ev-sales-for-2021/> (aufgerufen am 03.11.2022)

<sup>2</sup> <http://www.Ev-Volumes.com> (aufgerufen am 03.11.2022)

Der Geschäftsverlauf der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2021 von Aufwendungen für Personal und sonstigen betrieblichen Kosten in Höhe von EUR 3,8 Mio. geprägt. Aufgrund von in 2021 eingeleiteten Kostensenkungs- und Einsparmaßnahmen blieben die tatsächlichen Aufwendungen um EUR 5-6 Mio. hinter den für 2021 ursprünglich geschätzten zurück. Die Gesellschaft konnte allerdings nicht das für 2021 geplante Basisszenario umsetzen, da der Abschluss von weiteren Finanzierungsrunden im Geschäftsjahr 2021 nicht gelungen ist.

### 2.3 Ertragslage

Die fox e-mobility AG verfügte im Geschäftsjahr 2021 über keinen Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf.

Es wurden sonstige betriebliche Erträge in Höhe von TEUR 31 erzielt.

Der Personalaufwand stieg im Geschäftsjahr 2021 aufgrund eines Anstiegs der Löhne und Gehälter bedingt durch den Zuwachs von Personal um TEUR 653 von TEUR 48 auf TEUR 701.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betragen TEUR 560 und fielen im Wesentlichen für Fremdleistungen externer Dritter an.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um TEUR 2.351 von TEUR 176 auf TEUR 2.527. Der Anstieg ist insbesondere auf den Anstieg der Rechts- und Beratungskosten in Höhe von TEUR 1.520 zurückzuführen.

Als Jahresergebnis ergab sich somit ein Verlust in Höhe von TEUR 3.759.

### 2.4 Vermögenslage

- |   |               |
|---|---------------|
| • Anteile an verbundenen Unternehmen            | EUR 69,6 Mio. |
| • Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen | EUR 4,9 Mio.  |
| • Liquide Mittel                                | EUR 0,1 Mio.  |
| • Eigenkapital                                  | EUR 69,3 Mio. |
| • Verbindlichkeiten                             | EUR 5,1 Mio.  |

Die Gesellschaft verfügt zum Stichtag über eine Bilanzsumme in Höhe von EUR 74,8 Mio.

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen ein Darlehen in Höhe von TEUR 4.636 und ein Verrechnungskonto mit unterschiedlichen Einzelsachverhalten in Höhe von TEUR 234.

Es fanden im Geschäftsjahr 2021 nur geringe Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen statt. Diese Investitionen in Höhe von TEUR 57 betreffen Investitionen in Lizenzen (TEUR 14) sowie andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (TEUR 25) sowie für geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen (TEUR 18). Zudem hat die Gesellschaft aufwandswirksam ca. TEUR 829 für Forschung und Entwicklung aufgewandt.

Mit einem Gläubiger wurde am 2. Juni 2021 eine Tilgungsvereinbarung über eine Verbindlichkeit in Höhe von ca. EUR 1,7 Mio. getroffen, wonach Tilgungsleistungen bis zur vollständigen Begleichung der Restschuld ausschließlich aus nach dem 2. Juni 2021 neu aufgenommenen Fremdkapital oder Eigenkapital geleistet werden müssen. Die Höhe der Tilgungsleistung beträgt einen mittleren einstelligen Prozentsatz der jeweiligen Fremd- oder Eigenkapitalaufnahme.

## 2.5 Finanzlage

Die liquiden Mittel zum 31. Dezember 2021 betragen TEUR 106. Im Geschäftsjahr 2021 hat die Gesellschaft einen negativen Cash-Flow von TEUR 123 erwirtschaftet. Der Mittelzufluss der Gesellschaft war überwiegend von Finanzierungstätigkeiten geprägt. Es wurden keine Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrzeugen erzielt.

2021

	TEUR
Periodenergebnis	-3.759
+ Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	11
+ Zunahme der Rückstellungen	247
- Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva (die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind)	-2.788
- / +Abnahme /Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind)	1.222
<b>= Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>-5.067</b>
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-14
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-42
<b>= Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-56</b>
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von Gesellschaftern inkl. Zahlungen	2.000
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	3.000
<b>= Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>5.000</b>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-123
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	229
<b>= Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>106</b>
<b>Zusammensetzung des Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	
+ Zahlungsmittel	106

Die Einbringung von Forderungen gegen Gewährung von Aktien (debt-to-equity) in Höhe von TEUR 1.418 stellt einen nicht zahlungswirksamen Sachverhalt dar.

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

## **2.6 Personal**

Die Gesellschaft beschäftigte zum 31. Dezember 2021 einen Mitarbeiter. Die Gesellschaft hatte zum 31. Dezember 2021 drei Vorstandsmitglieder.

## **2.7 Gesamtaussage**

Die Gesellschaft hat das Geschäftsjahr mit einem Verlust von TEUR 3.759 abgeschlossen. Die Gesellschaft muss Investoren überzeugen, um den nächsten wichtigen Schritt (Prototypen und/oder Showcars-Bau) erreichen zu können. Auf Grund der Schwierigkeiten mit der Finanzierung sowie der Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds wurden die in das Geschäftsjahr 2021 gesetzten Erwartungen deutlich verfehlt, da im Geschäftsjahr 2021 erhöhte einmalige Aufwendungen angefallen sind und die geplante Entwicklung der MIA 2.0 nicht wie geplant vorangebracht werden konnte. Die Gesellschaft konnte das geplante Basiszenario, das den Abschluss weiterer Finanzierungsrunden in 2021 unterstellt hat, nicht umsetzen. Die Aufwendungen des Geschäftsjahres 2021 konnten durch Kostensenkungs- und Einsparmaßnahmen im Vergleich zur Planung reduziert werden.

Zum Vorjahr gab es mit Ausnahme des Erwerbs der Fox Automotive Switzerland AG im Dezember 2020 weiterhin keine nennenswerte Geschäftstätigkeit, da die Gesellschaft bisher als Mantelgesellschaft funktionierte.

## **3. Risikobericht**

Die Gesellschaft 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 die Gesellschaft 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 der Gesellschaft)
Risikokategorie B:	mittleres Risiko (mittlerer Einfluss auf die Entwicklung der Gesellschaft)
Risikokategorie C:	geringes Risiko (geringer Einfluss auf die Entwicklung der Gesellschaft)

Grundsätzlich sieht der Vorstand bei allen nachfolgenden Risiken eine Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 % als gegeben an. Eine Rückstellungsbildung für die nachfolgend beschriebenen Risiken war allein im Falle der Rechtstreitigkeit unter Ziffer 3.8 notwendig. Auch die Wahrscheinlichkeit des Eintritts der im Folgenden aufgeführten bestandsgefährdenden Risiken beurteilt der Vorstand angesichts des aufgestellten Business-Plans zur Entwicklung der MIA 2.0 bis zur geplanten Großserienproduktion im Jahr 2025 sowie der bis Ende 2023 aufgestellten Cash-Flow Planung für die Gesellschaft und den bereits geführten sowie noch zu führenden Gesprächen über die weitere Finanzierung der Gesellschaft bei weniger als 50 %.

### 3.1 Bestandsgefährdende Risiken – Finanzierungsrisiko (Risikokategorie A)

Die Gesellschaft ist in dem sehr dynamisch wachsenden Marktsegment der e-Mobilität tätig und verfolgt weiterhin die Entwicklung und Markteinführung eines innovativen Kompaktfahrzeugs (MIA 2.0). Die Umsetzung des Konzepts erfordert nach revidierter Planung Investitionen in Entwicklungstätigkeiten sowie den Aufbau von Vertriebs- und externen Produktionskapazitäten bei Auftragsfertigern in einem Volumen von insgesamt rund EUR 350 Mio. über mehrere Jahre.

Diese Strategie wird weiterhin zu Verlusten durch laufende Geschäftsaufwendungen und die Begleichung von bestehenden Verbindlichkeiten führen, die durch die zum 31. Dezember 2021 vorhandenen liquiden Mittel in Höhe von TEUR 106 auf Grundlage des aktuellen Geschäftsplans für den Prognosezeitraum von 12 Monaten bis Ende 2023 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 eine erste Kapitalerhöhung am 4. März 2021 flossen der Gesellschaft Mittel in Höhe von insgesamt EUR 2 Mio. brutto zu.

Darüber hinaus wurde am 21. April 2021 eine Rahmenvereinbarung über die Emission von Wandelanleihen begeben, durch die der Gesellschaft in bis zu 12 Tranchen über einen Zeitraum von drei Jahren bis zu EUR 25 Mio. brutto an liquiden Mitteln zufließen können. Die erste Tranche wurde im Juni 2021 gezogen – der Nettozufluss von EUR 2,7 Mio. erfolgte noch im Juni 2021. Die Auszahlung ist an bestimmte Auszahlungsbedingungen geknüpft wie ein Mindesthandelsvolumen der Aktie und ein bestimmter Mindestaktienpreis oberhalb von EUR 1. Durch den markanten Wertverlust der Fox Aktie an der Börse im Zuge der Abschwächung des Marktsegments e-Mobilität fiel die Aktie über die folgenden Monate weit unter deren Nominalwert von EUR 1. Somit war die Einräumung einer weiteren Tranche Wandeldarlehen kurzfristig unmöglich geworden, weshalb sich der Vorstand gezwungen sah, ein weiteres Darlehen aufzunehmen.

Die Green Assets Holding AG hat sich Ende Dezember 2021 verpflichtet, der Gesellschaft ein Darlehen in mehreren Tranchen bis Mai 2022 über EUR 2,1 Mio. gegen Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen zu gewähren. Bis zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 sind noch keine Tranchen geflossen. Im Geschäftsjahr 2022 wurde ein Teilbetrag von EUR 0,7 Mio. valuiert.

Das Risiko besteht, dass dieses Darlehen nur noch zum Teil oder nicht rechtzeitig valuiert wird.

Der Vorstand hat eine Finanzplanung bis zum 31. Dezember 2023 erstellt. Wenn im Zeitraum von Dezember 2022 bis Ende 2023 weitere Zuflüsse aus Eigen- und oder Fremdkapitalfinanzierungen von EUR 1,95 Mio. zufließen, wird die Gesellschaft nach Einschätzung des Vorstands mit überwiegender Wahrscheinlichkeit in der Lage sein, alle fälligen Zahlungsverpflichtungen bis zum 31. Dezember 2023 begleichen zu können. Davon wurden Mittel in Höhe von EUR 0,2 Mio. bereits fest zugesagt. Die Finanzierung über EUR 1,35 Mio. ist an die Bedingung geknüpft, dass bis April 2023 die Unternehmensstruktur geändert wird. Die Gesellschaft geht davon aus, kurzfristig Gelder in Höhe von EUR 0,4 Mio. zu beschaffen, um die geplante Umstrukturierung zu finanzieren. Der künftige Liquiditätszufluss in Höhe von EUR 0,4 Mio. ist nicht gesichert.

Es besteht das Risiko, dass die in Abschnitt 3.9 erwähnte Tilgungsvereinbarung bei Insolvenz des Gläubigers aus rechtlichen Gründen keinen Bestand haben wird und der gesamte Betrag sofort fällig gestellt wird. Das Bestehen eines Insolvenzrisiko bei dem Gläubiger kann nicht ausgeschlossen werden.

Insoweit liegt hinsichtlich der künftigen Finanzierung ein bestandsgefährdendes Risiko vor, wenn und soweit geplante Finanzierungen in 2022/2023 nicht erfolgen.

### **3.2 Risiko aus der Bewertung der Anteile an der Fox Automotive Switzerland AG sowie der Darlehen (Risikokategorie A)**

Die Anteile an der Fox Automotive Switzerland AG wurden am 7. Dezember 2020 gegen Kapitalerhöhung in die Gesellschaft eingelegt. Der Bewertung von EUR 69,6 Mio. erfolgte auf Basis eines Wertgutachtens. Die Werthaltigkeit der Beteiligung ist abhängig von der Realisierung des für die MIA 2.0 erstellten Business Plans. Der Vorstand der Gesellschaft hat einen Business Plan erstellt, auf dessen Basis ein Verkaufsstart der MIA 2.0 für das Jahr 2025 geplant ist. Wenn es nicht gelingt, die für die Realisierung des Business Plans erforderlichen liquiden Mittel zu erhalten, ist die Realisierung des Business Plans stark gefährdet. In diesem Fall wird auch die Werthaltigkeit der Anteile nicht mehr gegeben sein. Sofern die Entwicklung der MIA 2.0 nicht gelingt, droht ein Wertverlust bis auf EUR Null für die Beteiligung.

Bei einem Verfall der Werthaltigkeit der Anteile der Fox Automotive AG, die zum 31. Dezember 2021 in Höhe von rd. EUR 69,6 Mio. bilanziert sind, wäre auch der Wert des von der Fox Automotive Switzerland AG gehaltenen IP-Rechte in großem Umfang abzuschreiben und die Ertragsaussichten aus Lizenzvergabe stark reduziert. Dadurch könnte die Werthaltigkeit der von der Gesellschaft konzernintern vergebenen Darlehen, die sich zum 31. Dezember 2021 auf EUR 4,9 Mio. belaufen, nicht mehr gegeben sein.

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

Als junges Unternehmen kann die Gesellschaft noch keinen Geschäftsverlauf vorweisen, anhand dessen die praktische Funktionsfähigkeit des Geschäftsmodells nachvollzogen werden könnte. Das Fahrzeug MIA 2.0 muss noch fertig entwickelt und zugelassen werden. Dadurch werden in den nächsten Jahren Anlaufverluste entstehen. Die Organisation ist im Aufbau und die erforderlichen qualifizierten Mitarbeitenden sind zu gewinnen. Somit bestehen hier Risiken für Mehraufwendungen und zeitliche Verschiebungen bis hin zu einem Scheitern des Projektes.

Das beschriebene Risiko wird jedoch von der Gesellschaft dadurch limitiert, dass das Fahrzeug MIA 2.0 in wesentlichen Umfängen auf der MIA 1.0 beruht und eine geplante niedrige Wertschöpfungstiefe 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 kurzgehalten werden. Das Management ist zudem sehr branchenerfahren und verfügt über langjährige Erfahrungen im Automobilbau und in der erfolgreichen Entwicklung von Organisationen.

### **3.4 Rechtliche Risiken (Risikokategorie A)**

Grundlage der Entwicklung der MIA 2.0 sind die in der Tochtergesellschaft bilanzierten Patente, Design- und Markenrechte sowie das durch die operative Tätigkeit der Gesellschaft entwickelte Know-how. Es besteht das Risiko, dass die eingetragenen gewerblichen Schutzrechte und Patente von Dritten angegriffen oder verletzt werden können und dadurch bilanziell und für das Geschäftsmodell Probleme entstehen. Zur Minimierung dieser Risiken wird die Gesellschaft fortlaufend von der Tochtergesellschaft und deren Patent- und IP-Anwälten beraten.

### **3.5 Regulatorische Risiken (Risikokategorie A)**

Für Herstellung und Vertrieb der MIA 2.0 benötigt die Gesellschaft als Hersteller eine Reihe von Genehmigungen (z.B.: Herstellerzertifikat, Typengenehmigungen für die Modellreihe, Conformity of Production Certificate), die vom Kraftfahrtbundesamt erteilt werden müssen und dann für den gesamten EU-Raum gelten. Es besteht das Risiko, dass der Genehmigungsprozess länger als geplant dauert oder Genehmigungen entgegen den Erwartungen nicht oder nur modifiziert erteilt werden.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr gab es in Deutschland und den weiteren EU-Mitgliedsstaaten sowohl für die Hersteller von Elektrofahrzeugen (insbesondere "Zero Emission Vehicles – ZEV") wie auch für die Käufer von Elektrofahrzeugen umfangreiche Subventionen, die sich unmittelbar auf das Geschäftsmodell der Gesellschaft auswirken. Insbesondere wird nach EU-Recht den Herstellern von ZEVs die Möglichkeit gegeben, für Zwecke der Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub> Flottenwerte, ihre eigene Fahrzeugflotte mit den Flotten anderer Hersteller im Rahmen sogenannter Pooling-Vereinbarungen zu poolen. Durch dieses Flottenpooling wird der durchschnittliche CO<sub>2</sub> Wert (CO<sub>2</sub> g/km) der Gesamtflotte gesenkt und dem Hersteller der ZEVs dafür ein Poolingpreis bezahlt.

Sowohl der von der Gesellschaft erzielbare Poolingpreis wie auch Subventionen für den Kauf der MIA 2.0 sind wesentliche Elemente des Geschäftsplans der Gesellschaft. Es besteht das Risiko, dass in Zukunft die Subventionen an Autokäufer, die Möglichkeit von Pooling-Vereinbarungen, wie auch die Höhe der Subventionen bzw. Poolingpreise erheblich reduziert oder gar gestrichen werden und damit das Geschäftsmodell signifikant angepasst werden müsste.

### **3.6 Wettbewerb und Marktentwicklungen (Risikokategorie B)**

Der Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen BEV (Battery Electric Vehicle) steigt rapide. Die PHEVs (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) sind deutlich im Abwärtstrend. Deswegen ist es wichtig, sich als junges Unternehmen auf die BEV zu konzentrieren. Nur die etablierten OEMs (Original Equipment Manufacturer) versuchen weiterhin, ihre Verbrennungsmotoren via PHEV zu verkaufen. Alle neuen Elektrofahrzeughersteller konzentrieren sich zu 100 % auf BEVs. Dies dürfte, insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass zum heutigen Stand ab 2035 in der EU nur noch CO<sub>2</sub>-freie Fahrzeuge neu zugelassen werden dürfen, eine entscheidende Rolle in der Marktentwicklung spielen. Das Risiko für die Gesellschaft besteht darin, dass ebendiese Entwicklung weg von PHEV hin zu BEV lediglich zum heutigen Stand vorherrscht. Eine Abwendung von der oben beschriebenen EU-Verordnung durch den Gesetzgeber sowie die künftige Präferenz alternativer Antriebsarten stellt für die Gesellschaft ein Risiko dar.



## Der Vorstand schätzt die Volumen für BEVs wie folgt ein:

Region Center	2018		2021		2021	2021	2024-2027	2024-2027
1. Start	Population in thousand	%	Registration Passenger Cars	%	Registration BEV Cars	Market Share BEV in % of Passenger	Market Share BEV in %	MIA Poten.
Europe	513,481	100	11.676.629	100	1.278.931	11,0%	22-33%	High
Switzerland	8,554	1,7%	238.481	2,0%	32.933	13,8%	24-35%	High
Austria	8,859	1,7%	239.803	2,1%	35.552	14,8%	25-36%	High
Italy	60,550	11,8%	1.456.379	12,5%	70.682	4,9%	12-19%	Very High
Germany	82,792	16,1%	2.622.132	22,5%	367.467	14,0%	24-34%	High
Sum	160,755	31,3%	4.556.795	39,0%	506.634	11,1%	23-36%	
Region West	2018		2021		2021	2021	2024-2027	2024-2027
2. Start	Population in thousand	%	Registration Passenger Cars	%	Registration BEV Cars	BEV in % of Passenger Cars	Market Share BEV in %	MIA Poten.
Europe	513,481	100	11.676.629	100	1.278.931	11,0%	22-33%	High
France	66,99	13,0%	1.659.003	14,2%	179.223	10,8%	22-34%	Very High
Belgium	11,35	2,2%	383.123	3,3%	22.865	6,0%	18-28%	High
Luxembourg	0,59	0,1%	44.372	0,4%	4.752	10,7%	22-33%	High
Netherlands	17,08	3,3%	324.710	2,8%	67.473	20,8%	34-42%	Very High
Spain	46,53	9,1%	859.496	7,4%	27.183	3,2%	10-18%	High
Portugl	10,31	2,0%	146.637	1,3%	13.797	9,4%	20-30%	High
Sum	152,852	29,8%	3.417.341	29,3%	315.293	9,2%	20-32%	
Region Nord	2018		2021		2021	2021	2024-2027	2024-2027
3. Start	Population in thousand	%	Registration Passenger Cars	%	Registration BEV Cars	BEV in % of Passenger Cars	Market Share BEV in %	MIA Poten.
Europe	513,481	100	11.676.629	100	1.278.931	11,0%	22-33%	High
United Kingdom	65,81	12,8%	1.647.181	14,1%	204.193	12,4%	24-35%	Very High
Ireland	4,78	0,9%	104.780	0,9%	9.362	8,9%	20-30%	High
Norway	5,26	1,0%	176.276	1,5%	119.319	67,7%	75-85%	Best in EU
Sweden	10,00	1,9%	301.008	2,6%	60.080	20,0%	30-40%	Very High
Denmark	5,75	1,1%	185.381	1,6%	26.256	14,2%	26-36%	Very High
Finland	5,50	1,1%	98.453	0,8%	13.312	13,5%	26-36%	Very High
Iceland	0,34	0,1%	12.841	0,1%	4.363	34,0%	40-50%	Very High
Lithuania	1,95	0,4%	31.385	0,3%	807	2,6%	10-20%	Low
Estonia	1,32	0,3%	22.336	0,2%	502	2,2%	10-20%	Low
Latvia	2,85	0,6%	14.334	0,1%	432	3,0%	12-22%	Low
Sum	103,55	20%	2.593.975	22,2%	438.626	16,9%	35-50%	

Auch im Jahr 2022 wird sich die dynamische Entwicklung fortsetzen, so dass die dargestellten Prognosen für die nächsten Jahre eher als konservativ zu bewerten sind. Die etablierten Hersteller forcieren derzeit ihre Investitionen in die e-Mobilität, und es treten zahlreiche neue Hersteller aus Asien, Amerika und Europa auf. Es besteht daher ein Wettbewerb um finanzielle Ressourcen für junge Unternehmen im Bereich der e-Mobilität. Entscheidend ist, in welchem Segment man tätig sein will. Es besteht das Risiko, dass die Zielsegmente sich nicht planmäßig entwickeln. Wir haben das Risiko minimiert, indem wir uns im A und B Segment<sup>3</sup> etablieren. Diese Segmente sind aus unserer Sicht nicht im zentralen Fokus der großen Automobilhersteller.

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/legislation/explanatory\\_brochure\\_de.pdf](https://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/explanatory_brochure_de.pdf) (Kategorisierung nach EU-Kommission, abgerufen am 9. Dezember 2022).

### **3.7 Beschaffungsrisiken (Risikokategorie B)**

Die Gesellschaft befindet sich noch im Geschäftsaufbau. Aufgrund des geplanten Konzepts der Auftragsfertigung und der Auslagerung von Entwicklungsleistungen besteht das Risiko, dass Verträge mit geeigneten Auftragsfertigern und im Bereich der Entwicklung nicht oder nur zu ungünstigeren Konditionen geschlossen werden können oder auf nicht präferierte Auftragsfertiger ausgewichen werden muss und dies negative Auswirkungen auf den Projektzeitplan, die Qualität des Endproduktes sowie den Produktpreis hat. In diesem Zusammenhang spielt auch die Verfügbarkeit von Rohstoffen, einzelnen Bauteilen und Teilefamilien eine Rolle.

Die Gesellschaft versucht, den dargestellten Risiken durch ein umfangreiches Lieferantenmanagement entgegenzuwirken und setzt in ihrer Beschaffungsstrategie auf namhafte Auftragsfertiger und Entwicklungsdienstleister. Alle Zulieferpartner werden im Rahmen eines sorgfältigen Auswahlverfahrens nach verschiedenen Kriterien wie wirtschaftliche Situation, Referenzprojekte, Liefertreue und Lieferqualität ausgewählt.

### **3.8 Risiken aus laufenden Rechtsstreitigkeiten (Risikokategorie B)**

Die Gesellschaft ist Beklagte in einem Rechtsstreit, der im November 2021 vor dem Landgericht München begonnen hat. Gegen die Gesellschaft wird von einer Beratungsfirma eine Forderung in Höhe von EUR 202.300 geltend gemacht. Die Gesellschaft bestreitet die Fälligkeit der Forderung. Für den 14. Januar 2023 ist eine gerichtliche Beweisaufnahme anberaumt. In Höhe des Prozessrisikos ist eine Rückstellung gebildet.

Im Dezember 2021 hat die Gesellschaft außergerichtlich gegen einen in der Schweiz ansässigen Aktionär (Aktiengesellschaft) vorsorglich einen Anspruch in Höhe von EUR 3.300.000 in Bezug auf die Erfüllung der Einlageverpflichtung im Rahmen der Sachgründung 2020 geltend gemacht, nachdem ein Rechtsrisiko bei der Einbringung von 5.000 Aktien der Fox Automotive Switzerland AG aufgetreten war. Zum Bilanzstichtag bestand das Risiko, dass diesbezüglich im Geschäftsjahr 2022 Prozesskosten von der Gesellschaft aufzubringen sind. Die Rechtsstreitigkeit konnte durch Zahlung in Höhe von CHF 30.000 im Juli 2022 erledigt werden.

### **3.9 Risiko aus ausstehenden Tilgungsvereinbarungen (Risikokategorie B)**

Da die Begleichung einer Forderung aus dem operativen Cashflow auf absehbare Zeit nicht möglich war, hat eine wesentliche Gläubigerin gemäß Schuldübernahmevereinbarung vom 31. Dezember 2020 eine Forderung langfristig übernommen. Die Restschuld beläuft sich zum 31. Dezember 2021 auf TEUR 1.729 und ist in den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Im Juni 2021 wurde eine Tilgungsvereinbarung zur Schuldübernahmevereinbarung vom 31. Dezember 2020 getroffen. Diese sieht eine Tilgung in Höhe eines mittleren einstelligen Prozentsatzes der Mittelzuflüsse aus künftigen Eigen- und Fremdkapitalmaßnahmen der Gesellschaft vor. Mittelzuflüsse, die einen Betrag von EUR 20 Mio. überschreiten, sollen zur vollständigen Tilgung herangezogen werden. Sollte die Gläubigerin Insolvenz anmelden, besteht das Risiko, dass ein Insolvenzverwalter die Tilgungsvereinbarung für nichtig erklärt und den Betrag sofort fällig stellt.

### **3.10 Risiko aus steigenden Energiekosten (Risikokategorie B)**

Unerwartete Steigerungen der Energiekosten (wie z.B. seit Beginn der Ukraine Krise im Februar 2022) können zur Anpassung der Produktionskosten führen, die die Profitabilität des Geschäftsmodells beeinträchtigen können. Darüber hinaus können die Energiekostensteigerungen insbesondere im Bereich Strom die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen und damit die geplanten Absatzzahlen negativ beeinflussen.

Die Verteuerung aus steigenden Energiekosten ist für alle Produzenten gleich. Fahrzeuge im A- und B-Segment benötigen in der Produktion deutlich weniger Energie als Fahrzeuge im mittleren und oberen Segment. Auch ist der Bedarf an Rohstoffen deutlich geringer. Die Akzeptanz für Elektrofahrzeuge wird grundsätzlich steigen, da die Möglichkeit E-Fahrzeuge auch als Stromspeicher für Haushalte zu benutzen, einen zusätzlichen Vorteil darstellt. Auch die Besteuerung auf fossile Brennstoffe wird tendenziell zunehmen und zur Akzeptanz der Elektrofahrzeuge beisteuern.

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

Die Gesellschaft ist ein junges 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 von den derzeit extern angestellten Mitarbeitenden. Dies birgt kurz- und langfristige Risiken für die Erreichung der Unternehmensziele.

Die Gesellschaft ist daher insbesondere nach Aufnahme der operativen Geschäftstätigkeit auf die Bindung und Gewinnung qualifizierter Mitarbeitender angewiesen. Sie wirkt dem personellen Risiko durch Bonusprogramme für Leistungsträger, umfangreiche Recruiting Maßnahmen und Bindungsprogramme für die Mitarbeitenden entgegen.

Der Arbeitsmarkt für Fachkräfte ist nach wie vor sehr angespannt. Die Risikobeurteilung im Vergleich zum Vorjahr ist unverändert.

### **3.12 Gesamtbeurteilung Risiken**

Das Risiko hat sich vor allem aufgrund des Finanzierungsrisikos sowie der fehlenden Kapitalmarktfähigkeit erhöht. Des Weiteren wird sich eine weitere Verzögerung der Fahrzeugentwicklung negativ auf die Marktposition der Gesellschaft auswirken. Alle weiteren Risikofaktoren haben sich gegenüber dem Vorjahr nach Einschätzung der Gesellschaft nicht wesentlich verändert.

## **4. Chancenbericht**

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

Wie in Punkt 3.6 dargestellt, findet das Wachstum in den nächsten Jahren im Bereich der BEV-Fahrzeuge statt. Insbesondere innerhalb der rein elektrischen Fahrzeuge ist ein starker Trend zu größeren BEVs zu sehen. Dies ist bedingt durch die große Nachfrage nach BEV-Fahrzeugen, sowie durch die Verknappung der Edelmetalle und der Chemikalien zur Herstellung von Batterien. Die neuen Strategien der OEMs zeigen einen klaren Trend hin zu Produktangeboten im mittleren bis oberen Segment. Die Produktqualität ist ein Faktor, der die Elektromobilität forciert. Der Druck auf Länder sowie Hersteller ist also hoch – der Ausbau der Elektromobilität gerät so zur logischen Konsequenz. Für neue Gesellschaften, wie die fox e-mobilty AG, ergeben sich daher mit einem kleinen und preisgünstigen Fahrzeug Chancen, überproportional von der steigenden Marktnachfrage zu profitieren, ohne mit den großen Fahrzeugherstellern direkt zu konkurrieren.

## 4.2 Verschärfte CO<sub>2</sub> Flottengrenzwerte

Herstellern von ZEVs (Zero Emission Vehicles) wird im Rahmen einer im Jahre 2019 erlassenen EU-Verordnung die Möglichkeit gegeben, für Zwecke der Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub> Flottenwerte, ihre eigene Fahrzeugflotte mit den Flotten anderer Hersteller im Rahmen sog. Pooling-Vereinbarungen zu poolen. Durch dieses Flottenpooling wird der durchschnittliche CO<sub>2</sub> Wert (CO<sub>2</sub> g/km) der Gesamtflotte gesenkt und dem Hersteller der ZEVs dafür ein Poolingpreis bezahlt. Im August 2021 wurden die der ursprünglichen EU-Verordnung zugrundeliegenden Höhe zugelassener Flottengrenzwerte gesenkt und dadurch sowohl die Bedeutung des Flottenpoolings erhöht und ein Signal für in Zukunft höhere Poolingpreise gegeben. Dies kann einen erheblichen positiven Effekt auf die im Geschäftsplan vorgesehene Höhe der Erlöse aus Flottenpooling haben.

## 4.3 Neuzulassungen ab 2035 nur für CO<sub>2</sub>-freie Fahrzeuge

Am 28./29. Juni 2022 einigten sich die EU-Mitgliedsstaaten beim EU-Umweltrat darauf, dass ab 2035 neu zugelassene Fahrzeuge kein CO<sub>2</sub> mehr ausstoßen dürfen. In der Praxis bedeutet dies, dass PKW und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab 2035 in der EU nicht mehr auf den Markt gebracht werden dürfen. Im Oktober 2022 wurde diesbezüglich eine Einigung mit dem Europäischen Parlament erzielt. Allerdings soll die Entscheidung 2026 noch einmal überprüft werden. Nichtsdestotrotz sieht die Gesellschaft in der Entwicklung weg von Verbrennungsmotoren hin zu CO<sub>2</sub>-freien Fahrzeugen eine Chance darin, sich frühzeitig im Markt der BEV-Fahrzeuge zu positionieren.

## 4.4 Gesamtbeurteilung Chancen

Weltweit wurde der politische Wille zum Ausbau der E-Mobilität bekräftigt und der Trend zur BEV-Fahrzeugen bestätigt. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur hat sich in Europa in Richtung der Zielsetzung 2035 weiterentwickelt. Somit hat sich die Chancenlage für die Gesellschaft gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich verbessert.

## 5. Gesamtbeurteilung der Chancen und Risiken

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Chancenlage leicht verbessert, da das Thema E-Mobilität in der Gesellschaft präsenter denn je ist.

Auf der anderen Seite war es der Gesellschaft nicht möglich, substanzielle Gelder zur Weiterentwicklung des Gesamtfahrzeuges zu akquirieren. Dies lag vor allem an der fehlenden Kapitalmarktfähigkeit der Gesellschaft (Kurs unter Nominalwert).

Auf Basis der aktuell verfügbaren Informationen liegen für die Gesellschaft die wesentlichen Risiken in den Themen rechtzeitige Projektfertigstellung bis 2025 (Abschluss der Prototypenentwicklung und Beginn der Großserienproduktion) bei Einhaltung des Investitions- und Kostenrahmens und in der Finanzierung des weiteren Geschäftsaufbaus. Zur Finanzierung des Aufbaus der Geschäftstätigkeit ist die Gesellschaft weiterhin darauf angewiesen, die notwendigen Finanzmittel im Wege einer Kapitalerhöhung, Fremdfinanzierung oder Mischformen einzuwerben. Auch stellt die Verzögerung des Entwicklungsanlaufs ein wachsendes Risiko dar.

Auf Basis der aktuell verfügbaren Informationen hat sich die Gesamtlage der Gesellschaft aufgrund des Finanzierungsrisikos im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 verschlechtert.

## 6. Prognosebericht

Die folgenden Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf der Gesellschaft 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.

### 6.1 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Für die EU-Wirtschaft wird für 2022 ein Wachstum von 2,6 % und für 2023 von 1,4 % prognostiziert<sup>4</sup>. Die Auswirkungen aus dem Ukraine-Konflikt auf die europäische Wirtschaft werden die weitere Entwicklung stark beeinflussen. 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.

### 6.2 Ausblick auf das Geschäftsjahr 2022 und 2023

Im Jahr 2022 steht die Sicherung einer langfristigen Finanzierung des Projektes sowie im Anschluss daran die operative Umsetzung des MIA 2.0 Fahrzeugkonzepts im Vordergrund.

Höhe und zeitlicher Verlauf der weiteren Ausgaben des Jahres 2022 und 2023 hängen vom Abschluss weiterer Finanzierungsmaßnahmen ab. Der wesentliche Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt in der Gewinnung von Investoren für die Finanzierung der nächsten Projektphase. Die Gesellschaft geht mit überwiegender Wahrscheinlichkeit vom erfolgreichen Abschluss der Finanzierungsmaßnahmen aus und damit vom Fortbestand der Gesellschaft.

Für die Geschäftsjahre 2022 und 2023 rechnet die Gesellschaft aufgrund der geplanten Entwicklung der MIA 2.0 mit keinen Umsatzerlösen.

Die bisherige Entwicklung im Geschäftsjahr 2022 bestätigt die vom Vorstand aufgestellte Planung für 2022. Für das Geschäftsjahr 2022 erwartet der Vorstand einen Verlust in Höhe von EUR 1,5 Mio. Für den Zeitraum Dezember 2022 bis Ende 2023 erwartet der Vorstand weitere Zuflüsse aus Kapitalmaßnahmen in Höhe von EUR 1,95 Mio. Davon wurden Mittel in Höhe von EUR 0,2 Mio. bereits fest zugesagt und EUR 1,35 Mio. sind an die Bedingung geknüpft, dass bis April 2023 die Unternehmensstruktur geändert wird. Die verbleibenden EUR 0,4 Mio. sind noch nicht gesichert.

Für das Geschäftsjahr 2023 erwartet die Gesellschaft einen Verlust in Höhe von EUR 1,3 Mio. Der Verlust des Jahres 2022 und des Jahres 2023 ist im Wesentlichen zahlungswirksam und durch die bisher erfolgten Finanzierungsmaßnahmen in 2022 sowie den geplanten Finanzierungen in 2023 weitgehend abgedeckt. Es ist und bleibt das Ziel der Gesellschaft, auch künftig alle fälligen Zahlungsverpflichtungen sicherstellen zu können. Die Gesellschaft plant insoweit eine durchgehende Zahlungsfähigkeit bis zum geplanten Start der Großserienproduktion, die für das Jahr 2025 geplant ist.

Im Falle einer geplanten weiteren größeren Kapitalerhöhung nach der Umstrukturierung (siehe 6.3) in Höhe von ca. EUR 25 Mio., erwartet die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2023 einen Verlust im niedrigen zweistelligen Millionenbereich, da in diesem Falle die eingenommenen Gelder in die Weiterentwicklung des Gesamtfahrzeuges investiert werden. Falls dies wider Erwarten in 2023 nicht eintreten sollte, rechnet die Gesellschaft in 2024 mit diesem Verlust.

---

<sup>4</sup> <https://www.dw.com/de/eu-prognose-hohe-preise-kaum-wachstum/a-62466935>

### **6.3 Geplante, künftige Unternehmensstruktur**

Nach vorne gerichtet muss die Firmenstruktur neu ausgerichtet werden, um den Ansprüchen der Investoren zu genügen und wieder kapitalmarktfähig zu werden. Ein Konzept ist in Ausarbeitung und soll den Aktionären anlässlich der nächsten Hauptversammlung vorgelegt werden.

Für Januar 2023 plant die Gesellschaft eine irische Tochtergesellschaft zu gründen, die eine grenzüberschreitende Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Irland sowie Notierung an Euronext unter Beibehaltung der übrigen Konzernstruktur und der Börsennotierung in Düsseldorf vorbereiten soll.

Die neue Unternehmensstruktur soll bis April 2023 umgesetzt werden. Der größte Gläubiger der Gesellschaft (Atlas) hat bestätigt, dass die Rahmenvereinbarung zur Finanzierung über Wandelschuldverschreibungen in voller Höhe (Restbetrag: EUR 22 Mio.) auch bei einer neuen Unternehmensstruktur erhalten bleibt.

## **7. Entwicklung in 2022**

### **7.1 Fahrzeugentwicklung**

Die Sicherung der Patente und Schutzrechte wurde im Jahr 2022 weiter gefestigt, und zwar durch Verlängerung der Schutzfristen wie auch durch Eintragung neuer Designs wie Fahrzeugsitze und Fahrzeuglenkung.

Im September 2022 wurde das Design Konzept MIA 2.0 in Singapur mit dem Red-Dot Award für beste Designkonzepte ausgezeichnet.

Im Oktober 2022 begannen auf der Grundlage eines gemeinsamen Non Disclosure Agreements mit einem großen Prototyp Engineering Unternehmen und Auftragsfertiger Gespräche zwecks Festlegung des Zeitplans und Kosten sowie finanzielle Anforderungen an die verzahnte Entwicklung der Prototypen der MIA 2.0.

### **7.2 Rechtsstreitigkeit**

Eine Rechtsstreitigkeit betreffend den 4,76 %-Anteilsbesitz an der Fox Automotive Switzerland AG konnte durch Zahlung in Höhe von CHF 30.000 im Juli 2022 erledigt werden.

### **7.3 Marktentwicklung**

Die durch den eskalierenden Ukraine Konflikt seit dem 24. Februar 2022 eingetretenen und prognostizierten signifikanten Energiepreiserhöhungen sowie erhöhte Logistikkosten und Fremdkapitalzinsen sind in der Bewertung der Marktentwicklung berücksichtigt.

### **7.4 Kapitalerhöhung**

Am 31. Januar 2022 wurde die bereits im Geschäftsjahr 2021 beschlossene Kapitalerhöhung aus Bedingtem Kapital zur Bedienung von Wandelschuldverschreibungen der Atlas Special Opportunities LLC zum Teil in Höhe von EUR 744.000,00 durchgeführt und das Grundkapital dadurch auf EUR 72.638.378,00 erhöht.

## **7.5 Wandelschuldverschreibungen der Atlas Special Opportunities LLC ("Atlas")**

Am 18. Januar 2022 hatte Atlas bezüglich 4 Wandelschuldverschreibungen zu jeweils EUR 100.000,00 (insgesamt EUR 400.000,00) die Wandlung erklärt. Der daraus entstandene Aktienlieferungsanspruch der Atlas und offene Aktienemissionsanspruch aus (486.041 Aktien) den Wandlungen der Atlas im Geschäftsjahr 2021, wurden am 31. Mai 2022 beglichen, ohne dass eine Kapitalerhöhung durchgeführt werden musste. Die Atlas erhielt von der Gesellschaft 1.594.719 Aktien, die sich zusammensetzen aus 1.094.719 eigenen Aktien der Fox Automotive Switzerland AG sowie 500.000 Aktien, die von einem Aktionär gegen Ausgabe einer Wandelschuldverschreibung im Nominalwert von EUR 185.245,00 erworben worden waren. Nach dieser Transaktion hatte Atlas noch 16 Wandelschuldverschreibungen zu EUR 100.000,00 (insgesamt EUR 1.600.000,00).

Am 21. September 2022 erklärte Atlas die Wandlung bezüglich einer Wandelschuldverschreibung über EUR 100.000,00. Aus dieser Wandlung resultiert die Notwendigkeit einer Kapitalerhöhung aus Bedingtem Kapital 2021/I zwecks Emission von 93.000 Aktien sowie ein Anspruch der Atlas auf Barausgleich in Höhe von EUR 93.516,00.

Die Emission der 93.000 Aktien hat stattgefunden. Die Atlas macht den Barausgleich gegenwärtig nicht geltend. Darüber hinaus hat Atlas zugesagt, bis zur Umsetzung der geplanten Änderung der Unternehmensstruktur keine weiteren Wandlungen zu erklären.

## **7.6 Hybride Finanzierung**

Im Laufe des Geschäftsjahrs 2022 wurden unter nahezu vollständiger Ausnutzung des Bedingten Kapitals 2021/I und 2021/II Wandelschuldverpflichtungen im Umfang von insgesamt ca. EUR 32 Mio. eingegangen, um den Passivtausch von Verbindlichkeiten gegen Aktien (Kapitalerhöhung) zu ermöglichen. Diese Wandelschuldverschreibungen wurden mit Optionsscheine ausgegeben, um einen Ausgleich für den unter dem Nennwert liegenden Börsenkurs zu geben und weitere Eigenkapitalerhöhungen zu fördern.

Die Wandelschuldvereinbarungen wurde ausgegeben sowohl an Finanzinvestoren aus dem Kreis der Aktionäre der Gesellschaft für die Bereitstellung von Liquidität sowie an das Management für gestundete Vergütungsansprüche. In damit zusammenhängenden Vereinbarungen ist auch vorgesehen, dass bis zur Verbesserung der Liquiditätslage der Gesellschaft anfallenden Vergütungs- und Honoraransprüche des Managements und wichtiger Dienstleister zumindest zum überwiegenden Teil ausschließlich in Form von Aktien und Optionen erfüllt werden.

## **7.7 Vereinbarung mit Gläubigern**

Soweit mit signifikanten Gläubigern keine Wandeldarlehen vereinbart werden konnten, wurden Stundungsvereinbarungen getroffen, und zwar bis Dezember 2022 oder März 2023.

Sollte eine wesentliche Gläubigerin, mit der eine Tilgungsvereinbarung aus Juni 2021 besteht, Insolvenz anmelden, besteht das Risiko, dass ein Insolvenzverwalter die Tilgungsvereinbarung für nichtig erklärt und den Betrag sofort fällig stellt.

## **7.8 Darlehensverpflichtung Green Assets Holding AG**

Die im Dezember 2021 mit der Green Asset Holding AG vereinbarte Darlehenstranchen über insgesamt EUR 2,1 Mio. wurden nur teilweise in Höhe von TEUR 700 valuiert. Als sich im Juni 2022 das Risiko des Ausbleibens weiterer Tranchen manifestierte, wurde zur Absicherung der Liquidität eine Darlehenszwischenfinanzierung über TEUR 390 mit Mitgliedern des Aufsichtsrats, Vorstands und einigen Gründungsaktionären vereinbart. Das Darlehen hat eine Laufzeit von 2 Jahren und wird mit 1 % verzinst. Im Rahmen dieser Zwischenfinanzierung flossen der Gesellschaft noch im Juni 2022 insgesamt TEUR 390 zu. Die Gesellschaft hat vereinbart, dass die Darlehensgeber ihre Forderungen durch Wandelschuldverschreibungen mit einer Laufzeit von 2 Jahren absichern. Die Wandelschuldverschreibungen berechtigen zum Bezug von insgesamt 390.000 Aktien aus Bedingte Kapital 2021/I. Jede Bezugsaktie ist mit 13 Optionsscheinen verbunden, die jeweils dem Darlehensgläubiger das Recht einräumen, durch Zahlung von EUR 1 eine Aktie von der Gesellschaft zu beziehen. Die Gesamtzahl der so begebenen Optionsscheine beträgt 5.070.000.

## **8. Reaktion und Umgang mit bestandsgefährdenden Risiken**

Aufgrund der weiterhin knappen Liquiditätslage, und nach Zahlungseinstellung durch die Green Assets Holding, wurde der Gesellschaft im Juni 2022 ein weiteres Darlehen über EUR 390.000,00 als Zwischenfinanzierung gewährt. Diese wurde durch Aufsichtsrat, Vorstand und einige Kernaktionäre gezeichnet und die Liquidität wurde dadurch kurzfristig sichergestellt.

Aufsichtsrat und Vorstand sind sich bewusst, dass eine weitere Zwischenfinanzierung über mindestens EUR 1 Mio. eingeleitet werden muss. Erste Diskussionen erfolgten diesbezüglich im August 2022. Im gleichen Zug mussten Kostensenkungen in Höhe von monatlich durchschnittlich TEUR 100 umgesetzt werden. Arbeitsverträge und ausstehende Beraterverträge wurden gekündigt und diverse Kreditoren befriedigt, um die Fortführung der Gesellschaft sicher zu stellen. Dies erfolgte mehrheitlich durch Stundungen und Tausch von Schulden in Fox Aktien.

Gegenwärtig hat die Gesellschaft einen Club Deal abgeschlossen, um eine Zwischenfinanzierung über mindestens EUR 1 Mio. sicherzustellen. Zudem wurde das Management Team um drei qualifizierte Personen (ehemals Beiräte bzw. Aufsichtsrat) im Beratungsverhältnis erweitert. Die Entschädigungen erfolgen durch einen Mix aus Aktien / Warrants und Cash.

Die angespannte Liquiditätsprognosen der Gesellschaft hat sich im November 2022 durch die – teilweise bedingten – Zusagen von mittelfristigen Finanzierungsvereinbarungen im Umfang von TEUR 1.550 vorerst verbessert.

Die Finanzierung über TEUR 1.350 ist an die Bedingung geknüpft, dass bis April 2023 die Unternehmensstruktur geändert wird. Es besteht insbesondere das Risiko, dass die Umstrukturierungskosten nicht oder nicht zeitgerecht getragen werden können.

Aufgrund der oben genannten Gründe geht die Gesellschaft 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. Daher wurde der Abschluss zum 31. Dezember 2021 unter der Prämisse der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufgestellt. Der Vorstand hat einen Finanzplan bis zum 31. Dezember 2023 erstellt. Unter der Annahme von weiteren Zahlungsmittelzuflüssen in Höhe von EUR 1,95 Mio. geht der Vorstand von einer positiven Unternehmensfortführung aus. Davon wurden Mittel in Höhe von EUR 0,2 Mio. bereits fest zugesagt. Die Finanzierung über EUR 1,35 Mio. ist an die Bedingung geknüpft, dass bis April 2023 die Unternehmensstruktur geändert wird. Die Gesellschaft geht davon aus, kurzfristig Gelder in Höhe von EUR 0,4 Mio. zu beschaffen, um die geplante Umstrukturierung zu finanzieren. Der künftige Liquiditätszufluss in Höhe von EUR 0,4 Mio. ist nicht gesichert.

Nach vorne gerichtet muss die Firmenstruktur neu ausgerichtet werden, um den Ansprüchen der Investoren zu genügen und wieder kapitalmarktfähig zu werden. Ein Konzept ist in Ausarbeitung und soll den Aktionären anlässlich der nächsten Hauptversammlung, die im Jahr 2023 erfolgen soll, vorgelegt werden.

München, den 14. Dezember 2022

Der Vorstand



**ERKLÄRUNG DES VORSTANDS**  
**(§§264 Abs. 2 Satz 3; § 289 Abs.1Satz 5 HGB)**

Ich versichere hiermit, dass

- (1) der Zwischenabschluss zum 30.Juni 2022 nach bestem Wissen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild im Sinne von § 264 Abs.2 Satz 1 HGB vermittelt, und
- (2) der Zwischenlagebericht zum 30.Juni 2022 nach bestem Wissen der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der fox e-mobility AG so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird und dass die wesentlichen Chancen und Risiken im Sinne des § 289 Abs.1 Satz 4 HGB beschrieben sind.

DocuSigned by:  
  
E384DCBA7FD74BE...

---

Vorstand  
Philippe Perret