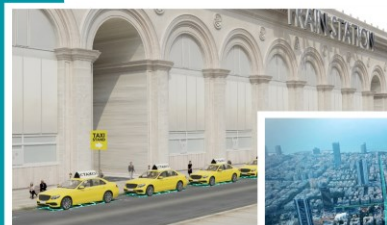


electreon

Charging the way forward

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2021



אלקטריאון וירלס בע"מ

(“החברה”)

דוח תקופתי לשנת 2021

תוכן העניינים

פרק א'	תיאור עסקי החברה
פרק ב'	דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה
פרק ג'	דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2021
פרק ד'	פרטים נוספים על התאגיד
פרק ה'	דוח על אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי לפי תקנה 9ב לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל-1970

לאור אופיה של החברה כחברת מחקר ופיתוח, ועל רקע העדר הוודאות באשר להצלחת פיתוח מוצריה השונים ו/או בהחדרתם לשווקים הרלוונטיים, במקרה של כשלון בפיתוח הטכנולוגי של מוצריה של החברה ו/או כישלון בהשגת האישורים הנדרשים מהרשויות הרגולטוריות המוסמכות לשם שיווק ומכירת מוצריה ו/או בהחדרתם לשווקים הרלוונטיים, עלולה השקעת החברה בפיתוח מוצריה, לרדת לטמיון; כמו כן יובהר, כי כחברת מחקר ופיתוח נדרשת החברה לגיוסי הון עד ליצירת תזרים מזומנים חיובי ממכירת מוצריה, לשם מימון הוצאותיה השוטפות.

כחלק ממדיניותה ובנוסף לתרגום הדוחות המיידים שהחברה נוהגת לפרסם במסגרת דיווחיה במערכת ההודעות האלקטרונית של רשות ניירות ערך (מגנא) ובאתר הדיווחים של הבורסה (מאיה), בכוונת החברה לפרסם תרגומי נוחות לשפה האנגלית של דוחותיה השנתיים והרבעוניים באתר האינטרנט של החברה בכתובת: <https://www.electreon.com/annual-reports>. יובהר כי תרגומי הנוחות שמפרסמת החברה אינם תרגום רשמי ולפיכך אינם מחייבים את החברה, זאת על אף שמושקעים מאמצים וכישורים רבים בתרגומי הנוחות. במקרה של אי התאמה בין הגרסה העברית לבין תרגום הנוחות לאנגלית, הגרסה העברית תהיה הגרסה המחייבת.

בסמוך לאחר פרסום דוח זה, תפרסם החברה דוחות מונגשים בקישור: <https://ir.electreon.com/financial-results>

פרק א' – תיאור עסקי התאגיד

3	..... חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד	
81	..... פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה	.1
10	..... תיאור תחומי הפעילות של החברה	.2
10	..... מודל עסקי	.3
12	..... השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה	.4
14	..... חלוקת דיבידנד	.5
15	..... חלק שני – מידע אחר	
15	..... מידע כספי לגבי הפעילות של החברה	.6
15	..... סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה	.7
27	..... חלק שלישי – תיאור עסקי החברה בתחום הפעילות	
27	..... מידע כללי על תחום מחקר ופיתוח טכנולוגיית כביש חשמלי אלחוטי	.8
35	..... מוצרים בפיתוח	.9
41	..... לקוחות	.10
41	..... שיווק והפצה	.11
42	..... תחרות	.12
13	..... כושר ייצור	.13
43	..... רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים	.14
43	..... מחקר ופיתוח	.15
55	..... נכסים לא מוחשיים	.16
58	..... הון אנושי	.17
60	..... חומרי גלם וספקים	.18
60	..... השקעות	.19
60	..... מימון	.20
61	..... מיסוי	.21
61	..... סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם	.22
61	..... מגבלות ופיקוח על פעילות החברה	.23
62	..... הסכמים מהותיים	.24
62	..... הסכמי שיתוף פעולה	.25
63	..... יעדים ואסטרטגיה עסקית	.26
64	..... צפי להתפתחות בשנה הקרובה	.27
65	..... דיון בגורמי סיכון	.28

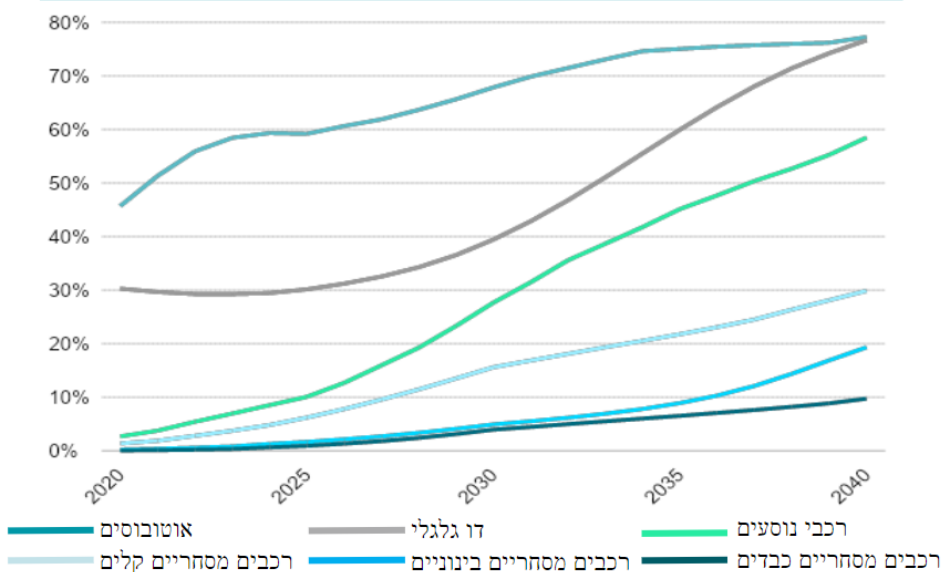
חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי החברה

הקדמה

מדינות רבות בעולם הצהירו על מעבר לתחבורה שאינה מזהמת ו/או על מועד בו תיאסר כניסה של רכבים מזהמים למרכזי ערים. חלק מבין המדינות כאמור יאסרו על כניסת רכבים מזהמים למרכזי ערים כבר בשנת 2024. לפרטים נוספים אודות המגמות בעולם למעבר לתחבורה שאינה מזהמת, ראו סעיף 7.4 להלן. מדיניות זו מחייבת היערכות של מפעילי ציי רכבים באשר הם במידה וברצונם להמשיך בפעילותם.



גידול במכירות רכב חשמלי מסך המכירות של כלי רכב חדשים



מעבר לתחבורה שאינה מזהמת הינו מאתגר מאוד. למיטב ידיעת החברה, קיימים מספר פתרונות, ואולם, הפתרון של תחבורה חשמלית הינו הפתרון הבשל ביותר. רוב יצרניות הרכב פועלות לייצור רכבים שונים המונעים באופן מלא או חלקי על ידי סוללות נטענות.

בראיית החברה, המעבר לתחבורה חשמלית מחייב היערכות במספר אופנים: רכישת רכבים חשמליים; השקעה בתשתית טעינה; שינוי והתאמת אופן תפעול ציי רכבים (רכב חשמלי אינו מתפקד כמו רכב בנזין/דיזל); ועוד.

למיטב ידיעת החברה, למועד זה, קיים פער בין תשתיות הטעינה הקיימות בעולם לבין צרכי התחבורה החשמלית. תשתיות הטעינה החוטיות אינן מספקות מענה מיטבי מאחר שלא ניתן להציבן בכל מקום והן תופסות שטח בחניונים.

להערכת החברה, טכנולוגיית הטעינה האלחוטית, המשלבת מגוון פתרונות טעינה, מסוגלת לגשר על הפער. טכנולוגיה זו ניתנת ליישום בכל מקום, מאפשרת טעינה גם במצב תנועה ומעל הכל אינה נראית לעין או תופסת מקום.



פתרונות קיימים גוזלים זמן נסיעה ואינם מתאימים לתחבורה אוטונומית

פתרונות טעינה אלחוטיים יאיצו הישמול ציים על ידי הפחתת עלויות תפעול יעיל יותר



החברה הינה חברת טכנולוגיה אשר שואפת לסייע במאמץ להאצת המעבר לתחבורה חשמלית על ידי פיתוח טכנולוגיית טעינה אלחוטית ייחודית. החברה מפתחת את כל מרכיבי הטכנולוגיה בעצמה, הכוללים את תשתית הטעינה בכביש, החומרה בצד הרכב ותוכנה מבוססת ענן. עובדה זו, מציבה את החברה בין החברות המובילות את תחום הטעינה האלחוטית העולמית. טכנולוגיית החברה מוגנת בפטנטים ובהתאם לחזון החברה תאפשר טעינת רכבים חשמליים בצורה מהירה ובטוחה, תגדיל את טווח הנסיעה, תקטין את העלויות הכוללות הקשורות לאחזקה, תתן אפשרות למפעילי ציים חשמליים לבור את צריכת האנרגיה שלהם ותאפשר את צמצום גודל הסוללה. טכנולוגיה זו פותחה בבסיסה עבור טעינת רכבים תוך כדי נסיעתם באופן אלחוטי. בהמשך, ובאופן טבעי ומתבקש, פיתחה החברה יכולות נוספות, כגון טעינה אלחוטית סטטית כאשר הרכב חונה בחניון וטעינה חצי דינמית, כאשר הרכב נמצא בנסיעה איטית מאוד.

היצע מלא של פתרונות טעינה אלוטוטית לכל צורך של ציים מסחריים



טעינה דינמית

טעינת רכבים בתנועה לאורך המסלולים היומיים שלהם, מאפשר נהיגה רצופה ללא הפסקות

טעינה חצי דינמית

טעינת רכבים בנסיעה איטית בתנועה, למשל מוניות בתור שמחכות לנוסעים או בכניסה לנמל תעופה

טעינה סטטית

טעינה נייחת במסופי אוטובוס בסוף מסלול האוטובוסים, חניוני לילה, וחניה ברחוב

להערכת החברה, השילוב בין שלושת מצבי הטעינה האמורים מאפשר לחברה לספק פתרון אופטימלי לכל מפעיל צי רכבים באשר הוא.

טכנולוגיית החברה



הטכנולוגייה המפותחת על ידי החברה מורכבת משלושה מרכיבים בסיסיים: (1) תשתית סלילים המוטמנים מתחת לכביש או החניון; (2) יחידות ניהול אנרגיה המחוברות מצד אחד לרשת החשמל ומצד שני לתשתית הסלילים; ו-(3) מקלט לרכב המאפשר העברת האנרגיה ישירות לסוללה (לפרטים נוספים ראו סעיף 9.2 להלן).

בנוסף, למועד זה, מפתחת החברה שירות מבוסס ענן המאפשר שליטה ובקרה של כל מרכיבי המערכת מרחוק. שירות זה צפוי לאפשר למנהלי ציים שליטה מלאה באופן הטעינה (לפרטים נוספים, ראו סעיף 15.1.4.3 להלן).

בראיית החברה, יתרונות הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה הם:

- קניין רוחני - לחברה ישנם 19 פטנטים סביב ליבת הטכנולוגיה, חלקם התקבלו וחלקם בתהליך הגנה ברחבי העולם. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16 להלן.
- הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה הינה שיתופית וניתנת לשימוש על ידי מגוון רחב של רכבים.
- יחידת המקלט פשוטה להתקנה על רכב חשמלי ומאפשרת חיבור לאמצעי אגירת אנרגיה שונים, כגון סוללה או קבל על.
- התקנת התשתית הינה פשוטה ומהירה ומאפשרת פריסה בשטח בזמן קצר יחסית.
- המערכת בטוחה לשימוש מאחר שכל יחידות המערכת מוטמנות מתחת לקרקע ללא מגע ישיר עם הסביבה.

החברה פועלת בשיתוף פעולה הדוק עם שותפיה הרבים בארץ ובעולם, ביניהם: שותפים אסטרטגיים בתחומי פעילות שונים, חברות המייצרות רכבים חשמליים, חברות תשתית, חברות כבישים, חברות חשמל ועוד. שיתופי פעולה אלו מסייעים לחברה לפעול בצורה מהירה ובמקביל במספר פרויקטים שונים ברחבי אירופה.

קהל יעד

קהל היעד, בו מתמקדת החברה למועד הדוח, הינו מפעילי ציי רכבים. החברה מאמינה כי באמצעות פניה לקהל לקוחות זה, ניתן יהיה להציג ערך רב באמצעות הטכנולוגיה שלה.

להלן פירוט בדבר ציי הרכבים בהם מתמקדת החברה:



● ציי אוטובוסים עירוניים

תחבורה זו מתאפיינת לרוב בנסיעה במסלולים קבועים כאשר כל אוטובוס מבצע מספר הקפות של אותו המסלול ביום, בחלק מהמקרים, בין הקפה להקפה, ממתין האוטובוס במסוף מספר דקות. בסוף יום העבודה, רוב האוטובוסים חוזרים לחניון.

להערכת החברה, שילוב בין שלושת

פתרונות הטעינה של החברה (דינמי, חצי דינמי וסטטי) יכול לספק פתרון אופטימלי למפעיל צי האוטובוסים.

הצבת עמדות טעינה אלחוטיות במסופי המתנה יכול לייצר יתרון גדול למפעיל צי האוטובוסים בכך שיאפשר לו לטעון את האוטובוסים בזמן המתנה ("זמן מבוזבז"). לטעינה זו פוטנציאל לספק חלק מהאנרגיה הנדרשת ליום עבודה שלם של אוטובוס. לפרטים נוספים, ראו סעיף 9.3 (א) להלן.

● משאיות חלוקה, שילוחים למרחק קצר (Last Mile) (משאיות חלוקה עירוניות)



משאיות חלוקה, לרוב, מנהלות שגרת יום קבועה המתחילה בהעמסת סחורה במחסן, פיזור הסחורה אצל הלקוחות, חזרה למחזור העמסה נוסף במחסן וחוזר חלילה. עם המעבר למשאיות חשמליות, וכתלות בגודל הסוללה, קיימת סבירות גבוהה לפיה ידרש לטעון את אותן משאיות חלוקה גם במהלך היום.

בעזרת טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה, ניתן לנצל את זמני ההעמסה והפריקה לטעינת המשאיות. כך, טכנולוגיית החברה עשויה לסייע לצמצם את הצורך בהשבתת משאיות החלוקה במהלך היום וכן לאפשר למשאיות החלוקה טווח נסיעה גדול יותר עם סוללה קטנה יותר. כל זאת, בהשקעה של מספר עמדות טעינה בודדות בלבד, מאחר שנקודות ההעמסה והפריקה הינן שיתופיות. לפרטים נוספים, ראו סעיף 9.3 (ב) להלן.



● שירות למפעילי ציים משותפים (מוניות)

למיטב ידיעת החברה, עיריות ומתכנני ערים ברחבי העולם מעדיפים שלא להציב עמודי טעינה לאורך רחובות, מאחר שהצבתן מייצרת מפגע סביבתי. מחסור בעמדות טעינה מקשה על נהגי מוניות לעבור לשימוש במוניות חשמליות. נהג מונית המעוניין בטעינה, נדרש לצאת מהעיר או לחפש חניון יעודי המכיל עמדות טעינה. תופעה זו מכבידה על מעבר של מוניות עירוניות להנעה חשמלית.

בהתאם לחזון החברה, החברה שואפת להטמין יחידות טעינה אלחוטיות במפרצים שונים ברחבי העיר, באזורי המתנה מחוץ לתחנות רכבת, שדות תעופה וסביב מרכזי קניות, על מנת לספק אפשרויות טעינה למוניות בעודן מחכות לנוסעים כך שהצורך ביציאה לחניון יעודי לטובת טעינה יבוטל. לפרטים נוספים, ראו סעיף 9.3 (ג) להלן.

● ציי הובלה ומשלוחים מנקודה לנקודה (P2P)

ישנם מקרים רבים בהם נדרש להעביר סחורות בין שתי נקודות קבועות על בסיס יומיומי (לדוגמה, העברת סחורה בין נמל למחסן). לצורך כך, נעזרים לרוב במשאיות כבדות. העברת משאיות כבדות להנעה חשמלית הינו תהליך מאתגר מאוד, הן מבחינת עלויות הסוללות ומשקלן הרב והן מבחינת תשתית הטעינה התומכת.

במקרים אלו, פתרון הטעינה האלחוטי

הדינמי עשוי לאפשר העברת אנרגיה למשאית תוך כדי נסיעה ובכך לאפשר הפחתה של גודל הסוללה ולהארכה של זמן העבודה של המשאיות החשמליות. בנוסף, ניתן להשתמש במערכת החצי דינמית פרי פיתוחה של החברה כדי לנצל את זמן ההעמסה והפריקה בנקודות הקצה ובכך לצמצם את השימוש בעמדות טעינה בשעות הלילה. בפרויקטים מסוג זה, להערכת החברה, ניתן לקבל סיוע במימון ממדינות המעוניינות לקדם העברת ציי משאיות להנעה חשמלית כגון: גרמניה, שוודיה, צרפת ועוד. בכוונת



החברה לפעול לקידום פרויקטים אלו יחד עם מפעילי נמלים, מפעילי משאיות ויצרני משאיות, כך שהחברה תפרוס את התשתית ותנהל את מערך הטעינה הכולל. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.3(ד) להלן.
לפרטים נוספים אודות המודל העסקי של החברה ראו סעיף 3 להלן.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכת. האמור לעיל, בהתייחס לטכנולוגיה של החברה, יכולתה לגשר על הפער בעולם התחבורה החשמלי ויתרונותיה, יכולת החדירה של החברה לארה"ב ואירופה וכן קהל היעד אליו מכוונת החברה משקפים את אסטרטגיית החברה ואין כל ודאות כי היא תתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך"), המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי הצלחת שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 28 להלן.

1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

1.1 כללי

החברה התאגדה ביום 16 בנובמבר 1992 כחברה פרטית מוגבלת במניות תחת השם ת.ק.א השקעות בע"מ. ביום 19 בנובמבר 1992, שינתה החברה את שמה לדסטיני בע"מ, ביום 13 באפריל 2000 שינתה החברה את שמה לטים די.סי.אל בע"מ, ביום 1 במאי 2005, שינתה החברה את שמה לשם ביומדיקס אינקובטור בע"מ וביום 7 במרץ 2018, שינתה החברה את שמה לשמה הנוכחי, אלקטריאון וירלס בע"מ. ביום 27 בינואר 1998, עם רישום מניותיה למסחר בבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ ("הבורסה"), הפכה החברה לחברה ציבורית.

עד חודש מרץ 2021, פעילותה של החברה התבצעה באמצעות החברה הבת אלקטריק רואד בע"מ ("אלקטרוואד"), חברה בת שהיתה בשליטתה המלאה של החברה, עד השלמת עסקת המיזוג (כהגדרתה בסעיף 1.2.1 להלן). למועד דוח זה, הושלם מיזוג סטטוטורי של אלקטרוואד עם ולתוך החברה, כמפורט בסעיף 1.2.2 להלן.

יובהר, כי אלא אם יאמר במפורש אחרת, דוח זה מתייחס לתיאור החברה ופעילותה החל ממועד השלמת עסקת המיזוג (כהגדרתה בסעיף 1.2.1 להלן) ואינו מתייחס לפעילות החברה (מעבר לרקע כללי) טרם המועד כאמור.

1.2 אופיו ותוצאותיו של שינוי מבני, מיזוג או רכישה מהותיים

1.2.1 עסקת מיזוג עם אלקטרואד על דרך של החלפת מניות

ביום 6 במרץ 2018, הושלמה עסקת מיזוג על דרך של החלפת מניות שבמסגרתה רכשה החברה מבעלי המניות של אלקטרואד, כפי שהיו במועד השלמת העסקה, את מלוא הון המניות המונפק והנפרע של אלקטרואד, כנגד הקצאת מניות רגילות של החברה לבעלי המניות של אלקטרואד במועד השלמת העסקה ("עסקת המיזוג"). לפרטים נוספים אודות עסקת המיזוג ראו דוח מיידי של החברה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201) ("דוח העסקה"), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

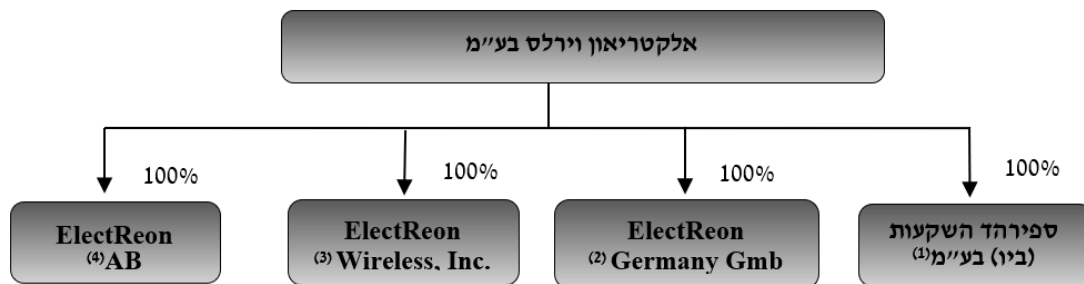
במסגרת עסקת המיזוג וכחלק מתנאיה ניתנה החלטת מיסוי של רשות המיסים בישראל בנוגע לעמידת עסקת המיזוג בתנאי סעיף 103 לפקודת מס הכנסה (נוסח חדש), התשכ"א-1961 ("פקודת מס הכנסה"). לפרטים נוספים בדבר החלטת המיסוי הנ"ל, ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים של החברה בפרק ג' לדוח זה.

1.2.2 מיזוג אלקטרואד עם ולתוך החברה

ביום 31 בדצמבר 2019, קיבל דירקטוריון החברה החלטה לפיה תתמוזג החברה כחברה הקולטת עם החברה הבת, אלקטרואד, חברת היעד, כחלק ממהלך כולל של שינוי מבנה בקבוצה, שמטרתו ייעול פעילות הקבוצה, באמצעות צמצום ישויות נפרדות בקבוצה, כך שהמיזוג יתבצע בהתאם להוראות הפרק הראשון לחלק השמיני לחוק החברות, התשנ"ט-1999, והתקנות שהותקנו מכוחו ("חוק החברות") ובהתאם להוראות סעיף 103 לפקודת מס הכנסה, ללא מתן תמורה כלשהי. ביום 21 במרץ 2021, נרשם המיזוג ברשם החברות. לפרטים נוספים ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים 31 בדצמבר 2019, ו- 27 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2019-01-116772 ו- 2020-01-010479, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה.

1.3 מבנה החזקות החברה

להלן תרשים מבנה החזקות החברה למועד הדוח:



- (1) למועד הדוח לא מתקיימת בספירהד השקעות (ביו) בע"מ פעילות עסקית כלשהי.
- (2) חברה בת גרמנית אשר הוקמה כזרוע הפעילות של החברה בגרמניה.
- (3) חברה בת אשר הוקמה בקליפורניה, ארה"ב, לצורך תחילת פעילות החברה בארה"ב.
- (4) חברה בת אשר הוקמה לצורך תחילת פעילות החברה בשוודיה והשתתפות בפרויקט הדגמה ליישום טכנולוגיות כביש חשמלי אלחוטי בשוודיה, כמפורט בסעיף 11 להלן.

2. תיאור תחום הפעילות של החברה

למועד הדוח, החברה עוסקת בפיתוח ויישום של טכנולוגיית טעינה אלחוטית של רכבים חשמליים. הטכנולוגיה המפותחת על ידי החברה מבוססת על תשתית סלילים המוטמנת מתחת לפני הקרקע המאפשרת העברת אנרגיה באופן אלחוטי לכלי הרכב, מערכת ניהול הממוקמת בצידי נתיב הנסיעה או החניה, מעל או מתחת לפני הקרקע, וכן יחידת מקלט אשר מותקנת בגחון כלי הרכב. יחידת הניהול מעבירה אנרגיה מרשת החשמל אל הסלילים הרלוונטיים בהתאם למיקום הרכב הנוסע על התשתית או הנטען בצורה סטטית; ומאפשרת לתקשר באופן רציף ואלחוטי עם התשתית התת קרקעית.

להערכת החברה, הטכנולוגיה של החברה תאפשר שלושה מצבי טעינה: טעינה סטטית, במצב בו כלי הרכב חונה בחניון או מסוף, טעינה דינמית כאשר הרכב נמצא בנסיעה וטעינה חצי דינמית כאשר הרכב נמצא במצב נסיעה איטית מאוד.

יובהר, כי טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכת. כל ההערכות והאמדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת מוצרי פיתוח החברה ותוצאות ההשלמה כאמור) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרתם בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 28 להלן.

3. מודל עסקי

להערכת החברה, ההזדמנויות העומדות בפני טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הינן משמעותיות. בהתאם לתחזיות שונות, מגמת האורבניזציה (עיור) תמשיך, כך שעד לשנת 2025 כ-58% מאוכלוסיית העולם תחיה באזורים עירוניים ועד לשנת 2050 שיעור זה יגדל ל-1.66%. למועד זה, ההערכות הן כי אורכם של הכבישים העירוניים בערים הגדולות בעולם (ערים עם אוכלוסייה של 500,000 תושבים ומעלה) מסתכם באלפי ק"מ, והינו מייצג, להערכת החברה, גודל שוק הנאמד במיליארדים של דולרים רק לפיתרון הטעינה האלחוטית הדינמית של החברה.

בשלב הראשון, החברה מתמקדת בפנייה לציים מסחריים כגון מפעילי תחבורה ציבורית עירונית, חברות המנהלות ציי משלוחים, אספקה ותובלה מנקודה לנקודה (P2P) ושירותי מוניות בעיקר בתוך ערים. בשלב הבא, החברה שואפת להגדיל את פריסת הטכנולוגיה בכבישים עירוניים ובינעירוניים ובמיקומים מתאימים, כך שתוכל להציע לכל משתמשי הרכבים החשמליים, לרבות רכבים פרטיים, פתרון טעינה המתאים לצרכיהם.

למועד הדוח, המודל העסקי של החברה מתבסס על צפי להכנסות מהמערכת פרי פיתוחה, אשר תלויים בפיתוחה המוצלח של הטכנולוגיה המפותחת על ידה. בכוונת החברה להציע מודל עסקי גמיש בהתאמה

¹ <https://www.un.org/en/development/desa/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html>

² <https://maya.tase.co.il/reports/details/1206625/2/0>

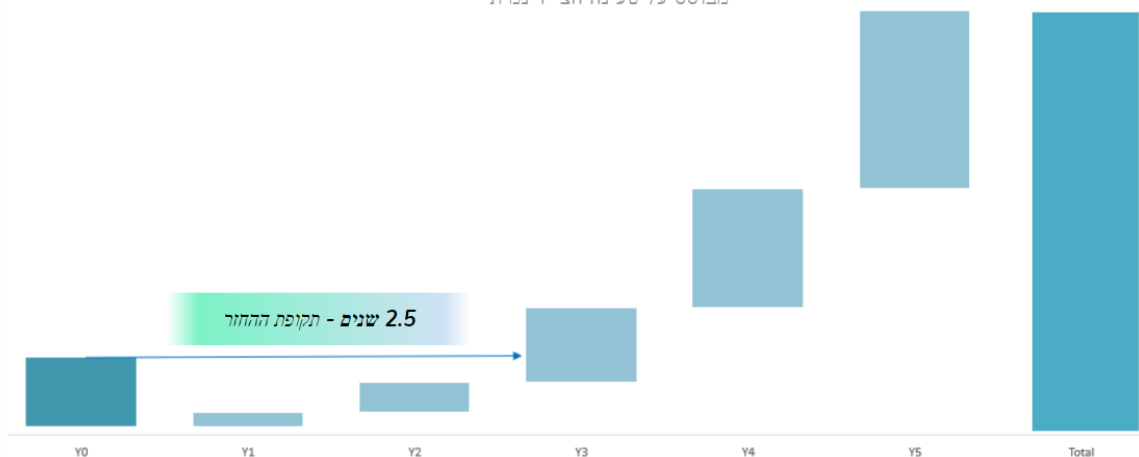
לאזור הגיאוגרפי בו היא פועלת, בתלות בשיתופי פעולה שונים עם גופים אסטרטגיים, דרישות סוגי הלקוחות השונים, אופי ההתקשרות ותנאי מימון שונים, כמפורט להלן:

(1) מכירת מערכת הטעינה האלחוטית – בכוונת החברה להציע ללקוחות עתידיים ו/או משתמשים אפשרות לרכישה ישירה של המערכת פרי פיתוחה, לרבות גביית תשלום עבור פריסת הטכנולוגיה בשטח.

(2) מתן שירותי תפעול ותחזוקה – גביית דמי תפעול ותחזוקה בהתבסס על מתן שירותי ניהול המיזם במהלך הקמתו ומתן שירותי תחזוקה של מערכת הטעינה האלחוטית לאחר שלב ההקמה.

(3) טעינה כשירות (CaaS) - בכוונת החברה לבחון אפשרות לממן ולהפעיל את תחנות הטעינה הסטטיות והחצי דינמיות לציי מוניות, משאיות משלוחים וטנדרים, לרבות יישומים נוספים, זאת בתמורה לתשלום לפי שימוש. להערכתה, שירות זה יאפשר לחברה לייצר הכנסות קבועות באמצעות גביית דמי שירות חוזרים על בסיס צריכת שירות הטעינה על ידי המשתמשים.

דוגמא להכנסות שנתיות צפויות ממפעיל מוניות בינוני
מבוסס על טעינה חצי דינמית

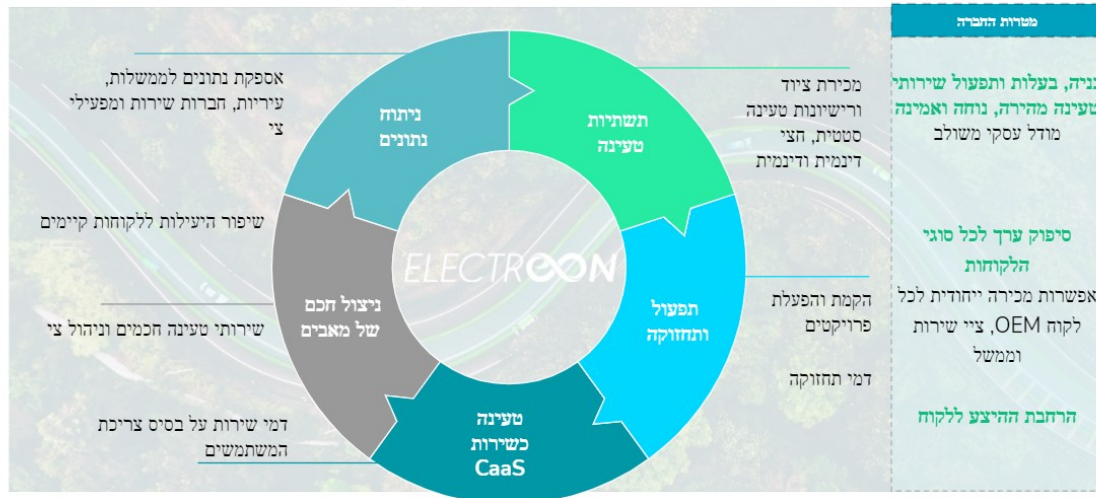


(4) מתן שירותי ניהול צי חכם - מתן שירותי טעינה חכמים וניהול צי לצורך שיפור יעילות ללקוחות הצי.

(5) ניתוח Smart Data³ - מתן גישה למידע המופק ממערכת הטעינה האלחוטית כגון: מהירות נסיעה, כמות רכבים הנוסעים על כל מקטע כביש וכדומה, לגורמים חיצוניים, כגון ממשלות, עיריות, חברות שירות ומנהלי צי.

³ Smart Data – מידע דיגיטלי שנאגר באופן המאפשר לעשות בו שימוש לצורך איחוד וניתוח נתונים.

מודל עסקי אטרקטיבי הכולל הכנסות מתמשכות (Recurring Revenues)
אלקטראון מצפה לייצר הכנסות מכל שלב בשרשרת שירותי הטעינה



(6) מיזמים מסוג שותפות ציבורית-פרטית (Private-Public Partnership) – בכוונת החברה לממן את פריסת תשתית הטעינה הציבורית שלה ולהפעילה עבור הלקוח באמצעות התקשרות בהסדרי בנה-הפעל-העבר (BOT). להערכת החברה, במקרים בהם הממשלה או לקוחות אחרים, מתחייבים להשתמש בשירותי הטעינה של החברה (כלקוח "עוגן") יש להסדר פיננסי זה פוטנציאל להאיץ את אימוץ הטכנולוגיה של החברה בקנה מידה גדול היות והוא מסיר את האחריות למימון התשתית מהגורם הציבורי ומפחית את החשש משימוש בטכנולוגיה חדשה.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח. למעט הפיילוטים המפורטים בסעיף 15.3 להלן, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לה הכנסות כלשהן בגין המערכת. האמור לעיל, בהתייחס למקורות ההכנסה והמודלים הפיננסיים השונים משקף את אסטרטגיית החברה ואין כל ודאות כי היא תתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי הצלחת שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 28 להלן.

4. השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה

להלן פרטים בדבר השקעות בהון החברה שבוצעו, למיטב ידיעת החברה, בשנתיים האחרונות, וכן כל עסקה מהותית אחרת בהון החברה שנעשתה על ידי בעל עניין בחברה מחוץ לבורסה:

1.4 התקשרויות הון הטבע, מבעלי השליטה בחברה, בהסכמים למכירת מניות החברה

1.4.1 ביום 17 בינואר 2020, הודיעה הון הטבע בע"מ ("הון הטבע"), מבעלי השליטה בחברה, על התקשרותה בהסכם למכירת 250,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה למר ירון יעקבי,

בעסקה מחוץ לבורסה, בתמורה לסך של 17.5 מיליוני ש"ח (המהווים סך של 70 ש"ח למניה) (הסכם מכירת המניות"). למיטב ידיעת החברה, מר יעקבי הינו בעל עניין בחברה למועד הדוח.

בהתאם להסכם מכירת המניות, מכירת המניות תתבצע במספר שלבים, שבמסגרתם תתבצע רכישה רבעונית של עד 80,891 מניות רגילות של החברה מהון הטבע על ידי מר יעקבי, החל מיום 11 במרץ 2020, במשך ארבעה רבעונים עוקבים; והכל עד להשלמת מכירת מלוא 250,000 המניות הנמכרות. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 19 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-007428), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

ביום 15 בדצמבר 2020, השלימה הון הטבע את מכירת מלוא 250,000 המניות בהתאם להוראות הסכם מכירת המניות. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים של החברה מימים 9 במרץ, 9 ביוני, 10 בספטמבר ו-16 בדצמבר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-022998, 2020-01-059628, 2020-01-100155 ו-2020-01-128641, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה.

1.4.2 ביום 13 בדצמבר 2020, הודיעה הון הטבע לחברה כי התקשרה בהסכם למכירת 200,000 מניות רגילות נוספות ללא ערך נקוב של החברה ("המניות הנמכרות") למר ירון יעקבי, בעסקה מחוץ לבורסה. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי של החברה מיום 14 בדצמבר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-127645), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה. לפרטים בדבר עדכון תנאי העסקה למכירת המניות, ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים 24 באוקטובר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-159000), 1 בפברואר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-012366), 28 בפברואר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-020403) ו-30 במרץ 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-038440), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה. ביום 30 במרץ 2022 השלימה הון הטבע מכירה של 100,000 מניות של החברה בהתאם לעדכונים להסכם מכירת המניות. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 30 במרץ 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-039262), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

1.5 הצעות פרטיות

1.5.1 ביום 29 ביוני 2020, השלימה החברה הנפקת 1,097,220 מניות רגילות של החברה ו-548,610 כתבי אופציה, לא רשומים למסחר, הניתנים למימוש ל-548,610 מניות רגילות של החברה, בדרך של הקצאה פרטית ל-26 צדדים שלישיים שאינם קשורים. ההנפקה בוצעה בתמורה לסך כולל של כ-172,264 אלפי ש"ח. לפרטים נוספים, ראו דוחות הצעה פרטית מהותית והרחבתה שפירסמה החברה ביום 28 ביוני 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-059224 ו-2020-01-059434).

1.5.2 ביום 28 ביולי 2020, השלימה החברה הנפקת 63,694 מניות רגילות של החברה ו-31,847 כתבי אופציה, לא רשומים למסחר, הניתנים למימוש ל-31,847 מניות רגילות של החברה, בדרך של הקצאה פרטית לצד שלישי שאינו קשור בתמורה לסך כולל של כ-10 מיליוני ש"ח. לפרטים נוספים, ראו דוח הצעה פרטית מהותית שפירסמה החברה ביום 21 ביולי 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-070711).

1.5.3 ביום 4 באוקטובר 2021, התקשרו החברה ודן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ ("דן") בהסכם עקרונות לשיתוף פעולה (בסעיף זה בלבד - "ההסכם"). בהתאם להסכם, אישר דירקטוריון החברה להקצות לדן 100,000 אופציות לא רשומות למסחר, המירות ל-100,000 מניות רגילות

ללא ערך נקוב של החברה ו-130,000 יחידות מניה חסומות. לפרטים נוספים אודות ההסכם, ראו סעיף 615.3)) להלן.

5. חלוקת דיבידנד

במהלך השנתיים שקדמו למועד הדוח, לא חילקה החברה דיבידנדים לבעלי מניותיה; למועד הדוח, לחברה אין מדיניות בקשר עם חלוקת דיבידנדים. כמו כן, למועד הדוח לא קיימות בחברה יתרות רווחים לחלוקה.

חלק שני – מידע אחר

6. מידע כספי לגבי הפעילות של החברה

למידע כספי ונתונים כספיים בהתייחס לפעילות החברה, ראו הדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר, 2021 המצורפים בפרק ג' לדוח זה ("הדוחות הכספיים"). להסבר אודות ההתפתחויות שחלו בנתונים המובאים בדוחות הכספיים, ראו דוח הדיסקטוריון על מצב ענייני החברה ליום 31 בדצמבר 2021, המצורף בפרק ב' לדוח זה ("דוח הדיסקטוריון").

7. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה

פעילות החברה בתחום מחקר ופיתוח טכנולוגיית טעינה אלחוטית עשויה להיות מושפעת ממגמות ו/או אירועים ו/או התפתחויות שונות בסביבה המקרו כלכלית בה החברה פועלת, אשר לחברה אין יכולת השפעה עליהם ואלו עשויים להשפיע, חלקם באופן מהותי, על התפתחותה ותוצאותיה העסקיות של החברה, כמפורט להלן.

7.1. האטה בפעילות וחוסר ודאות כלכלית

האטה בפעילות הכלכלית ואי ודאות בשוק הישראלי, אירופאי, אמריקאי ו/או העולמי בשנים הקרובות עשויות לגדול בשנים הקרובות לאור השפעות מגפת הקורונה העולמית. התאוששות כלכלית לכל שוק שהחברה מכוונת אליו עשויה להמשך מספר שנים ועשויה להשפיע על יכולת החברה לגייס הון בשוק ההון המקומי ו/או העולמי, הדרוש לה להמשך השלמת פיתוח מוצריה.

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות החברה, ראו סעיף 7.9 להלן. לעניין השפעות המצב הגיאוגרפי בין רוסיה ואוקראינה, ראו סעיף 7.10 להלן.

7.2. מגמות בעולם - שינויי רגולציה/חקיקה המשפיעים על תעשיית הרכב החשמלי

מקבלי החלטות ברחבי העולם המשיכו בשנת 2021 לקדם אסטרטגיות פוליטיות וכלכליות ברות-קיימא לטווח ארוך להתמודדות עם משבר האקלים. לאסטרטגיות אלה ישנן השפעות עמוקות על כל מגזרי התעשייה, כולל תחבורה וייצור חשמל, כאשר הובלה של אנשים וסחורות מהווה כ-17% אחוז מהפליטות העולמיות.⁴ בינואר 2021, ארה"ב הצטרפה מחדש להסכם פריז, והצטרפה ליותר מ-130 מדינות במחויבות להשיג ניטרליות פחמן עד שנת 2050, כאשר חלק מהמדינות שואפות לאפס פליטות נטו אפילו מוקדם יותר.⁵ ב-COP26 (United Nations Climate Change Conference 26) מדינות רבות המשיכו להתחייב להוציא 100 מיליארד דולר מדי שנה על מימון אקלים, ארה"ב וסין הכריזו על הצהרת גלזגו משותפת על שיפור פעולת האקלים.⁶ במהלך שנת 2021, נשיא ארה"ב, ג'ו ביידן, חתם על חוק תשתיות בסך 1.2 טריליון דולר, עם התמקדות ברורה בהפחתת שינויי האקלים במסגרת היעדים לבנייה מחדש של תשתיות תחבורה, אינטרנט ושירותים.⁷ ממשלות רבות מכירות בכך שבניית תשתית עמידה ובת קיימא לתחבורה ואנרגיה היא המפתח למלחמה בשינויי האקלים בטווח הארוך.

⁴ <https://www.mevaker.gov.il/sites/DigitalLibrary/Documents/2021/Climate/2021-Climate-101.docx>

⁵ <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/paris-climate-agreement-countries>

⁶ <https://www.globalpolicyjournal.com/blog/16/11/2021/100-billion-dollar-question-cop26-glasgow-and-climate-finance>

⁷ <https://www.npr.org/2021/11/15/1055936695/president-biden-has-signed-a-1-2-trillion-infrastructure-bill>

נכון למועד דוח זה, ישנם שינויים רגולטוריים, חקיקתיים ועסקיים רבים המתרחשים ברחבי העולם שמטרתם להפחית את טביעת הרגל הפחמנית של מגזר התחבורה העולמי. התקנות החדשות של האיחוד האירופי ליעדי פליטת פחמן של מכוניות וטנדרים, הביאו לירידה של 12% בפליטות תוך שנה לאחר האכיפה, ולגידול של פי שלושה ברכבי נוסעים חשמליים.⁸ הגידול במכירות מכוניות חשמליות ("EV") ונתח השוק של מכוניות אלו בשנת 2021 היה אקספוננציאלי.⁹ בארה"ב, מכירות רכבים חשמליים צמחו ב-201.1% בהשוואה לשנה שעברה ברבעון השני, והגיעו ליותר מ-375,000 רכבי חשמל והיברידיות.¹⁰ היקף שוק הרכב החשמלי באירופה צפוי לגדול ב-CAGR של 29.1% במהלך 2021 עד 2027, כאשר עד שנת 2040, כ-58% ממכירות רכבי הנוסעים בעולם יהיו כלי רכב חשמליים.¹¹ בשנת 2021, באירופה, סין וארה"ב היו 1.9 מיליון, 3 מיליון ו-0.7 מיליון רישומים חדשים של רכבים חשמליים בהתאמה.¹² בחודש יולי 2021, האיחוד האירופי הכריז על איסור אפקטיבי של מכירת מכוניות בנזין ודיזל חדשות החל משנת 2035; בריטניה הודיעה על תוכנית להנהיג איסור דומה עד 2030.¹³ ממשלות מעודדות כניסת רכבים חשמליים באמצעות סובסידיות, כולל 175 מיליארד דולר עבור מכוניות חשמליות ואוטובוסים חשמליים במסגרת הצעת החוק של נשיא ארה"ב, ג'ו ביידן, של 2 טריליון דולר לתשתית.¹⁴ תכניות כגון רכישת אנרגיה מבעלי רכבים פרטיים בחזרה לרשת החשמל, כמו גם הקלות מס עבור ייבוא ורכישה של רכבים חשמליים ומיסוי מוגבר על כלי רכב בדלק מאובנים מקודמות בפופולריות. הגידול בנתח השוק של רכבים חשמליים הוא עולמי, כאשר חלק מיצרני הרכב מוציאים בהדרגה כלי הרכב בעלי בעירה פנימית בלבד לטובת כלי רכב היברידיים או רכבים חשמליים מלאים עד שנת 2030. יצרנית הרכב טויוטה פרסמה כי היא מתכננת להשקיע 17.6 מיליארד דולר בייצור 30 דגמי EV עד שנת 2030. יצרני רכב אחרים משקיעים בטכנולוגיות חדשות כדי לתמוך במכירות EV עתידיות. Stellantis, בשותפות עם החברה ושותפים אחרים באיטליה, פרסה את טכנולוגיית הטעינה האינדוקטיבית של החברה לאורך מעגל באורך 1,050 מטר על כביש A35. רנו הודיעה על תוכניות לתמוך בצמיחה של מערכת אקולוגית חדשה של תשתית חכמה לטעינה חכמה. פולקסווגן החלה להציע מנויים לדגמי EV חדשים עם תוכניות להפוך מיצרן רכב לספק שירותי ניידות. פולקסווגן מקווה שעד שנת 2030, מנויים והצעות ניידות אחרות יוכלו להוות 20% מההכנסות. IVECO הודיעה על התחייבות להפוך לניטרלית מבחינת פליטות פחמן עד שנת 2040. חברות סטארט-אפ המתמחות בכלי רכב אוטונומיים, אפס פליטות, פתרונות תחבורה ותשתיות אנרגיה מתקדמים וייצור סוללות ממשיות לצוץ. שוק האוטובוסים החשמליים, המוערך ב-1.45 מיליארד דולר ב-2020 צפוי לצמוח ב-CAGR של 21.5% ל-57,650 מיליון דולר עד שנת 2026. שוק המשאיות החשמליות העולמי הוערך ב-392.3 מיליון דולר בשנת 2020, והוא צפוי לצמוח ב-CAGR

https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en ⁸

<https://insideevs.com/news/564628/europe-plugin-car-sales-2021/#:~:text=In%202021%2C%20about%20%2C272%2C666%20new,data%20source%20at%20the%20ti> (me) ⁹

<https://www.powerelectronicsnews.com/new-plug-in-ev-sales-in-the-u-s-nearly-doubled-from-2020-to-2021/#:~:text=Sales%20of%20new%20EV%20light,electric%20vehicle%20sales%20in%202021> ¹⁰

[/https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook](https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook) ¹¹

[/https://theicct.org/2021-global-race-evs-mar22](https://theicct.org/2021-global-race-evs-mar22) ¹²

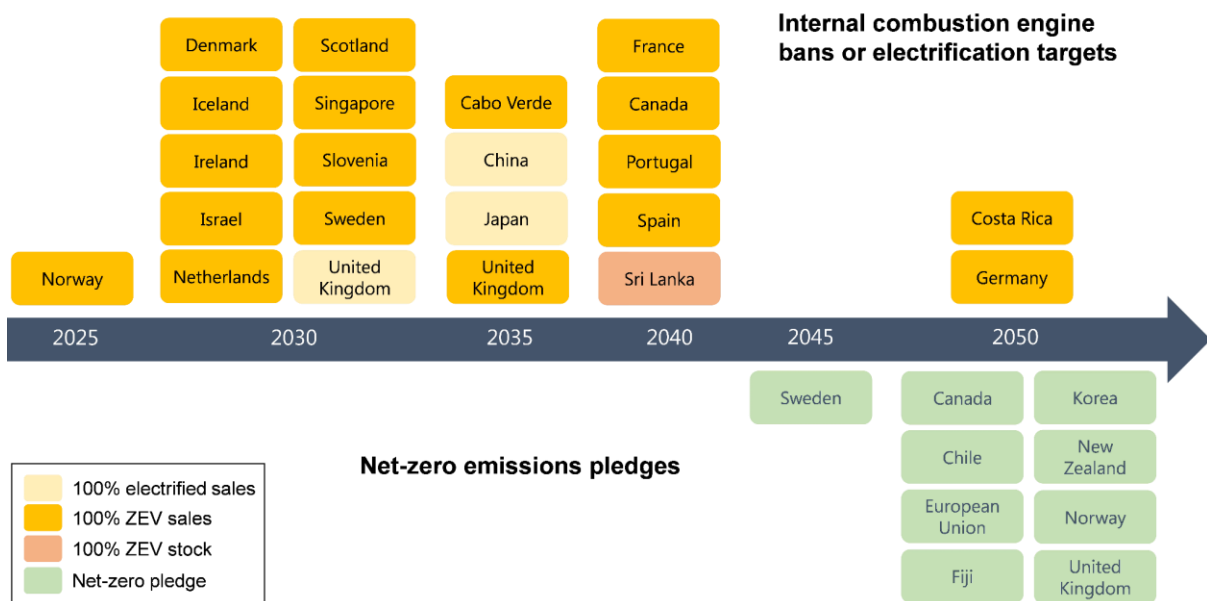
<https://www.reuters.com/business/retail-consumer/eu-proposes-effective-ban-new-fossil-fuel-car-sales-2035-2021-07-14> ¹³

<https://www.nytimes.com/2021/03/31/business/economy/biden-infrastructure-plan.html> ¹⁴

של 26.4% עד שנת 2030 ל-3,86 מיליארד דולר. למרות שהצמיחה אטית יותר, שוק המשאיות החשמליות עדיין צפוי להתרחב בשנים הקרובות עם מאמצים ניכרים של כמה ממשלות; קליפורניה פועלת בהדרגה למשאיות אפס פליטות וכמה חברות משתפות פעולה כדי להרחיב את ציי המשאיות והטנדרים החשמליים.

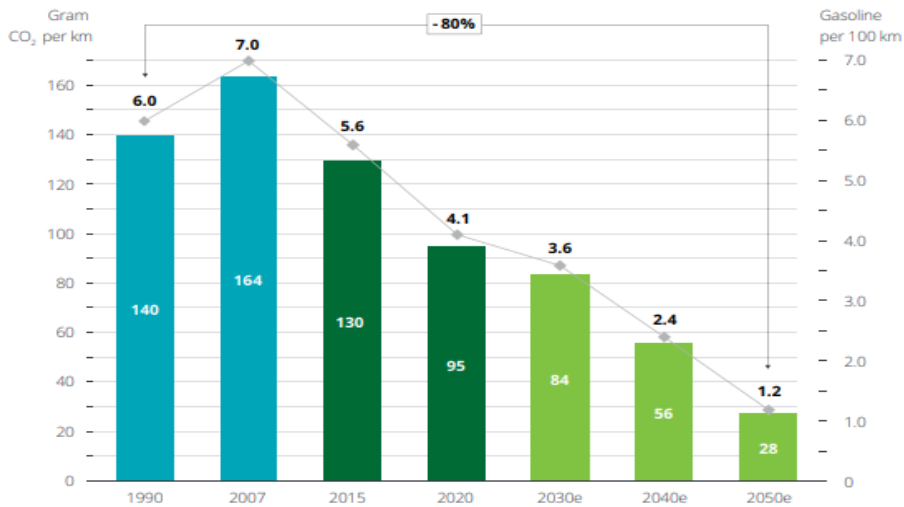
החברה מעריכה כי לשינויים רגולטוריים אלו תהיה השפעה חיובית על הפעילות העסקית של החברה, על יכולתה לגייס הון ולהגדיל מכירות במידה ותשלים בהצלחה את פיתוח מוצריה.

להלן תרשים המציין את הגידול במספר המדינות הקיימת לקידום רכבים חשמליים במקום רכבי בעירה פנימית¹⁵:

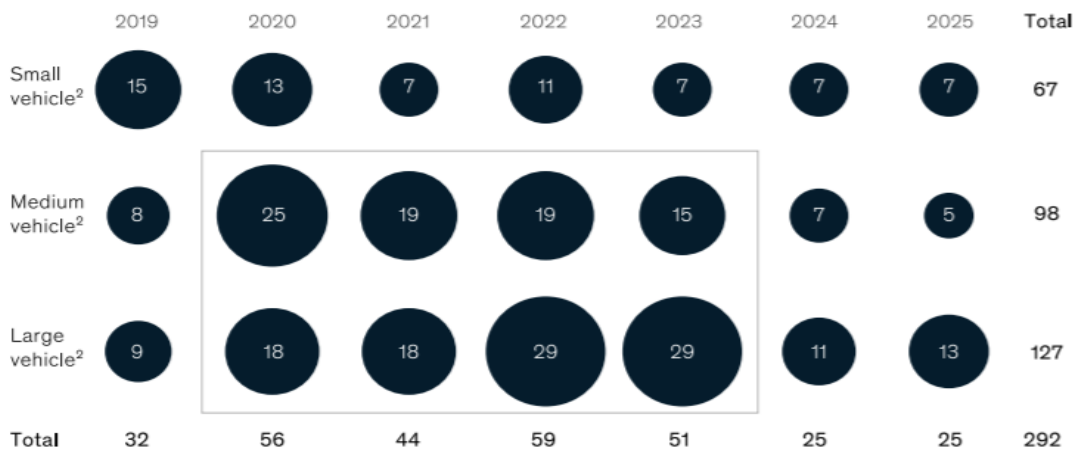


¹⁵ <https://thedriven.io/2021/05/06/by-2030-it-wont-make-sense-to-own-a-petrol-or-diesel-car>

להלן תרשים המדגים התפתחות צפויה של גבולות פליטת הפחמן הדו חמצני באירופה¹⁶:



להלן תרשים המדגים יצרנים אשר ישיקו כ-300 רכבים חשמליים (הפועלים על סוללות) חדשים (BEV) עד שנת 2025, עם דגש רב על כלי רכב בינוניים וגדולים על פי תאריך התחלת הייצור וגודל הרכב¹⁷: כולל יצרני ציוד מקורי אמריקאי, אירופאי, יפני ודרום קוריאני.



לפרטים בדבר מגמות בישראל להסרת חסמים סטטוטוריים לחשמול תחבורה ציבורית ראו סעיף 7.7 להלן.

¹⁶ <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/consumer-and-industrial/cz-fleet-management-in-europe.pdf>

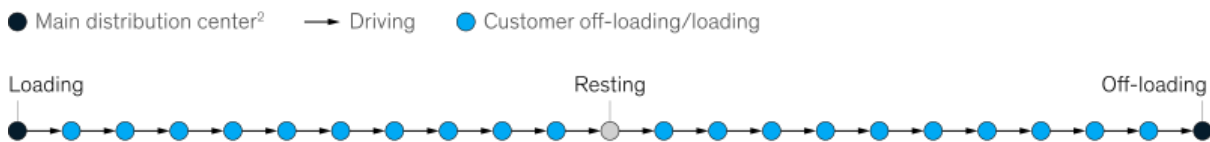
¹⁷ <https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Automotive%20and%20Assembly/Our%20Insights/The%20future%20of%20mobility%20is%20at%20our%20doorstep/The-future-of-mobility-is-at-our-doorstep.pdf>

7.3. מגמות בעולם - שינויים באמצעי תחבורה לבני אדם וסחורות

מגה-גלובליזציה היא המניע העיקרי לצמיחה של 50% בשרשרת האספקה העולמית ולתנועת סחורות במגזר השילוח העילי, שניהם צפויים להמשיך ולגדול בעתיד הנראה לעין. ככל שהמסחר האלקטרוני מגדיל את חלקו בכל המכירות הקמעונאיות, צומחים גם חברות ושירותי שילוח ומשלוח חבילות, המכונה בדרך כלל המערכת האקולוגית של המייל האחרון. לקוחות 'רגישים לעלות' לדמי משלוח, ולכן רכבי משלוח אוטונומיים (ADV) זוהו כפתרונות לטווח בינוני לצרכי משלוח במייל האחרון. בטווח הארוך, יידרשו פתרונות ברי קיימא לטעינת רכבי שילוח הפועלים בשרשרת האספקה העולמית ובמערכת האקולוגית של המייל האחרון. כבר עתה, חברות רבות מחשמלות את הציים שלהן והזדמנויות רבות קיימות עבור טעינה סטטית ודינמית אלחוטית לתמיכה בפעילויות הצי.

Short-haul deliveries using zero-emission trucks involve various activities and operations.

Typical journey characteristics, illustrative¹



Route description	Typical payload	Vehicle specifications	Typical goods	Operator structure
Pickup and delivery; milk runs; high predictability	5–8 tons	Rigid box truck (16 ton gross vehicle weight)	Consumer or industrial	Private fleet

¹Single driver, 11-hour day operation.

²Potential fuel-cell electric vehicle refueling; operations allow for battery-electric vehicle charging.

McKinsey & Company

ישנן ארבע מגמות מרכזיות המתרחשות בתעשיית הרכב ברחבי העולם שמגדירות את הכיוון העתידי של מגזר התחבורה: ניידות הופכת יותר ויותר (א) אוטונומית; (ב) מחוברת; (ג) חשמלית; ו-(ד) משותפת (ACES - Autonomous Connected Electric Shared) מגמות אלו מונעות על ידי שינויים כגון; התקדמות מיקרו-אלקטרוניקה, הירידה בעלות טכנולוגיית סוללות רכבים חשמליים, גידול באוכלוסייה, הגברת העיור וצמיחת הערים המרכזיות, פיתוח מכוון תחבורה ציבורית ושינויים בדרך שבה המשתמשים צורכים ומשלמים עבור אורח חיים דיגיטלי, שירותי בידור ונסיעות. בחדשנות בתחומי ה-ACES הושקעו 70 מיליארד דולר במחצית הראשונה של 2021. תעשיית הרכב הפכה לשם נרדף לתעשיית הניידות כאשר מכירות הרכב הפרטי יורדות משנה לשנה, והדורות הצעירים בסביבות עירוניות בוחרים בעיקר לא לרכוש רכבים פרטיים ובמקום זאת לצרוך ניידות כשירות (MaaS) ולשלם עבור השימוש בה.

7.4. מגמות בעולם – ציי רכבים חשמליים ותשתית טעינה

מדינות רבות התמקדו במדיניות לגבי כלי רכב פרטיים, אולם תקנות עבור ציי רכב פרטיים וציבוריים כאחד מוצגות ברחבי העולם. בריטניה קבעה שכל ציי הרכב והטנדרים הממשלתיים ישיגו אפס פליטות

עד שנת 2027. בחודש ספטמבר 2021, הודיעה גם בריטניה שכל האוטובוסים החדשים של התחבורה בלונדון ישיגו אפס פליטות, עם התחייבות לספק צי אוטובוסים של 100% אפס פליטות בלונדון עד שנת 2034.

עיריית פריז פועלת לקראת פריסת 800 אוטובוסים חשמליים עד 2024. חברת התחבורה הציבורית הפלמית De Lijn פרסמה בחודש יוני, 2021 מכרז ל-350 אוטובוסים חשמליים ותשתית טעינה לתמיכה בהפעלתם. בישראל, ביום 16 באוקטובר 2021, חברת התחבורה הציבורית אגד, פרסמה את תוצאות המכרז להצטיידות ב-200 אוטובוסים חשמליים החל מחודש אפריל 2022.¹⁸ ציים מקומיים במדינות אירופה עושים צעדים כדי להפוך את עצמם למפעילי חשמל, כמו HEAG mobile, מפעילת תחבורה בדרמשטאדט, גרמניה, במטרה להחליף את הצי שלה של 80 אוטובוסים עם אוטובוסים חשמליים עד 2025. בקופנהגן, דנמרק, מתקיימות תוכניות לצי אוטובוסים חשמלי בלבד עד שנת 2025, יחד עם צעדים לקראת משאיות אשפה חשמליות עד אותה שנה. החברה ממשיכה לעסוק בפילוט טעינת אוטובוסים, בעיקר בשיתוף עם רשויות עירוניות ומפעילי תחבורה בשוודיה, גרמניה וישראל. לפרטים בדבר אבני דרך והישגים של החברה בשנת 2021 וכן תיאור תהליכי הפיתוח של מוצרי החברה באמצעות הפרויקטים הציבוריים שלה, ראו סעיפים 7 ו-15.3, בהתאמה.

מפעילי צי רכבים שיתופיים אשר צפויים להפעיל מיליוני כלי רכב בערים ברחבי העולם הצהירו על כוונותיהם להפעיל ציי רכב חשמליים בלבד עד שנת 2040. ציי רכב ברחבי אירופה ממשיכים לחשמל את ציי הרכב שלהם.

בגזרת ציי השילוח למרחקים קצרים יותר ולמייל האחרון, כמה מציי הטנדרים האמריקאיים והאירופיים הגדולים ביותר כמו UPS, DHL, אמזון ו-Walmart הציבו כולם יעדי צי חשמלי שאפתניים. עבור מגזר זה, טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה יכולה להציע עלויות הון ותפעול נמוכות יותר, להאריך את שעות זמן הפעילות של הרכב ועם ניצול מוגבר של הרכב וחיסכון בזמן ובמקום בהשוואה לתחנות טעינה חוטיות.

חברות פרטיות אלו מהוות שוק יעד פוטנציאלי לפרויקטי הטעינה של החברה בטווח הקצר, שכן הן פחות תלויות בתהליכי מכרזים ורכישה ארוכים כמו רשויות ומפעילים ציבוריים, וכיוון שהן אינן מבססות בהכרח את פעילותן ממרכזי לוגיסטיקה גדולים מחוץ לעיר וברוב המקרים יש להן נדל"ן מוגבל, דבר המחייב פתרונות עם דרישות מרחביות מינימליות.

כמו כן, מפעילי ציים משותפים וציים על פי דרישה, כמו Uber, VIA, ו-Lyft המפעילים צי של מיליוני כלי רכב הצהירו על כוונותיהם להפעיל ציי רכב חשמליים.

ביום 27 באפריל 2021, פרסמה מחלקת הכבישים המהירים הפדרלית במשרד התחבורה האמריקני (U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration), מזכר הפונה למשרדי התחבורה הפדרליים העובדים מול משרדי התחבורה המדינתיים (State Departments of Transportation).¹⁹ מטרת המזכר היא לספק הבהרות לגבי השימוש הנכון (right-of-way) בכבישים מהירים ומינופם לצרכים ציבוריים דחופים. בכלל זאת, מביע המסמך תמיכה בקידום פרויקטים לשימושים שונים בכבישים לייעול התפוקה שלהם, ביניהם: פרויקטים להעברה והפצת חשמל,

¹⁸ <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001386318>

¹⁹ https://www.fhwa.dot.gov/real_estate/right-of-way/corridor_management/alternative_uses_guidance.cfm

פרויקטים לטעינה דינאמית בנתיבי תחבורה, קידום מתקני תדלוק/טעינה אלטרנטיביים ועוד. לגישת מחלקת הכבישים המהירים הפדרלית, שימושים אלה ואחרים יאפשרו פריצת דרך טכנולוגית-תחבורתית לחשמול וחיבור תחבורה אוטונומית וכן ייעלו את התפוקה של התשתיות הקיימות תוך צמצום עלויות והוצאות למשרדי התחבורה המדינתיים.

שינויי רגולציה כאמור עשויים להשפיע, להערכת החברה, על פעילותה העסקית של החברה לטובה ולהגדיל את פוטנציאל גיוס ההון והמכירות שלה ככל שמוצריה יפותחו בהצלחה.

ביום 2 בנובמבר 2021, פרסם משרד התחבורה השוודי (Trafikverket) מכרז לפריסת מקטעי כביש חשמלי אלחוטי באורך כולל של כ-42 ק"מ בין העיר הלסברג לעיר ארברו,²⁰ לטעינה של משאיות כבדות. במהלך חודש ינואר 2022 החל שלב הגשת ההצעות המקדימות להשתתפות, כאשר הצפי הוא שבמהלך שנת 2022 יפורסמו שלבים נוספים.

ביום 25 באוקטובר 2021, פרסם משרד התחבורה של מישגן בארה"ב (Michigan - MDOT Department of Transportation) בקשה להצעות (RFP- Request For Proposal) לסלילת כביש חשמלי באורך כולל של כ-1.6 ק"מ.²¹ בחודש פברואר 2022, זכתה החברה במכרז זה, כאמור בסעיף 3.715)) להלן.

ביום 2 בפברואר 2022, הוצגה תכנית מענקים עבור טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים במחלקת התחבורה האמריקאית (DOT – Department of Transportation) עבור פרויקטי טעינה של רכבים חשמליים קטנים. תכנית המענקים שאושרה הינה בהיקף של 50 מיליון דולר. כמו כן, נקבע כי יתועדפו פרויקטים לטעינה אלחוטית אשר מתמקדים במערכות טעינה שאינן מפריעות, חסכוניות ומועילות לציבור.²²

7.5. אימוץ הולך וגובר של טכנולוגיית הכביש החשמלי (ERS) כחלק מהאסטרטגיה להפחתת פליטת הפחמן בתחום התחבורה

בחודש פברואר 2021, אוניברסיטת קיימברידג' פרסמה מחקר שהגיע למסקנה שטכנולוגיית הכביש החשמלי מציעה את ההפחתה האפשרית הגבוהה ביותר של פליטת CO2 בהשוואה לכל שאר הטכנולוגיות האפשריות. כבישים חשמליים בשילוב עם מקורות חשמל מתחדשים יכולים להפחית את פליטת הפחמן ב-67% בהשוואה למשאיות שמשמשות בתאי דלק, כך שמערכות טעינה אלחוטיות שנפרסות באמצעות רשת של כבישים חשמליים מציעות אמצעים בעלי השפעה ניכרת לעמידה ביעדי אפס פליטות. הקרן הלאומית למדע מימנה את תוכנית ASPIRE, והעניקה 26 מיליון דולר לביטול מחסומי טווח וטעינה לשימוש ברכב חשמלי, למשל באמצעות טעינה אלחוטית. סוכנות האנרגיה הבינלאומית (IEA) עורכת מחקר לפיתוח הבנה ומודעות גלובלית רבה יותר של כבישים חשמליים.

להערכת החברה, בחזית מגמת אימוץ טכנולוגיית הכבישים החשמליים נמצאת מדינת שוודיה, עם תוכניות לפרוס 2,000 ק"מ של כבישים מהירים חשמליים עד שנת 2030 בכל המדינה. ראו את המפה

²⁰ https://www.trafikverket.se/contentassets/33b5c5e7e1634e1799e71734e132ce7d/samradshandlingar-feb-2021/e20_elvag_hallsbergorebro_vagplan_samradshandling_14_miljokonsekvensbeskrivning.pdf

²¹ https://www.michigan.gov/documents/mdot/MDOT_RFP_SS_REQ3524_Mueller_placeholder_735979_7.pdf

²² <https://lawrence.house.gov/media-center/press-releases/us-rep-lawrence-introduces-new-legislation-promote-wireless-ev-charging>

למטה של רשת הכבישים החשמליים המתוכננת. כמה פיילוטים ציבוריים בקנה מידה קטן הוכיחו את עצמם כמוצלחים, ופרויקט הפיילוט הבא מיועד לכביש חשמלי אלחוטי באורך כולל של 42 ק"מ בכביש E20, בין Hallsberg ו-Örebro.



מפה של 2000 ק"מ כבישים חשמליים מתוכננים בשוודיה.²³

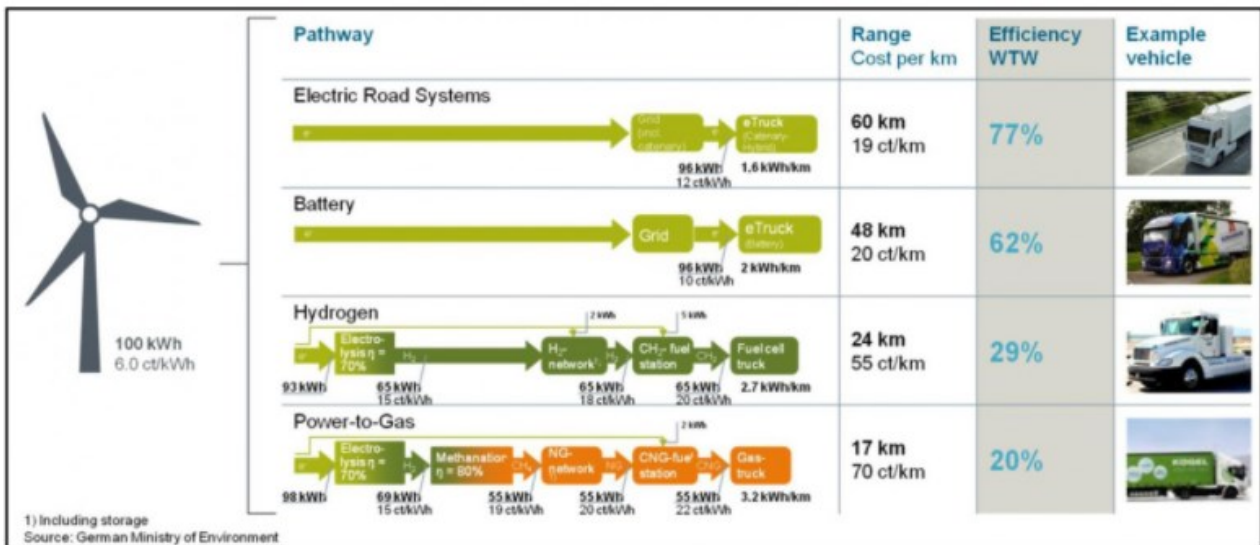
באיטליה, יצרניות הרכב המובילות Stellantis וחברת Iveco Bus, בשיתוף פעולה עם מפעיל כבישי אגרה איטלקי, בדקו מערכות כביש חשמלי אלחוטי עבור יישומי כביש אגרה בשנת 2021. השלב השני של הפרויקט יכלול 140 ק"מ של מערכת כביש חשמלי אלחוטי. בבריטניה, קבוצת העבודה האזורית DynaCov, מועצת העיר קובנטרי וחברת חשמל Western Power, החלו לחקור כבישים חשמליים אלחוטיים עבור יישומי אוטובוסים וצי מסחרי. בנוסף החלו לחקור את ההשפעה של הטכנולוגיה על הביקוש לאנרגיה והשפעות אחרות על רשת החשמל. בחודש ספטמבר 2021 הכריזה מושלת מישיגן, גרטשן ויטמר, על יוזמה חדשה לתשתית טעינה אלחוטית דינמית מובילה במדינה, והוציאה בקשה להצעות המתמקדות ביתרונות של טעינה אלחוטית

אינדוקטיבית כדי להפחית חרדת טווח, לקדם קיימות סביבתית ולקדם את יעדי המדינה של אימוץ המונית של תחבורה חשמלית.²⁴

איגוד התעשייה המוביל בגרמניה, BDI, המליץ לחשמל כ-4000-8000 ק"מ מרשת האוטובאן, מערך הכביש המהירים הפדרלי בגרמניה, של המדינה באורך 13,000 ק"מ כדרך הזולה ביותר להפחתת פחמן של הובלת משאות בכבישים. משרד הגנת הסביבה הגרמני הצהיר כי למשאיות המונעות על ידי סוללות יש יעילות כוללת של 62%, בהשוואה ל-77% עבור מערכות כביש חשמלי ורק 29% עבור משאיות תאי דלק מימן. מערכות כביש חשמליות מציעות גם את המסלול החסכוני ביותר לאפס פליטות עבור משאיות כבדות. ראו את הטבלה למטה.

²³ <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1524344/FULLTEXT01.pdf>

²⁴ <https://www.freep.com/story/money/cars/2021/09/21/whitmer-michigan-wireless-electric-vehicle-charging-road/5800094001>



החברה נבחרה כשותפה טכנולוגית לפרויקט eCharge במימון ממשלת גרמניה. הפרויקט בודק את נושא הטעינה האלחוטית הדינאמית היות והחוקרים נוכחו לדעת שזהו הפתרון ההוליסטי היחיד, זאת מאחר וזו הטכנולוגיה הידועה היחידה שיכולה לטעון את כל סוגי הרכבים החשמליים ולא רק כלי רכב כבדים. הקונסורציום שזכה בפרויקט כולל את פולקסווגן, אוניברסיטת Braunschweig ואת שותפת הבנייה הבינלאומית של החברה, Eurovia, חברה בת של קבוצת וינצ'י. החברה מתכננת לספק את טכנולוגיית טעינת הכביש האלחוטית שלה לפרויקט בשנת 2022.

לאחר השלמת חקירתה על טכנולוגיות טעינה אלחוטית בשנת 2021 (במסגרת קבוצת עבודה של ממשלת צרפת) בחודש אוקטובר 2021 הודיעה ממשלת צרפת על מימון של 200 מיליון אירו, הכולל מימון עבור פיילוטי ERS בקול קורא²⁵ לפרויקטים בנושא תשתיות שירות אוטומטיות ומקושרות. ניידות כביש מופחתת פחמן, קבוצת העבודה GT3 גם הגיעה למסקנה ששלב ראשון של פריסת 4,000 ק"מ של ERS אמורה להתחיל בשנת 2026.

7.6 תחרות, פיתוח וייצור מוצרים מתחרים/חלופיים למוצרי החברה

שוק תחליפי הדלקים לתחבורה נקיה הוא שוק משתנה, הכולל פתרונות רבים ומגוונים כגון הנעה באמצעות מימן או גז טבעי, וכן פתרונות אחרים של הנעה חשמלית כגון סוללות וקבלי על. פתרונות אלו עלולים לנגוס בחלקה של החברה בשוקי היעד. לפרטים אודות תחרות ומוצרים חלופיים למוצרי החברה, ראו סעיף 1212 להלן.

7.7 מגמות בישראל – הסרת חסמים סטטוטוריים לחשמול תחבורה ציבורית

ביום 18 באפריל 2021, פרסם משרד האנרגיה להערות הציבור את מסמך מפת הדרכים למשק אנרגיה דל פחמן עד שנת 2050.²⁶ מדובר בתוכנית מדיניות ארוכת טווח אשר נועדה להכין את תשתית משק האנרגיה בישראל, ואשר גובשה על רקע משבר האקלים, התקדמות הטכנולוגיה ומאפייניה של ישראל,

²⁵ <https://www.bpifrance.fr/nos-appels-a-projets-concours/appel-a-projets-mobilites-routieres-automatisees-infrastructures-de-services-connectees-et-bas-carbone>
²⁶ https://www.gov.il/BlobFolder/reports/energy_180421/he/energy_2050_new.pdf

ומתוך צורך להתמודד עם הפחתת פליטות גזי חממה. מפת הדרכים מסתמכת על 7 עקרונות כלליים אסטרטגיים: מעבר המשק לאנרגיית שמש ואיתו הצורך באגירה מאסיבית, השקעה ובחינת טכנולוגיות מתחדשות (לרבות מימן ותפיסת פחמן), טכנולוגיות עתידיות, פיתוח ותכנון רשת החשמל, קירוב הייצור לצריכה ברשת החשמל, טרנספורמציה אנרגטית במשק הביתי, ומעבר לרכב חשמל. ביחס למגזר התחבורה, התכנית מציגה יעדי מדיניות רבים לעשור הקרוב וביניהם הכנת תשתית החשמל בישראל להספקת החשמל הנוסף שיידרש למשק, הטבות מס רכישה ומכס על רכבים חשמליים, פריסת רשת עמדות טעינה, תשתיות טעינה בבנייה חדשה ובבתים משותפים, כלי רכב חשמליים, מוניות חשמליות, העברת מערך האוטובוסים העירוניים לחשמל ועוד.

ביום 21 ביולי, 2021 התקיים דיון פתוח בוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל) שבמסגרתו הוצגה לציבור הרחב תכנית תת"ל 130 שמטרתה להסיר את החסם הסטטוטורי לחשמול התחבורה הציבורית באופן רוחבי ולאפשר בטווח הזמן הקצר חשמל של מתקני תחבורה קיימים/מאושרים בכל מדינת ישראל, במטרה לעמוד ביעד משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לחשמול 60% מצי האוטובוס העירוני עד לשנת 2026.

7.8. שינויי אקלים

ככל שמשבר האקלים מחמיר, מדינות ותאגידים מאיצים יוזמות שמטרתן הפחתת פליטות גזי חממה (מיטיגציה), ו/או הסתגלות להשפעות הצפויות של שינויי האקלים (אדפטציה). מדינת ישראל מאיצה אף היא את יעדי הפחתת פליטות גזי החממה שלה. החלטת ממשלה 171 מיולי 2021 היא החלטת הממשלה האחרונה שהתקבלה ביחס להפחתת פליטות גזי החממה של ישראל כחלק ממחויבותה למאמץ העולמי, אשר קובעת יעדי הפחתת פליטות גזי החממה של 85% לפחות עד שנת 2050 ביחס לשנת הבסיס 2015, ויעד ביניים להפחתת פליטות גזי חממה ב-27% עד 2030 ביחס לשנת הבסיס 2015. אחד המרכיבים המרכזיים באסטרטגיית האקלים של ישראל הוא מעבר לכלכלה המבוססת על ייצור חשמל ממקורות מתחדשים ופיתוח מערכת תחבורה ירוקה. יעדי הממשלה באים לידי ביטוי בתזכיר חוק האקלים, התשפ"א-2021, שטרם התגבשה לכדי חקיקה מחייבת, אך קיימים סיכויים גבוהים כי חוק זה יעבור (במתכונת הנוכחית או במתכונת דומה) במהלך שנת 2022. יצוין בהקשר זה כי בנובמבר 2021, במסגרת ועידת האקלים של האו"ם שהתקיימה בגלזגו (COP26), התחייב ראש ממשלת ישראל להעלות את יעד הפחתת גזי החממה של ישראל למאזן אפס פליטות (Net Zero) עד לשנת 2050. נכון למועד דוח זה, יעד מחמיר זה טרם בא לידי ביטוי בהחלטת ממשלה מחייבת.

בנוסף, כחלק ממדיניות האקלים הלאומית של ישראל, ממשלת ישראל מקדמת מנגנון מיסוי פחמן באמצעות העלאת שיעורי הבלו ומס הקנייה על דלקים מאובנים (דלקים פוסיליים). בהתאם לכך פרסם משרד האוצר טיוטות של תיקון לצו בלו על דלק (הטלת בלו), התשס"ה-2005, ותיקון לצו תעריף מכס ופטורים ומס קנייה על טובין, התשס"ז-2017. אם התיקונים לתקנות אלה יאושרו, מנגנון מיסוי הפחמן ייצור העלאה הדרגתית של הבלו (ומס הקנייה) על סוגים שונים של דלקים מאובנים, לרבות גז טבעי, החל מה-1 בינואר 2023 ועד 2028. בטווח הקצר, מס זה צפוי להעלות את מחירי החשמל בישראל.

המוצרים והשירותים של החברה נועדו לסייע בתהליך הפחתת פליטת גזי חממה ובמעבר לכלכלה דלה או נטולת גזי חממה ובהתאם, צפויים לעלות בקנה אחד עם מדיניות האקלים של ישראל. עם זאת, בטווח הקצר, כפי שתואר לעיל, אם יכנסו התקנות האמורות לתוקף, צפויה עלייה במחירי החשמל.

7.9. מגפת הקורונה העולמית²⁷

מכיוון שמגיפת COVID-19 ממשיכה להשפיע על עסקים ושווקים ברחבי העולם, החברה הבחינה ב-4 שינויים מרכזיים בשנת 2021 כתוצאה ישירה מהמגיפה. ראשית, פעילות החברה ומצבה הפיננסי לא נפגעו מהותית מ-COVID-19 ופעילויות המחקר והפיתוח של החברה נמשכו ללא הפרעה. שנית, מגבלות על תנועת אנשים כתוצאה מסגרים לאומיים ובינלאומיים גרמו לעיכובים וביטולים של אירועים מסויימים, אך לא השפיעו באופן מהותי על פעילות החברה או על היחסים עם שותפיה ולקוחותיה; העבודה נמשכה עם התאמות מסוימות כמו עבודה מהבית. שלישית, למרות השפל הכלכלי בשנת 2020 עקב המגיפה, הייתה צמיחה ניכרת בשווקים ומגזרים רבים בשנת 2021. בסין, הביקוש להובלות מקומיות גדל ב-15% במאי 2021 בהשוואה למאי 2020 והביקוש לנוסעים ומטענים צפוי לגדול מ-53 טריליון ק"מ ב-2015 לעד 75 טריליון ב-2030. לבסוף, הפחתת פליטת ה-CO₂ בעקבות האטה כלכלית בשנת 2020 הראתה ירידה זמנית ברמות פליטת ה-CO₂ - לפני חזרה לרמות דומות או גבוהות יותר מלפני המגיפה. ההשפעה הזו של COVID-19 גרמה לעלייה במודעות הסביבתית, אשר, בשילוב עם תקנות ותמריצים ממשלתיים, הובילה לצמיחה בנתחי השוק של תחבורה חשמלית באירופה.

להערכת החברה, התכנית עשויה להשפיע לטובה על פעילותה העסקית של החברה ולהגדיל את פוטנציאל המכירות שלה בישראל ככל שמוצריה יפותחו בהצלחה.

7.10. המשבר הגיאו-פוליטי בין רוסיה לאוקראינה

בחודש פברואר 2022, החלה פלישת צבא רוסיה לאוקראינה. התגברות המתרחבות בין המדינות הובילה גורמים מערביים שונים, ובכללם ארצות הברית והאיחוד האירופי, להטלת סנקציות כלכליות שונות על רוסיה בכלל וכן סנקציות אישיות וכלכליות על אנשי המגזר העסקי והפוליטי הרוסיים, בפרט. כפועל יוצא, ללחימה בין המדינות והמשבר הגיאו-פוליטי המתפתח השפעות נרחבות גם על הכלכלה העולמית, ובין היתר, על תנודתיות גבוהה בשוקי ההון בארץ ובעולם ובשערי מטבע. למועד אישור הדוח, לאירועים הגיאו-פוליטיים האמורים לא קיימת השפעה מהותית על פעילותה של החברה. אולם, בשל היעדר יכולתה של החברה להעריך כיצד תתפתח הלחימה באוקראינה, את התרחבות המשבר הגיאו-פוליטי כאמור, התרחבות הסנקציות באופן בו יחולו גם על החברה או את ההשפעה של אלה על המשק הישראלי ככלל, אין ביכולתה של החברה להעריך בשלב זה את ההשפעה האפשרית, אם בכלל, שתהיה לאלה על תוצאות פעילותה בעתיד.

הערכות החברה באשר למגמות, האירועים וההתפתחויות בסביבה המאקרו כלכלית של החברה, לרבות ביחס להתפשטות נגיף הקורונה, אשר הייתה להם, או צפויה להיות להם, השפעה על פעילותה ועל תוצאותיה העסקיות, ובדבר אופן השפעתם על החברה, פעילותה ותוצאותיה, מהוות מידע הצופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר, על הנתונים שבידי החברה

²⁷ הודעה לעיתונות – התייחסות בנק ישראל להתפתחויות הכלכליות בעקבות התפשטות נגיף הקורונה מיום 4 במרץ 2020. Coronavirus: the world economy at risk של ה-OECD מיום 9 במרץ 2020.

למועד הדוח, ואשר אינו וודאי, שכן הוא מושפע ממכלול גורמים אשר אינם בשליטתה של החברה ונתון בין היתר להשפעת הגורמים המפורטים לעיל ובמסגרת גורמי הסיכון בתחום פעילותה של החברה (כמפורט בסעיף 28 להלן).

חלק שלישי – תיאור עסקי החברה בתחום הפעילות

8. מידע כללי על תחום מחקר ופיתוח טכנולוגיית כביש חשמלי אלחוטי (ERS)

8.1 כללי

למועד הדוח, פועלת החברה בתחום פעילות אחד - מחקר ופיתוח של מערכת טעינה אלחוטית של רכבים - סטטית, דינמית וחצי דינמית לרכבים חשמליים.

8.2 מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

8.2.1 למועד הדוח, החברה הינה חברת מחקר ופיתוח ואין כל ודאות כי יעלה בידה להשלים את פיתוח מוצריה ו/או את החדרתם לשוק הרלוונטי ו/או לשאת בעלויות פיתוח המוצרים ו/או להשיג את המטרות לשמן הם נועדו.

8.2.2 כמפורט בסעיף 0 לעיל, החברה מפתחת מגוון פתרונות טעינה אלחוטית על מנת לתת מענה לצרכיהם של מפעילי ציים בתחומים שונים, לרבות, אך לא רק, ציי אוטובוסים, מערכות תחבורה מהירה המתבססים על אוטובוסים (BRT), ציים לתחבורה משותפת על פי דרישה, ציי הובלות ארוכות טווח וציי שילוח לסביבה העירונית ולכבישים בין עירוניים. שוק הטעינה לצייים צומח במהירות ושוק תשתיות הטעינה לצייים העולמי מוערך כי יגיע לשווי של עשרות מיליארדי דולרים ארה"ב עד לשנת 2030 וימשיך לגדול בצורה דרמטית עד שנת 2040.²⁸ שוק השירותים הנוספים לפתרונות טעינה לציי רכבים צפוי לגדול לגודל שוק של מיליארדי דולר עד לשנת 2030.²⁹ צי הרכבים החשמליים העולמי, הכולל רכבים בבעלות פרטית, צפוי לגדול בצורה דרמטית עד שנת 2030, מ-7.8 מיליון רכבים לכ-95 מיליון רכבים, כאשר כמות האוטובוסים העירוניים והרכבים המסחריים הקלים צפויה לגדול במהירות הגבוהה ביותר.³⁰

להלן נתונים אודות השוק לרכבים הצפוי לפי ענף בעולם עד שנת 2030:

רכבים חשמליים (באלפים)		ענף
2030	2020	
3,218	515	ציי אוטובוסים ³¹
13,466	935	צייים משותפים על פי דרישה ³²
8,139	370	משאיות וטנדרים להובלות וציי משלוחים ³³
24,823	1,820	סה"כ שוק צפוי

²⁸ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

²⁹ ראו הי"ש 27 לעיל.

³⁰ <https://www.iea.org/articles/global-ev-data-explorer>

³¹ ראו הי"ש 29 לעיל.

³² ראו הי"ש 27 לעיל.

³³ ראו הי"ש 27 לעיל.

הצמיחה הנרחבת בשוק ציי הרכבים החשמליים, יחד עם המגמות העולמיות המפורטות בסעיפים 6,7.2 ו-7.4 לעיל, צפויה להשפיע באופן חיובי על הפעילות העסקית של החברה ועל מכירות פוטנציאליות של מוצרי החברה המוכנים מסחרית, כאשר התוספות של רכבים חשמליים חדשים לצי העולמי, מחייבות פתרונות טעינה נלווים.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח את הפיילוטים המפורטים בסעיף 15.3 להלן, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לחברה הכנסות כלשהן בגין המערכת. האמור בסעיף זה לעיל, מתבסס בעיקרו על הערכות ואמדנים סובייקטיביים של החברה על בסיס הנתונים המצויים בידה למועד זה. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 28 להלן.

8.3 מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

לפרטים בדבר מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על פעילותה של החברה, ראו סעיף 23 להלן.

8.4 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

בראיית החברה שוק הטעינה של רכבים חשמליים קשור בצורה מהותית לשוק הרכבים החשמליים, אשר חווה קפיצת מדרגה משמעותית במהלך 2021. לפי הסוכנות הבינלאומית לאנרגיה, נרשמו 475,000 רכבים חשמליים חדשים ב-2021, עליה של 93% אחוז לעומת שנת 2020. השוק הרכבים החשמליים התפתח מאוד מבחינת היצע המודלים החשמליים, ביצועי הרכבים, הורדת מחירים, הגדלת הטווח והיצע תחנות טעינה. כמעט כל יצרניות הרכב הגדולות התחייבו לייצור מוגבר של מודלים חשמליים. רבות מחברות אלו גם הציבו יעדים אגרסיביים למכירות רכבים חשמליים, כמו יצרניות הרכב וולוו ומרצדס בנץ שהצהירו על כוונתן למכור רק רכבים חשמליים עד שנת 2030 והיצרנית ג'נרל מוטורס עד 2035. בשנת 2040 צפויים לנסוע כ-140 מיליון רכבים חשמליים בכבישי ארה"ב, המהווים כ-40 אחוז מכלל הרכבים במדינה.

הגידול בשימוש ברכבים חשמליים במהלך 2021 גרם גם לגידול משמעותי במספר הקילומטרים שרכבים אלו נוסעים ולעליה בשימוש ברכבים חשמליים גדולים, בעיקר בקרב ציים מסחריים שמאמצים בצורה גוברת את נושא התחבורה החשמלית.

במהלך שנת 2021 היו מספר הנפקות בשוק הציבורי בארה"ב של חברות שעוסקות בטעינת רכבים חשמליים במקביל להנפקות של חברות נוספות בתחום התחבורה החשמלית.

8.5 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות, או שינויים במאפייני הלקוחות שלו

לפרטים בדבר התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות ושינויים במאפייני הפעילות שלו, ראו סעיף 7 לעיל.

8.6 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

להערכת החברה, ניתן להצביע על מספר גורמי הצלחה קריטיים בתחום הפעילות, ביניהם:

8.6.1 מומחיות, ידע ושימוש בטכנולוגיות חדשניות ומתקדמות

שיפור המומחיות, הידע וההבנה המקצועית בטכנולוגיה אשר בבסיס מערכות הטעינה החשמלית אותן מפתחת החברה, באופן שהמערכת פרי פיתוחה של החברה תוכל להתחרות בהצלחה במערכות הקיימות כיום בשוק, עשויים להשפיע באופן ישיר על תוצאות פעילות החברה בעתיד.

החברה עוסקת באופן פעיל בפיתוח הטכנולוגיה שלה במשך למעלה מעשור, במהלכן העמיקה את הידע והמומחיות שלה בטכנולוגיית טעינה אלחוטית, ייצרה את המרכיבים העיקריים של הטכנולוגיה שלה ופרסה את הטכנולוגיה המשולבת שלה בכבישים עירוניים ובין עירוניים, כחלק מפיילוטים עם גופים ממשלתיים, עירוניים ופרטיים, במסגרתם מפתחת החברה מערכות יחסים מתמשכות עם הגופים כאמור. כמו כן, החברה פיתחה מערכות יחסים ושותפויות עם יצרני רכב ויצרנים וגופים אחרים בתחום התשתיות בישראל ובעולם, החיוניים ליכולתה של החברה לחדור לשווקים ספציפיים.

החברה מעריכה כי פיתוח ומסחור של מוצרי הטעינה האלחוטית שלה, כולל טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי הייחודית שלה, יאפשר לחברה יתרון יחסי על פני פתרונות טעינה ידועים אחרים הקיימים בשוק. החברה פועלת באופן שוטף לשיפור מוצריה ושירותיה, התאמתם לצרכים הספציפיים של כל מגזר ולקוח ולביצוע כל ההתאמות הנדרשות לתקנים הרגולטוריים של כל שוק ושוק בו החברה פועלת. החברה ערכה וממשיכה לערוך ניסויים, בדיקות והדגמות נרחבות רבות בשטח, על מנת להציג את יכולותיה הטכנולוגיות וכן לקדם את מוצריה לקראת בשלות מסחרית. בנוסף, החברה פועלת ללא הרף לזיהוי מגמות חדשות, שווקים ולקוחות בתחום פעילותה במטרה להמשיך ולחדש ולהמשיך את הטכנולוגיה הייחודית שלה.

8.6.2 תקינה

היות וטעינה חשמלית אלחוטית הינה טכנולוגיה בתחילת דרכה, נדרשת הסדרה של התקינה בתחום זה. החברה נטלה חלק פעיל בקבוצות הבינלאומיות הממונות על הליך הסדרת התקינה של טעינה אלחוטית. למועד הדוח קיימות שתי ועדות תקינה בינלאומיות - הועדה הבינלאומית (IEC) של האיחוד האירופי ו-SAE האמריקאית. הצוות הטכני של החברה לוקח חלק פעיל ומספק ממומחיותו הטכנית לועדות האמורות לצורך גיבוש תקינה של טעינה אלחוטית באמצעות התקנים ICE61980 ו-SAEJ2594, אשר עוסקים בהעברת אנרגיה אלחוטית לצורך טעינה של רכבים חשמליים (בעיקר במקומות חנייה מוסדרים). תקנים אלו מתארים את הטכנולוגיה, ההגדרות והדרישות ממערכת הטעינה הן מבחינת רשת החשמל והן מבחינת

החיבור לרכב, וכן את רמות הקרינה המותרות בתוך הרכב ומחוצה לו ואת אופן העבודה בין היצרנים השונים וחברות הטכנולוגיה (המפתחות מטענים ותשתית רלוונטית התומכת טעינה). עם זאת, לחברה אין יכולת להעריך האם ומתי תקנים אלו יאושרו ויפורסמו.

בשנת 2016, אושר בישראל החלק הראשון בתקן IEC61980 על ידי מכון התקנים הישראלי. מערכת הטעינה הסטטית של החברה מפותחת בהתאם לתקני טעינה סטטית בינלאומיים, הכוללים בעיקר את תקן IEC61980.

הטכנולוגיה של החברה עברה בהצלחה בדיקות תאימות אלקטרומגנטית (EMC), ושדות אלקטרומגנטיים (EMF), הן בארץ והן בשוודיה על ידי בודקים חיצוניים.

החברה קיבלה אישור רשמי מהרשויות המוסמכות בהולנד, לפיו מקלט הרכב ויחידת הניהול פרי פיתוחה, המשמשים מרכיבים משמעותיים במערכת הכביש החשמלי האלחוטי של החברה, עומדים בדרישות התקן Regulation No. 10 לתאימות אלקטרומגנטית (בסעיף זה - "התקן").³⁴ התקן התקבל לאחר תהליך ארוך שכלל בדיקות של מקלט הרכב ויחידת הניהול במעבדה מובילה באירופה, אשר במסגרתן נבדקו, בין היתר, פליטה של קרינה אלקטרומגנטית, חסינות מפליטה אלקטרומגנטית ממקורות חיצוניים ועמידות בפני תנאי סביבה ורעידות. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי של החברה מיום 22 בספטמבר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-148074), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

יצוין, כי למועד הדוח, קיומה של תקינה בתוקף, לכשעצמו, אינו מהווה תנאי למכירת מוצרי החברה, כך שאם במועד בו תסיים החברה את פיתוח מוצריה לא תושלם התקינה הרלוונטית, יתכן כי החברה תחליט לפעול לפריסת תשתית הכביש החשמלי האלחוטי, וזאת בכפוף לעמידה בדרישות הרישוי בכל מדינה ו/או רשות מקומית אשר בשטחן תתבצע הפעילות.

8.6.3 יכולות החברה ביישום הטכנולוגיה שלה

להערכת החברה, היעילות, המהירות והפשטות בפריסת התשתית הדרושה להפעלת מערכות תחבורה חשמליות יעילות הן גורם חשוב בקליטה והרחבת השימוש ברכבים חשמליים. לשם כך, החברה פועלת באופן שוטף לשיפור המתודולוגיה והיעילות של פריסת טכנולוגיית הטעינה שלה בתנאי שטח אמיתיים, כולל במידת האפשר, אימוץ טכניקות פריסה פשוטות יותר, אוטומציה של תהליכי פריסה וייצור, שדרוג ציוד ייצור, הפחתת עלויות הרכיבים והגברת האבטחה בשרשרת האספקה, הכל על מנת להשיג מוכנות לייצור מסחרי והמוני בעלויות תחרותיות בטווח הקצר.

8.6.4 מוניטין

החברה שואפת לייצר שיתופי פעולה עם שותפים מקומיים הטובים והמתאימים ביותר בתחום בכל אחד משוקי היעד ואזורי הפעילות שלה. החברה מאמינה כי שיתוף פעולה עם שותפים מקומיים בעלי ידע ומומחיות, ניסיון וכן מותג מוכר בתחום הספציפי יחד עם המומחיות

³⁴ Regulation No. 10 הוא התקן הבינלאומי של האומות המאוחדות (United Nation) לתאימות אלקטרומגנטית. התקן עוסק באימוץ מרשמים טכניים אחידים לכלי רכב גלגליים (Wheeled Vehicles), ציוד וחלקים הניתנים להתאמה ו/או לשימוש בכלי רכב גלגליים כאמור, ובתנאים להכרה הדדית באישורים הניתנים על בסיס מרשמים אלה.

והניסיון של החברה, מהווה את האסטרטגיה המתאימה ביותר לצורך חדירה לאותם שווקים. עוד מאמינה החברה כי פעילויותה, בעבר ובהווה, מסייעות לבסס את מעמדה של החברה כמובילה בתחום של טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים. להערכת החברה, המוניטין הגובר של החברה, יחד עם השותפויות אותן בחרה לקדם, מסייעים לחיזוק מעמדה כמובילה בתחום הטעינה האלחוטית.

8.6.5 איכות כוח האדם

פעילותה של החברה, ופעילויות השיווק, מכירות, מחקר ופיתוח, ייצור והפריסה שהחברה מבצעת, כולן מחייבות כוח אדם מיומן ומקצועי בתחומו, בכדי לתת מענה לצרכי השוק ולהגיע לקהלי היעד. על מנת להגיע למסחור מוצריה בשווקים מרובים, החברה פועלת באופן שוטף לגיוס כוח אדם חדש למחלקות המתוארות.

8.7 שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

נכון למועד הדוח החברה מסתמכת על מספר מצומצם של ספקים ויצרנים לייצור ואספקה של רכיבי מפתח בהרכבת המוצר אותו מפתחת החברה, כגון קבלים, רכיבים אלקטרוניים וחומרי הגלם הדרושים לייצור סלילים, בעיקר נחושת.

להערכת החברה, לאור הביקוש ההולך וגדל לרכבים חשמליים בכלל ורכבים מסחריים חשמליים בפרט, היצע הספקים המייצרים את הרכיבים אותם צורכת החברה יגדל ויאפשר לחברה גמישות רבה יותר בכל הקשור לשרשרת האספקה.

8.8 מחסומי הכניסה והיציאה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

להערכת החברה, חסמי הכניסה והיציאה העיקריים בתחום הפעילות הינם, כדלקמן:

8.8.1 חסמי כניסה

(א) גיוס הון ומימון

פעילות מחקר ופיתוח בתחום של טכנולוגיה מתקדמת וחדשנית בו עוסקת החברה דורשת מימון בהיקף משמעותי ולאורך זמן עד להשלמת פיתוחה של הטכנולוגיה.

בהנחה של השלמת שלב המחקר והפיתוח, מעבר לשלב הייצור וההקמה של מיזמים עירוניים בתחום התחבורה החשמלית בשווקי היעד הפוטנציאליים של החברה בתחום הפעילות, דורש אף הוא מימון בהיקף משמעותי.

מיזמים מסחריים, לרבות הפעלה, שיווק והקמת ערוצי הפצה בתחום התחבורה החשמלית בשווקי היעד הפוטנציאליים של החברה, דורשים גם הם מימון משמעותי.

לאור כל האמור, יכולת החברה להמשיך ולגייס הון בעתיד הינה גורם מהותי הדרוש להצלחתה.

(ב) רגולציה

על אף פעילות החברה וההתקדמות בהטמעה ובתקינה של טכנולוגית טעינה אלחוטית דינמית (כמפורט בסעיף 8.6.2 לעיל), כל שוק וטריטוריה עשויים להגיב באופן שונה לטכנולוגיה, ועשויים לדרוש עמידה בדרישות נוספות וחובת רישוי מעבר לדרישות שיקבעו בתקנים בינלאומיים. במקרים כאמור, החברה עשויה להחליט כי אין זה תואם את האינטרסים האסטרטגיים שלה להמשיך ולפעול בשוק או בשטח האמורים. בנוסף, יתכן שהתקנים הבינלאומיים לא יאושרו או יאושרו באופן שונה מציפיותיה של החברה או שהחברה עלולה שלא לעמוד בתקנים האמורים.

(ג) יצירת שיתופי פעולה

פריסת תשתיות טעינה במרחב הציבורי, לרבות תחבורה ציבורית חשמלית, דורשת שיתוף פעולה בין מספר רב של גורמים, ובכללם גופים פרטיים וגופים ממשלתיים. שיתוף פעולה זה הכרחי לצורך ביצוע המיזם ובכל אחד משוקי היעד נדרש שותף אסטרטגי המסוגל להוציא לפועל את תוכניותיה העסקיות של החברה ופעילויותיה.

במהלך השנים האחרונות, שמה החברה דגש על פיתוח מערכות יחסים ארוכות טווח עם גופים ממשלתיים וכן עם גופים יצרנים וגופים העוסקים בתחום התשתיות בארץ ובעולם ומגוון רחב של שותפים נוספים בשוקי היעד. יכולת החברה ליצור ולבסס מערכות יחסים ושיתופי פעולה כאמור הינה גורם מהותי להצלחתה של החברה ותוצאות פעילותה.

לפרטים נוספים בדבר שיתופי פעולה של החברה, ראו סעיף 24 להלן.

8.8.2 חסמי יציאה

מיזמי תחבורה ציבורית ותשתיות מאופיינים בהתקשרויות ארוכות טווח עם רשויות וגופים המפעילים את המיזם. להערכת החברה, לאחר תחילת ייצור מוצריה ושיווקם, ובדומה לנוהג הקיים בשוק, המקומי והעולמי, חסם היציאה העיקרי ינבע מהתחייבויותיה של החברה בפני לקוחותיה לתקופת אחריות, תחזוקה והמשך ייצור מוצריה, בהתאם למקובל בשוק. להערכת החברה, לכשתחל בהליך ייצור, שיווק ופריסת התשתית של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי, תידרש החברה להתחייב בפני לקוחותיה לתקופת תחזוקה ואחריות בת מספר שנים ממועד סיום ההתקנה.

8.9 תחליפים למוצרי תחום הפעילות והשינויים החלים בהם

פיתוח מוצרי החברה נועד להוות תחליף לרכבים המונעים על ידי דיזל או בנזין. במקביל לפיתוח מוצרי החברה, ישנם תחליפים נוספים לאספקת אנרגיה לרכבים בפיתוח, ביניהם אמצעי טעינה חוטיים סטטיים - בעיקר בנושא טעינה מהירה (Fast Charging), אמצעי טעינה חוטיים לטעינה תוך כדי נסיעה (דינמיים), אמצעי טעינה אלחוטיים סטטיים, ואמצעי אגירת אנרגיה חלופיים כגון מימן.

להערכת החברה, ניתן לסווג הטכנולוגיות המתחרות בטכנולוגיה אותה מפתחת החברה למספר קטגוריות:

(א) אמצעי טעינה חוטיים סטטיים

למועד הדוח, מרבית טעינת רכבים חשמליים בעולם מתבצעת באמצעות טעינה חוטית סטטית, שהינה טכנולוגיה בשלה המיוצרת על ידי יצרנים רבים. טעינה סטטית חוטית מתבצעת באמצעות כבל חשמל הניתן לחיבור פיזי למחבר יעודי ברכב החשמלי.

בראיית החברה, קיימים מספר חסרונות לטעינה חוטית ביחס לטעינה אלחוטית. בין החסרונות העיקריים של טעינה חוטית סטטית (בחניון לילה או עמדת הטענה) ניתן למנות את החסרונות הבאים:

- שטח פיזי - עמדות הטעינה הסטטיות דורשות הקצאת שטח נדל"ן בדומה לעמדות תדלוק. הקצאת הנדל"ן מצמצמת את שטחי התמרון ואת מספר מקומות החניה הזמינים במסוף.
- חיבור ידני – קיים סיכון תפעולי בכך שחיבור הכבל לשקע הטעינה באוטובוס לא יעשה כראוי וללא בדיקה ידנית שאכן זורם חשמל לסוללה. כתוצאה מכך, יתכן שהאוטובוס לא יהיה מוכן לפעילות בתחילת היום.
- גודל - ככל שמתח הטעינה גדל כך גדל גם עובי כבל הטעינה ומשקלו. כתוצאה מכך, גדל גם הקושי הפיזי בהפעלתו ובמרווח התפעול הנדרש לשם כך.
- בלאי ושחיקה – קיים בלאי בחיבורים הפיסיים לאוטובוס ובכבלי הטעינה. כמו כן, קיים חשש מקריעת כבלים ומפגיעה פיסית בעמדות הטעינה במהלך תמרוני רכבים במסוף.
- נראות – מקבלי החלטות עירוניים נרתעים מריבוי עמדות טעינה פיסיות במסופי תחבורה ציבורית הממוקמים בלב הערים, משיקולים של נראות המרחב העירוני.

להערכת החברה, מערכות הטעינה האלחוטיות שמספקת החברה, אשר מיועדות, בין היתר, להיות מוטמעות בחניוני הלילה הן בעלות פוטנציאל להסרת חלק מהחסרונות המפורטים לעיל, כמפורט להלן:

- שטח פיזי – לא נדרש שטח נוסף למיקום עמדות טעינה מאחר ואלו מוטמעות מתחת לקרקע של החניות הקיימות.
- חיבור אלחוטי – חיבור אלחוטי אינו דורש תפעול ידני של הכבלים, אינו מייצר שחיקה של רכיבי הטעינה באוטובוס ומצמצמת האפשרות לפגיעה פיזית במערכת עקב תמרון רכבים.
- השפעה על המרחב העירוני - למערכת תת קרקעית אלחוטית אין השפעה על נראות המרחב העירוני ורכיביה אינם מייצרים הפרעה פיזית לתפעול המסוף.

נוסף על היתרונות המפורטים לעיל, ומאחר שמערכות טעינה אלחוטיות אינן מצריכות מקום פיסית ואינן מפריעות להתנהלות השוטפת במסוף או חיבור פיסית לשקע הטעינה, ניתן לפרוס עמדות אלו גם

ברציפי העלאה/הורדה או בנתיבי גישה בהם שוהים האוטובוסים מספר דקות בכל מסלול, ולנצל דקות המתנה אלו לטעינת האוטובוסים במהלך היום על מנת להבטיח תפקוד מלא עד לסיום פעילותם היומית.

להלן טבלה המציגה השוואה בין טעינה חוטית לטעינה אלחוטית סטטית בחניונים תפעוליים ומסופי תחבורה ציבורית:

תחומי השוואה	טעינה חוטית	טעינה אלחוטית
שטחים נדרשים	כ-2.5 מ"ר לעמדה / רצועה ברוחב של כ-1.5 מ' לשורת עמדות.	לא נדרש מקום פיזי, התשתית הינה מתחת לפני הקרקע.
היבטי תפעול	נדרש חיבור ידני ונדרש לוודא זרימת חשמל לסוללה.	הטעינה מתבצעת ללא התערבות חיצונית.
היבטי אחזקה	פגיעה פיזית בעמדות, קריעת כבלים, שחיקת חיבורי טעינה, אחזקת כלל העמדות.	אחזקת רכיבי יחידת ניהול בלבד.
נראות	נראות מלאה של עמדות הטעינה והכבלים	אין - התשתית מתחת לפני הקרקע.
הספקי טעינה (לעמדה)	150kW	120kW
יכולות טעינה מזדמנת (Opportunity Charging)	לא מתאפשרת במהלך הפעילות היומית מאחר שנדרש חיבור פיזי לעמדות בתאי החניה בלבד.	ניתן לפרוס תשתית ברציפי העלאה, הורדה ונתיבי המתנה לטעינה במהלך הפעילות היומית.
עלויות פריסה	עמדות יקרות מחוברות ישירות לתשתית החשמל.	עמדות זולות מחוברות ליחידת בקרה מרכזית.

ניכר כי מערכת טעינה אלחוטית תת קרקעית מספקת פתרונות רבים מהאתגרים העומדים בפני מתכנני מתקנים התפעוליים, גורמי התפעול ומקבלי החלטות העירוניים.

(ב) טעינה מזדמנת - Opportunity Charging

טעינה סטטית של ציי אוטובוסים וציים מסחריים אחרים כגון משאיות חלוקה מתבצעת בעיקר על ידי טעינת לילה בחניון המחייבת שימוש בסוללה גדולה על מנת לאפשר תפעול רצוף במשך יום עבודה מלא. סוג טעינה נוסף המשתלב או מחליף טעינת לילה לאוטובוסים הוא Opportunity Charging על ידי פנטוגרף (טעינה עילית מהירה). בעת האחרונה המגמה היא שימוש בטעינת לילה בגלל אתגרים רבים ב- Opportunity Charging כגון הצורך לעצור לשם טעינה גם אם אין צורך תפעולי בכך, הצורך בחיבור חשמל גדול במיקומים שונים וקשיים תפעוליים וטכנולוגיים נוספים.

(ג) אמצעי טעינה חוטיים דינמיים

כיום נמצאות בפיתוח מספר טכנולוגיות המעבירות חשמל מהכביש לרכב תוך מגע פיזי עם הכביש באמצעים שונים. עם זאת, למיטב ידיעת החברה, אין כיום טכנולוגיה בשלה מסוג זה.

(ד) אמצעי אגירת אנרגיה חלופיים

אמצעי האגירה החלופי העיקרי בתחום התחבורה החשמלית הוא מימן אשר נחשב לטכנולוגיה עתידית אפשרית בעיקר בתחום הרכבים הכבדים.

8.10 מבנה התחרות בתחום הפעילות והשינויים החלים בו

לפרטים אודות התחרות בתחום הפעילות, ראו סעיף 12 להלן.

9. מוצרים בפיתוח

9.1 כללי

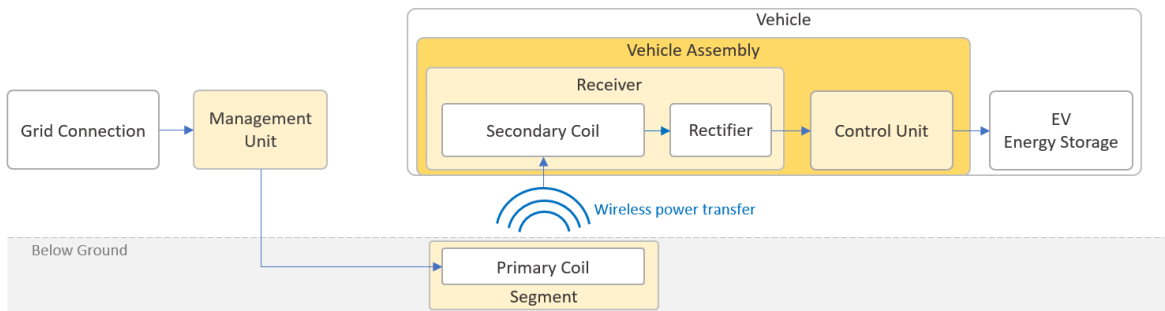
נכון למועד הדוח, החברה עוסקת במחקר ופיתוח של מערכות טעינה אלחוטיות לרכבים חשמליים - פתרונית טעינה סטטיים, דינמיים וחצי דינמיים לרכב חשמלי, ובפיתוח מוצרים משלימים, כמפורט בסעיף 15.2 להלן. החברה היא חברת טכנולוגיה ורובם המכריע של עובדיה מתמקדים בפעילויות מחקר ופיתוח. הטכנולוגיה והמוצרים מפותחים בתוך החברה לצורך הצלחה בתחום הטעינה האלחוטית. מערכת הטעינה האלחוטית פרי פיתוחה של החברה ומרכיביה נמצאים בפיתוח במשך שנים רבות ומשתפרים כל העת בהתאם למשוב המתקבל מהפילוטרים והפיתוחים בעולם הטעינה האלחוטית.

כאמור בסעיף 8.6.2 לעיל, במהלך הרבעון השלישי של 2021, קיבלה החברה אישור רשמי מהרשויות המוסמכות בהולנד, לפיו מקלט הרכב ויחידת הניהול פרי פיתוחה, המשמשים מרכיבים משמעותיים במערכת הכביש החשמלי האלחוטי של החברה, עומדים בדרישות התקן Regulation No. 10 לתאימות אלקטרומגנטית. להערכת החברה, אישור זה הינו הישג חשוב לקראת סיום פיתוח המערכת של החברה שכן הוא מאפשר לחברה לשלב את מקלט הרכב פרי פיתוחה בכל כלי רכב.

הטכנולוגיה המפותחת על ידי החברה מבוססת על תשתית סלילים המוטמנת מתחת לפני השטח של נתיב הנסיעה, המאפשרת העברת אנרגיה באופן אלחוטי לכלי הרכב הנעים על הנתיב. העברת האנרגיה האמורה, משמשת להנעת כלי הרכב ולטעינת הסוללה החשמלית של כלי הרכב באופן רציף תוך כדי נסיעה, וכן לטעינת הסוללה בעת חניה ועמידה.

החברה מפתחת את המערכת במטרה לאפשר התקנה קלה ובעלות נמוכה, וזאת לצד עמידה בתנאי הסביבה ותחזוקה שוטפת מינימלית. הטכנולוגיה של החברה מבוססת על אינדוקציה תהודה בין שני סלילי נחושת המאפשרת העברת אלחוטית של אנרגיה. קטעים מתחת לכביש מכילים סלילי נחושת, המשמשים כסלילים העיקריים. מקלטים המותקנים ברכבים מכילים גם סלילי נחושת, המשמשים כסלילים המשניים. כאשר מקלט ממוקם מעל מקטע סליל מתרחש תהליך זיהוי, ולאחר מכן העברת אנרגיה אלחוטית בין הסלילים. תשתית הסליל היא פסיבית לחלוטין עד שמקלט עם סליל משני נמצא ישירות מעל מקטע סליל, וכל מקטע המרכיב את התשתית מופעל באופן עצמאי.

Energy Flow Diagram



האנרגיה במערכת היא אנרגיה המתקבלת מרשת החשמל הארצית, אותה המערכת ממירה לאנרגיה משתנה בתדר 85KHz. כל קטע כביש תת קרקעי הוא באורך של כ-1.65 מטר וניתן לשלוט בכל קטע בנפרד. יחידת התקשורת מנהלת את התקשורת בין הרכבים למערכת לצורך זיהוי, לפתוח ערוץ אנרגיה, ליזום טעינה וכו'.

מקלט הרכב מפותח באופן גנרי, ובכך מאפשר התקנה של מספר מקלטים במקביל על מנת להגדיל את כמות האנרגיה המועברת לרכב לפי הצורך. כך למשל, רכב פרטי יצויד במקלט אחד, אוטובוס יצויד בשלושה מקלטים ומשאיות יצוידו בעד שבעה מקלטים, כפי שמחישות התמונות הבאות:



נכון למועד הדוח, החברה משקיעה מאמצים בהמשך הפיתוח והאופטימיזציה של רכיבי המערכת השונים לשלושת פתרונות הטעינה (סטטי, דינמי וסמי-דינמי).

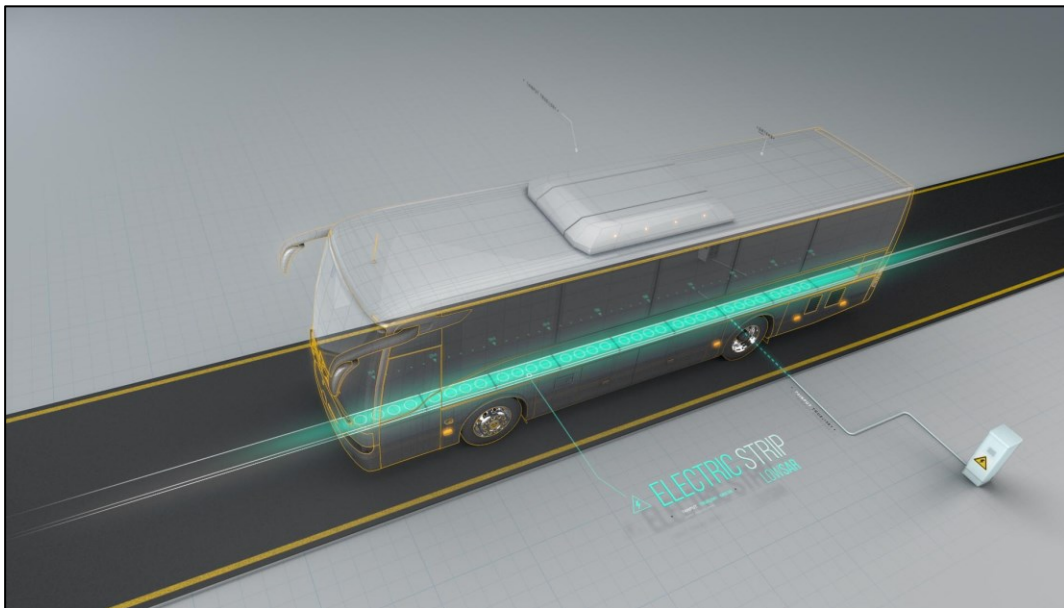
1. **דינמי (D-WPT)** - פתרון המיועד לטעינת כלי רכב בתנועה, כאשר הטעינה מתבצעת על מסלול הנסיעה היומיומי.
2. **חצי דינמי (S-WPT)** - פתרון המיועד לטעינת רכבים במצב במתנה ונסיעה איטית מאוד כגון מוניות הממתכות לנסעים ביציאה מנמל תעופה.
3. **סטטי (SD-WPT)** - פתרון המיועד לטעינה נייחת במסופי אוטובוסים, חניוני ציי רכבי שילוח, חניוני משאיות חלוקה, תחנות מנוחה וחניונים.



כמפורט בסעיף 3 לעיל, בשלב הראשון, החברה מייעדת את הפתרונות המוצעים על ידה, ככל שיושלם פיתוחם בהצלחה, לתחבורה ציבורית חשמלית, רכבי חלוקה למרחק קצר (Last Mile), מוניות ומשאיות כבדות הנוסעות במסלולים קבועים. בטווח הארוך, בכוונת החברה להתאים את הפתרונות המוצעים על ידה להטענה חשמלית של כלי תחבורה נוספים, כגון רכבים עבור תחבורה שיתופית עירונית (דוגמת Car2Go), ורכבים פרטיים.

9.2 מערכת טעינה אלחוטית דינמית - "הכביש החשמלי האלחוטי"

בתרשים להלן דוגמה למערכת הכביש החשמלי האלחוטי שהחברה מפתחת נכון למועד הדוח:



להלן תרשים סכמטי של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי:



לפרטים נוספים אודות המרכיבים השונים של המערכת אותה מפתחת החברה, לרבות שלבי הפיתוח, ראו סעיף 15 להלן.

יובהר, כי לאור אופייה של החברה כחברת מחקר ופיתוח ועל רקע העדר הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי החברה בתחום הפעילות ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצריה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הם נועדו עלולה השקעת החברה בפיתוח מוצריה לרדת לטימיון. כמו כן, תידרש החברה לגייס את ההון הנדרש יתכן כי לא תצליח להמשיך בפעילותה. מוצריה, אם בכלל, וככל שלא תצליח לגייס את ההון הנדרש יתכן כי לא תצליח להמשיך בפעילותה. בנוסף, כל ההערכות והאמדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת פיתוח מוצרי החברה, מועדי ההשלמה, ביצוע פיילוט ותחילת ייצור ושיווק) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד כהגדרתם בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות מי מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 28 להלן.

9.3 תיאור השווקים המיועדים של מוצרי החברה

(א) ציי אוטובוסים עירוניים

מפעילים של ציי אוטובוסים מתמודדים עם אתגרים מרובים במעברם מהנעה באמצעות מנועי דיזל להנעה חשמלית. מבחינה תפעולית, טעינה לילית מגבילה את השימוש באוטובוסים בשל ההשבתה הנדרשת לטעינה, ומגבלת טווח הנסיעה משפיעה על שעות הפעילות ותדירות השירות של ציי האוטובוסים. השימוש בטעינה מהירה במהלך הטעינה הלילית, במצב בו ישנם מספר אוטובוסים שעושים שימוש בתחנה, מוסיפה מורכבות בעת קביעת סדרי הטעינה בין האוטובוסים. כמו כן, טעינה מהירה עשויה לגרוע מאיכות הסוללה ובשל כך ביעילות האוטובוס. מנקודת מבט כלכלית, רכישת אוטובוסים עם סוללות גדולות יותר כרוכה בעלויות גבוהות מאוד ותשתית הטעינה עשויה לתפוס שטח מהותי בתחנות עמוסות.

החברה שואפת להציע פתרון טעינה מלא, המותאם לצרכיו הייחודיים של מפעיל הצי, לאחר ניתוח דרישותיו התפעוליות, ובהתבסס על שלושת מצבי הטעינה: טעינה סטטית בתחנות אוטובוסים מרכזיות לטעינת לילה בשעות בהן האוטובוסים אינם פעילים, איזורי טעינה חצי

דינמיים בתחנות שבהן אוטובוסים יכולים לעצור לטעון בין נסיעות, לפני הנסיעה ובסופה וכן טעינה דינמית לאורך נתיב הנסיעה של אוטובוס נתון.

ניתוח של מספר רב של קווי אוטובוס שונים מראה כי ניתן למקם באופן אסטרטגי את קטעי הדרך החשמליים לטעינה דינמית במקטעים ספציפיים לאורך נתיב הנסיעה כדי לתמוך במספר רב של קווי אוטובוס ובאמצעות כך לענות על מרבית צרכי הטעינה של צי האוטובוסים.

בראיית החברה, אלו הם יתרונות המערכת המפותחת על ידי החברה:

- בעלת פוטנציאל להביא להפחתת השקעות הוניות ברכש אוטובוסים חשמליים (כתוצאה אפשרית של הקטנת הסוללה) וכמות חיבורי החשמל (יחידת ניהול יכולה לנהל מספר עמדות טעינה לעומת עמדת טעינה קווית).
- בעלת פוטנציאל להוביל להפחתת עלויות התחזוקה והתפעול השוטפות בעזרת התבססות על תשתית טעינה תת קרקעית.
- טעינה לאורך שעות הפעילות ובזמנים "מתים" מאפשרת אופטימיזציה של גודל צי האוטובוסים על ידי העלאת זמן השירות שכל אוטובוס חשמלי מספק.
- בעלת פוטנציאל להוביל להפחתת הספק חיבור החשמל באמצעות תשתיות טעינה חצי דינאמית ודינאמית המאפשרות פריסה של חיבורי החשמל לאורך מקטעים רבים יותר.
- טעינה אוטומטית ללא תלות בנהג או בחיבור פיזי לטעינה לאור התבססות על מערכת טעינה אלחוטית ללא חלקים נעים.
- מערכת טעינה תת קרקעית מלאה ללא מרכיב ויזואלי המאפשרת הפחתת שטח חניון הטעינה.
- תוכנה לניהול טעינה חכמה עבור ציי האוטובוסים.
- יתרונות נוספים של שילוב טעינה דינמית - הפחתה נוספת בעלות המעבר לצי חשמלי על ידי הקטנת הספק הסוללה באופן משמעותי.

(ב) ציים של טנדרים למרחקים קצרים (Last Mile) (משאיות חלוקה עירוניות)

רכבים אלו מתאפיינים בכך שהם מבצעים נסיעות בטווחים יחסית קצרים ובכך שאינם פועלים 24/7, מה שמאפשר להם זמן להיטען במרכזי הלוגיסטיקה או ההפצה. בראיית החברה, הפתרונות הסטטיים והחצי-דינמיים של החברה הם אידיאליים לפעילות רכבים מסוג הזה, כאשר הם יכולים להיטען בזמן העמסה או פריקת סחורה, או בזמן החנייה בסוף המשמרת.

(ג) שירות למפעילי ציים משותפים (מוניות)

לעתים קרובות, טווח הנסיעה היומי של מונית עירונית גדול מקיבולת הסוללה שלה, בין אם המונית מונעת על ידי נהג אחד ובין אם על ידי מספר נהגים העובדים במשמרות. הקצאת זמן לטעינה בשעות הלילה או בין המשמרות, פירושה אובדן הכנסות פוטנציאליות עבור הנהגים ו/או המפעיל. לעיתים קרובות מפעילי ציים משותפים אינם שוכרים או מחזיקים בבעלותם חניונים לשימוש רכבי הצי ונאלצים להסתמך על תחנות טעינה ציבוריות. ערים רבות מתקשות ואף נרתעות מפריסת תחנות טעינה במרכזן וואו במקומות נוחים, מה שמאלץ את נהגי המוניות לנסוע

מחוץ לאזור השירות הראשי שלהם על מנת לטעון את רכבם ולאבד לקוחות פוטנציאליים חדשים.

בראיית החברה, הפתרונות הסטטי והחצי-דינמי של החברה מאפשרים מתן מענה לצרכי הטעינה של נהגי המוניות ויכולים להקל על מעבר מוניות להנעה חשמלית. הפתרון החצי-דינמי שמציעה החברה מותאם במיוחד למונית עירונית, כאשר ניתן לחשמל קטעי דרך ייעודיים מחוץ לשדות תעופה, תחנות רכבת ומוקדי תחבורה נוספים, בהם נהג המונית יכול להטעין את הרכב בזמן שהוא ממתין בתור לאסוף נוסעים.

בנוסף, עיריות יכולות למנף את העובדה שתשתית הטעינה של החברה הינה תת קרקעית ולאפשר מפרצי טעינה הפזורים בעיר במפרצי מוניות קיימים, אזורי חניה ואיזורים נוספים ברחבי העיר ללא מגבלות בטיחות, בלאי, השחתה או הקצאת שטחים לאורך המדרכה לצורך הקמת עמדות טעינה.

להערכת החברה, עם התרחבות פריסת מקטעי הטעינה הדינמיים של החברה שישמשו אוטובוסים, יוכלו גם מוניות להנות מהתשתית האמורה. כך מאמינה החברה כי תושג אופטימיזציה של זמני טעינה והפחתה משמעותית, עד כדי ביטול, של הצורך בעצירה לצורך טעינה.

(ד) ציי הובלה ומשלוחים מנקודה לנקודה (P2P)

משאיות כבדות המספקות מטענים מנקודה לנקודה בדרך קבועה או משתנה, למשל מנמל למרכז לוגיסטי או ממרכז אחד לאחר, צורכות אנרגיה בקצב גבוה ודורשות סוללות בעלות קיבולת גדולה במיוחד לפעילותן היומיומית. במקרים רבים, אף הסוללות הגדולות ביותר שקיימות מתקשות לספק מענה בכדי לתמוך בצרכי התפעול היומיומיים של המשאיות. הזמן הארוך שנדרש לטעינת הסוללות גורם להגבלת טווח הנסיעה של המשאיות ולירידה בניצול התפעולי, מה שגורם לעיכוב העיקרי במעבר לציי חשמל בתחום הזה.

החברה מציעה, בנוסף לטעינה סטטית כאשר המשאיות חונות, שילוב של טעינה חצי דינמית ודינמית. ניתן להשתמש בטעינה חצי דינמית כאשר משאיות עומדות, לדוגמה, בתור לכניסה לאיזורי העמסה ופריקה של מטענים, ולספק טעינה בזמן שהמשאיות מועמסות ונפרקות ממטען ולשלב זאת עם טעינה דינמית לאורך נתיבים קבועים שעונים על צרכיו של הצי.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לחברה הכנסות כלשהן בגין המערכת. האמור לעיל בהתייחס לשווקים הפוטנציאליים של מוצרי החברה משקף אסטרטגיות עתידיות אפשריות של החברה בלבד ואין כל ודאות כי האמור יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמזנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמזנים המהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים הנמצאים בידי החברה למועד הדוח ואשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים,

ובניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 28 להלן.

10. לקוחות

כאמור לעיל, נכון למועד הדוח החברה טרם השלימה את פיתוח מערכת טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי, ומשכך, מטבע הדברים, לחברה אין לקוחות למועד הדוח. עם זאת, בשים לב ליתרונות הברורים של מערכת טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה והתאמתה לקהלי יעד ברחבי העולם (כמפורט לעיל), החברה החלה בשיווק שלה. בהתאם, החברה יוצרת קשרים עם שותפים אסטרטגיים פוטנציאליים העוסקים בתחומי התחבורה, התשתיות, החשמל והאנרגיה, בישראל ובעולם, לצורך קידום, שיווק והפצה של מוצריה לשווקי היעד ומקדמת שיתופי פעולה עם רשויות ממשלתיות, תחבורה ציבורית ומפעילי ציי מסחרי, במטרה לחדור לשוקי היעד הנוכחיים של החברה בישראל, אירופה וארה"ב. לפרטים נוספים אודות פעילות השיווק וההפצה של החברה ראו סעיף 11 להלן.

למועד פרסום הדוח, החברה מבצעת מספר פיילוטים ושיתופי פעולה כאמור. לפרטים נוספים אודות הפיילוטים אותם מבצעת החברה, ראו סעיף 15.3 להלן.

11. שיווק והפצה

למועד הדוח, החברה פועלת ליצירת קשרים עם שותפים אסטרטגיים פוטנציאליים שעוסקים בתחום התחבורה, התשתיות, החשמל והאנרגיה בארץ ובעולם לצורך קידום, שיווק והפצה בשווקי היעד, ובין היתר, לצורך ייצור ממשקי עבודה ושיתופי פעולה עם רשויות ומפעילי תחבורה ציבורית, במטרה לחדור לשווקי היעד הפוטנציאליים בישראל, באירופה ובארה"ב.

למועד הדוח, למרות שפיתוח המערכת של החברה טרם הושלם, החברה החלה בשיווק מערכות טעינה אלחוטיות ניסיוניות פרי פיתוחה.

מאמצי השיווק של החברה למועד הדוח כוללים, בין היתר, התקשרות בהסכמי שיתוף פעולה אסטרטגיים עם מספר גורמים, כגון חברת התשתיות הבינלאומית Eurovia SAS ("יורוביה"), חברת Societa' di Progetto Brebemi S.p.A ("ברבמי"), המפעילה כבישי אגרה באיטליה ועם גייקובס (Jacobs) חברת הנדסה מהגדולות בארה"ב.

כמו כן, מינתה החברה נציגים מקומיים בישראל, שוודיה, גרמניה וארה"ב אשר, בין היתר, אמונים על פיתוח עיסקי ושיווק מערכות החברה במדינות אלו. נציגים אלו פונים אל לקוחות פוטנציאליים כגון עיריות, מפעילי תחבורה ציבורית ומשאיות, מפעלים וגורמים אחרים במטרה לפתח קשרים שיובילו להתקנת מערכות טעינה אלחוטיות של החברה בצורה מסחרית. בין השאר, בודקים נציגים אלו את האפשרות לפנות למכרזים במדינות היעד הכוללים מכרזי חדשנות ומכרזים להתקנות מסחריות. כמו כן, משתתפים נציגי החברה במגוון כנסים בהם הם חושפים את פתרון החברה לקהלים רחבים.

12. תחרות

12.1 מתחרות ישירות המפתחות טכנולוגיית טעינה חשמלית אלחוטית לתחבורה ציבורית חשמלית

למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח, קיימות מספר חברות המפתחות טכנולוגיית טעינה חשמלית אלחוטית. מספר החברות המפתחות טכנולוגיה זו הינו מצומצם מאוד וקיים הבדל מהותי בגישותיהן. למיטב ידיעת החברה, מתחרותיה אינן מציעות את מלוא פתרונות הטעינה האלחוטית כפי שבכוונת החברה להציע. כמו כן, למיטב ידיעת החברה, אין לחברות אלו טכנולוגיית טעינה אלחוטית דינאמית ברמת בשלות דומה לטכנולוגיה של החברה מבחינת פיתוח ויישום. בין מתחרותיה של החברה ניתן לציין את החברות הבאות: (1) Witricity; (2) WiPowerOne; (3) Momentum Dynamic; (4) Intis; (5) Wave; ו- (6) IPT.

12.2 גורמים המשפיעים על מעמדה התחרותי של החברה

12.2.1 מעמדה התחרותי של החברה מושפע בעיקר מהתקדמות המחקר והפיתוח בתחום, המבוצע על ידי חברות מתחרות, ומכניסת חברות טכנולוגיות שונות לתחום הפעילות של החברה, במקביל ליכולתה להמשיך לחדש בפתרונותיה, תוך שמירה על יעילותם.

12.2.2 לגודלה של החברה עשויה להיות השפעה מסוימת על מעמדה התחרותי בשוק. מחד, לחברה קטנה מסוגה של החברה נדרשים הכרה ומוניטין בשוק לצורך התקשרות עם לקוחות גדולים ולשם ביסוס מעמדה כשחקן מוביל בשוק. מאידך, חברה צעירה, חדשנית ודינמית עשויה ליהנות מאטרקטיביות בשוק ולהתאים עצמה במהירות לשינויים.

12.3 השיטות העיקריות של החברה להתמודדות עם התחרות

12.3.1 עיקר התחרות למוצרי החברה בתחום הטעינה החשמלית לתחבורה ציבורית נובע מטכנולוגיות טעינה חוטיות ומטכנולוגיות טעינה אלחוטיות בעיקר ביישום הסטטי.

שוק פתרונות הטעינה הסטטיים הוא שוק בשל, אשר ביחס אליו, להערכת החברה, לטכנולוגיה שלה צפויים יתרונות תפעוליים ועלות נמוכה יותר. פתרונות הטעינה האלחוטיים המתחרים עדיין לא בשלים ברובם, כאשר ביחס אליהם, להערכת החברה, לטכנולוגיה שלה צפויים יתרונות של עלות, פריסה פשוטה ויכולת להציע פיתרון כולל וגמיש הכולל גם את היישום הדינמי והחצי דינמי.

12.3.2 החברה משקיעה מאמצים רבים לשם פיתוחה של עליונות טכנולוגית בשילוב עם יכולת להציע פתרון יעיל וזול יותר מזה שמציעים מתחריה, ובפיתוח מערכת בעלת ישום קל יחסית להטמנה ולתחזוקה. החברה שואפת כי התשתית המפותחת על ידה תכיל חומרים נגישים וקלים, להם אורך חיים ארוך ואפשרות לפריסה פשוטה ומהירה. כמו כן, מכיוון שהתשתית אותה מפתחת החברה מורכבת ממקטעים עצמאיים של סלילים באורך של כ- 1.5 מטר ללא תלות הדדית בין סליל לסליל, תקלה באחד המקטעים אינה פוגעת או משפיעה על תקינות התשתית כולה. בנוסף, לחברה ישנו יתרון הנובע מכך שהיא גם מפתחת עצמאית את כל מרכיבי הטכנולוגיה וגם בעלת יכולת ביצוע של פריסת המערכת בשטח.

למועד הדוח, לאור אופיה של החברה כחברת מחקר ופיתוח, ועל רקע אי הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי החברה ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בנוגע לעלויות פיתוחם ו/או בהשגת המטרות לשמן הם נועדו, עלולה השקעת החברה בפיתוח המוצרים לרדת לטימיון. כמו כן, תידרש החברה לגייס הון נוספים עד ליצירת תזרים מזומנים חיובי ממכירת המוצרים, אם בכלל, וככל שלא תצליח לגייס את ההון הנדרש יתכן כי לא תצליח להמשיך בפעילות הרלוונטית.

כמו כן, טכנולוגית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, ולהוציא את הפיילוטים המפורטים בסעיף 15.3 לעיל, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לה הכנסות כלשהן בגינה. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, בין היתר בסעיף "תחרות", הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים, ובחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצריה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטתה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 28 להלן.

13. כושר ייצור

למועד הדוח, החברה עוסקת במחקר, פיתוח ויישום של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי. עם זאת, החברה החלה בהיערכות לייצור מסחרי לתשתית הסלילים. לצורך כך, התקשרה החברה עם חברת Hutchinson S.A. הצרפתית ("האטצ'נסון"). לפרטים נוספים, ראו סעיף 18.3 להלן.

בנוסף, החברה פועלת לביסוס מערך ייצור יחידות ניהול אנרגיה (Management Units), המזינות את תשתית הסלילים באנרגיה. החברה מסיטה משאבים לבניית מערך ייצור לכמויות קטנות ובינוניות בארץ ומערך לייצור כמויות גדולות בחו"ל. זאת, במטרה להוזיל עלויות, לצמצם את שרשרת האספקה, לייצר יכולת פריסת תשתית של הכביש החשמלי האלחוטי בזמן קצר ולתמוך בפרויקטים הנוכחיים והעתידיים של החברה.

14. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים

14.1 נכון למועד הדוח, עיקר פעילות החברה מתבצעת ממשרדה ומתקן הניסויים שהקימה בבית ינאי.

לפרטים אודות הסכמי השכירות של החברה, ראו ביאור 12א לדוחות הכספיים של החברה.

14.2 לפרטים נוספים אודות הרכוש הקבוע של החברה, ראו ביאור 7 לדוחות הכספיים של החברה.

15. מחקר ופיתוח

15.1 סקירה של פעילות המחקר והפיתוח בתחום הפעילות ותוצאותיה

פעילות המחקר והפיתוח של החברה מתמקדת בפיתוח טכנולוגיית מערכת טעינה אלחוטית עבור כלי רכב ופיתוח מוצרים משלימים, כמפורט בסעיף 15.2 להלן. החברה בבסיסה הינה חברת טכנולוגייה ורוב עובדיה מתמקדים בפעילות המחקר והפיתוח. פיתוח הטכנולוגיה והמוצרים

מתבצע בתוך החברה במטרה לייצר מצוינות עולמית בתחום הטעינה האלחוטית. מוצרי החברה הינם פרי פיתוח ארוך שנים ונמצאים בשיפור מתמיד, תוך הרחבת היכולות שלהם, בהתאם למשוב שמתקבל מהלקוחות, השותפים, הפיילוטרים ומהתפתחויות בעולם הטעינה האלחוטית.

לפרטים אודות מערכת הטעינה האלחוטית והפתרונות שבכוונת החברה להציע במסגרתה, ראו סעיף 9 לעיל.

למועד הדוח, החברה משקיעה מאמצים בהמשך פיתוח ושיפור מרכיבי המערכת השונים עבור שלושת מצבי הטעינה.

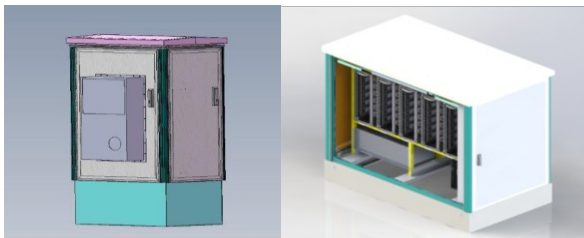
להלן פירוט אודות מרכיבי המערכת השונים :

15.1.1 יחידות ניהול אנרגיה (Management Units) הכוללות ארון ניהול סלילים והזנת אנרגיה.

יחידות ניהול האנרגיה ממוקמות בצידי הדרך, מעל או מתחת לפני השטח, בהתאם לדרישות הלקוח. הטמנת יחידות הניהול מתחת לפני השטח (יחידת ניהול אנרגיה תת קרקעית) מבטלת השפעות חזותיות ומפחיתה את הסיכון להשחתה וגניבה שלהן.

החברה מפתחת יכולות נוספות ליחידות הניהול הכוללות הגדלת הספקי הטעינה לרמה של 40 קילוואט ליחידת סליל ושילוב יכולת של חיבור מערכת הכביש החשמלי האלחוטית לנקודת הזנה במתח הגבוה מ-400 וולט (AC), 800 וולט מתח ישר (DC) ו-550 וולט מתח חילופין (AC).

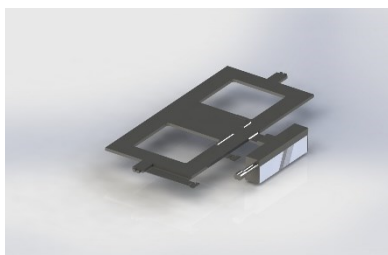
להלן (מימין לשמאל) הדמייה של יחידות ניהול האנרגיה (אשר פותחו כבר על ידי החברה ונמצאות בשטח ציבורי בפיילוטרים השונים) עבור טעינה דינמית המותאמת להתקנה עלית והדמייה של יחידת ניהול אנרגיה מזערית :



15.1.2 סלילי שידור המוטמנים בכביש, בחניון או במקום המאפשר טעינת רכבים. החברה מפתחת

שתי תצורות עיקריות לסלילי שידור המותקנים מתחת לאספלט בכביש או בחניון : סליל שידור עבור טעינה דינמית וסליל שידור עבור טעינה סטטית. התצורות כאמור מאפשרות גמישות בפתרון הטעינה האלחוטית המוצע על-ידי החברה ומיקסום ביצועי המערכת.

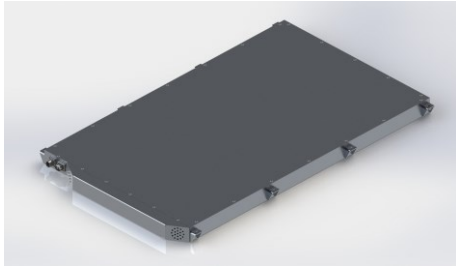
להלן הדמייה של סליל שידור :



15.1.3 **יחידות המקלט לרכב** הכוללות יחידות ניהול ותקשורת ומקלטי אנרגיה המותקנים בתחתית הרכב. מערכת יחידות הרכב מעוצבות באופן מודולרי וניתנות להתאמה.

15.1.3.1 מקלט עבור רכבים כבדים הצורכים אנרגיה בהספק גבוה, כגון אוטובוסים ומשאיות. החברה מפתחת מקלטים המספקים טעינה של עד 30 קילוואט במתח סוללה של עד 800 וולט במצב טעינה סטטי או דינמי.

להלן הדמייה של מקלט לרכב כבד :



15.1.3.2 מקלט עבור רכבים מסחריים בהספקי טעינה של עד 30 קילוואט במתח סוללה של עד 800 וולט במצב טעינה סטטי או דינמי.

15.1.3.3 מקלט עבור רכבים פרטיים אשר עומד במגבלת הגודל של שלדת הרכב, לטעינה של עד 11 קילוואט במתח סוללה של עד 800 וולט במצב טעינה סטטי או דינמי. העברת האנרגיה מותאמת לדרישות הרכב וכיום יחידות הרכב פרטיות יכולות לתמוך במספר יחידות כוח – 7, 11 או 22 קילוואט.

להלן הדמייה של מקלט לרכב פרטי :



להלן טווח האנרגיה של הטכנולוגיה של החברה ביחס לגודל הרכב :

רכב	מספר מקלטים	טווח אנרגיה
רכב פרטי	1	11-25 קילוואט
רכב מסחרי	2	50-60 קילוואט
אוטובוס	3	75-90 קילוואט
משאית	5/6/7	125-210 קילוואט

15.1.4 **יחידות שליטה ומערכת בקרה מרכזית** הכוללות יכולות ניהול ותחזוקת מערכת, חיוב לקוחות וניהול ציי רכב. מערכת השליטה והבקרה מבוססת על מחשוב ענן ומוודדת, מנהלת ומנטרת את הטעינה ואת החיוב של הרכבים השונים. במסגרת האמור, החברה עוסקת בפיתוחים הבאים:

15.1.4.1 יחידת ניהול ושליטה למערכת טעינה אלחוטית, כולל ניטור נתונים בזמן אמת, תפעול כל היחידות מרחוק, ניהול תחזוקת המערכת. הוספת יכולת תמיכה בפרוטוקול OCPP לצורך חיבור ושילוב מערכת הטעינה לרשת הטעינה הארצית.

15.1.4.2 מערכת לחיוב עבור צריכת אנרגיה בהתאם לצריכת האנרגיה בפועל.

15.1.4.3 יכולות ניהול ציי רכב חשמליים כולל יכולות תכנון טעינה, שליטה ובקרה לכל משתמש בהתאם לשימוש הנדרש, מעקב ושליטה על צרכי הרכב בחברה כולל טיפולים, תחזוקה ושמירת היסטוריית טיפולים.



תמונה של יחידת ניהול ושליטה (מרכיב במערכת הבקרה המרכזית):

15.2 פיתוח מוצרים משלימים למערכת הכביש החשמלי האלחוטי

15.2.1 פיתוח אוטומציה בתהליך הייצור וההתקנה של המערכות

החברה פועלת לפיתוח מכונות אוטומטיות עבור ייצור סלילי טעינה המיועדים להתקנה בכביש וביצוע ההתקנה בכביש. להערכת החברה, השלמת ייצור המכונות יצמצם את זמני הפריסה וכוח האדם הנדרשים לעבודות אלה.

להלן הדגמה של סלילה אוטומטית להתקנת סלילי שידור בכביש:



15.2.2 בנוסף, החברה פועלת לפיתוח ציוד בדיקה והוכחת יכולות לכלל רכיבי המערכת וכן לפיתוח יכולות זיהוי מתכות ורקמה חייה (LOD/MOD) בין סליל משדר למקלט.

15.3 תיאור תהליכי הפיתוח של מוצרי החברה

בנוסף לאתר הניסויים של החברה בבית ינאי, החברה מבצעת פיילוטס בתנאים אמיתיים על מנת לבחון ולהדגים את ההיתכנות והיכולות של מערכת הטעינה האלחוטית שהיא מפתחת, כדלקמן:

מאפיינים ייחודיים	מטרת הפרויקט	טריטוריה	פרויקט
במסגרת הפיילוט מתבצעת טעינת אוטובוס ציבורי ומשאית חשמלית כבדה בכביש בין עירוני (כביש מהיר).	הדגמת פתרון הטעינה האלחוטית של החברה לצורך חדירה לשוק השוודי ולקראת מוכנות למכרז מסחרי ראשון בשוודיה.	שוודיה	גוטלנד ⁽¹⁾
הפיילוט מהווה התקנה ראשונה בישראל וכולל פריסת 700 מטר מתשתית הטעינה הדינמית של החברה ותחנת טעינה סטטית במסוף האוטובוס תל-אביב אוניברסיטה.	בחינה של התכנות לטעינת אוטובוסים חשמליים באמצעות המערכת של החברה בסביבה עירונית וכן בחינת ההיבטים הפיננסיים והטכניים של הפעלת אוטובוס חשמלי על גבי תשתית של החברה.	ישראל	תל אביב אוניברסיטה ⁽²⁾
פרויקט הפיילוט יתמקד בנושאים כמו שלמות הכביש, חיבור למקורות אנרגיה מתחדשים לאספקת חשמל לכביש וממשק החיוב עם כלי רכב פרטיים, ובכך יוכיח את התאמתה של טעינה דינמית אלחוטית עבור יישומי כביש מהיר.	הדגמת פתרון הטעינה האלחוטית הדינמית של החברה לצורך חדירה לשוק הגרמני.	גרמניה	eCharge ⁽³⁾
במסגרת הפיילוט צפוי להיות מופעל קו אוטובוס בין מרכז ההכשרה החדש של EnBW למערכת התחבורה הציבורית המקומית.	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי	גרמניה	EnBW ⁽⁴⁾
התכנות יישום כביש חשמלי אלחוטי בכביש אגרה וכן שילוב המקלטים של החברה ברכבי נוסעים ובמשאיות כבדות.	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי	איטליה	Arena of the Future ⁽⁵⁾
פריסת תשתית הטעינה האלחוטית הסטטית של החברה במסופי קצה (טרמינלים) עבור עד 200 מהאוטובוסים של דן והדגמת מודל עסקי של CaaS - Charging as a Service, "טעינה כשירות".	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי	ישראל	דן ⁽⁶⁾

מאפיינים ייחודיים	מטרת הפרויקט	טריטוריה	פריקט
הפיילוט יהווה פריסה ראשונה של טכנולוגיית החברה בארה"ב.	הדגמת פתרון הטעינה של החברה לצורך חדירה לשוק האמריקאי.	ארה"ב	מישיגן ⁽⁷⁾
מחקר משותף עם אוניברסיטת יוטה	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי למקבלי החלטות ושותפים אסטרטגיים בארה"ב	ארה"ב	יוטה ⁽⁸⁾

לפרטים בדבר אבני דרך בשלב המחקר והפיתוח של המערכת ראו סעיף 15.5 להלן.

(1) גוטלנד, שוודיה – פיילוט המתבצע החל מחודש אפריל 2019 על-ידי החברה הבת השוודית של החברה בעיר ויסבי, השוכנת באי גוטלנד שבשוודיה. במסגרת הפיילוט פרסה החברה הבת השוודית מקטעים של כביש חשמלי אלחוטי באורך כולל של כ-1.6 ק"מ בכביש המהיר המחבר בין שדה התעופה לעיר. החל מחודש אוקטובר 2021, לאחר קבלת כל האישורים הנדרשים, החל הפעלתו של שאטל ציבורי של אוטובוס חשמלי הנטען באופן אלחוטי באמצעות המערכת של החברה. שאטל האוטובוס החשמלי מופעל באמצעות חברת הסעות מקומית בשם פליגבוסנה (Flygbussarna) במטרה להדגים כי פתרון הטעינה האלחוטי של החברה מסוגל לספק לערים דרך נוחה, חסכונית ובת קיימא לטעינה חשמלית של רכבים שונים. במקביל, החל משנת 2019 נטענת לפרקים משאיות כבדה מאותה התשתית על מנת להדגים את התאמת מערכת הטעינה האלחוטי לטעינת משאיות בכבישים בין עירוניים. לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים של החברה מהימים 14 באפריל 2019, 19 במאי 2019, 11 בנובמבר 2019, 28 בנובמבר 2019, 15 בינואר 2020, 17 בפברואר 2020, 18 בפברואר 2020, 16 במרץ 2020, 11 ביוני 2020, 14 באוקטובר 2020, 4 בנובמבר 2020, 17 בינואר 2021 ו- 21 באוקטובר, 2021 (מס' אסמכתא: 2019-01-036250, 2019-01-047629, 2019-01-096582, 2019-01-103944, 2020-01-006045, 2020-01-016500, 2020-01-017094, 2020-01-025053, 2020-01-060645, 2020-01-111924, 2020-01-119331, 2021-01-006844, 2021-01-090133, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה.

(2) תל אביב אוניברסיטה – פיילוט שהחל בחודש אוקטובר 2020 בכביש ציבורי בשטח העיר תל אביב בשיתוף עם עיריית תל אביב-יפו וחברת דן. הפיילוט כולל בחינת התכנות לטעינת אוטובוסים חשמליים באמצעות המערכת של החברה בסביבה עירונית וכן בחינת ההיבטים הפיננסיים והטכניים של הפעלת אוטובוס חשמלי על גבי תשתית של החברה. הפיילוט הוקם על הכביש המחבר בין מסוף האוטובוס תל-אביב אוניברסיטה לבין רחוב קלצ'קין, ומהווה את היישום הראשון של טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי שפיתחה החברה בסביבה עירונית בצפיפות גבוהה. במסגרת הפיילוט, פרסה החברה כ-700 מטר של תשתית הטעינה הדינמית וכן תחנת טעינה סטטית במסוף האוטובוס תל-אביב אוניברסיטה. לאחר תקופת הבדיקות הראשוניות נמצא כי המערכת עובדת בצורה רציפה, הסלילים מעבירים אנרגיה, הן במסוף כשהאוטובוס עומד והן בנסיעה, ומערכת השליטה והניטור מתפקדת גם היא היטב. בהמשך לכך, החל מחודש מרץ 2021 נוסע על גבי התשתית אוטובוס חשמלי הנטען מהטכנולוגיה של החברה, כאשר החל מתום שלב הניסויים האוטובוס החשמלי משמש כקו תחבורה ציבורית סדיר המופעל על ידי חברת דן להסעת סטודנטים תוך כדי שהוא נטען על ידי הטכנולוגיה של החברה בלבד.

יצוין כי המימון לפיילוט התקבל בחלקו על ידי רשות החדשנות, לפרטים נוספים ראו סעיף 15.7.3 להלן. לפרטים נוספים אודות הפיילוט בתל אביב אוניברסיטה ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים 24 בפברואר 2019, 22 במאי 2019, 14 באוקטובר 2020, 17 בינואר 2021 ו-16 במרץ 2021 (מס' אסמכתא: 2019-01-015847 ו-2019-01-049204, 2020-01-111924, 2021-01-006844 ו-2021-01-036390, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה.

(3) eCharge, גרמניה – פרויקט טעינה חשמלית אלחוטית במימון רשות החדשנות והמחקר בדרכים הגרמנית (German Federal Highway Research Institute – BASt). זכיית הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה הוכרזה בחודש ינואר 2021. למיטב ידיעת החברה, מטרת הפרויקט היא קידום פתרון כולל וחשכוני לטעינה אלחוטית של כלי רכב שונים. בשלב ראשון יוקם כביש חשמלי אלחוטי במרכז ההדגמות והניסויים של באסט ולאחר מכן יבוצעו ניסויים נוספים ברשת הכבישים המהירים בגרמניה. הפרויקט יתמקד בבחינת סוגיות שונות בטכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי, כגון שלמות מערכת הכביש החשמלי האלחוטי, חיבורה לאנרגיה מתחדשת, ממשק מערכת החיוב שלה (billing), ממשק עם כלי רכב שונים, וכן בדיקה וניתוח של יישומים עסקיים שונים של המערכת עבור השוק הגרמני. במסגרת הפיילוט משתפת החברה פעולה עם תאגיד הרכב הבינלאומי פולקסווגן. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 31 בינואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-011908), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

(4) EnBW, גרמניה – פיילוט המתקיים בין החברה לבין חברת EnBW Energie Baden-Württemberg AG ("EnBW"), שהינה אחת מחברות החשמל הגדולות בגרמניה ובאירופה. לפרטים אודות חתימה על מזכר הבנות בין החברה לבין EnBW על פיו EnBW תרכוש מהחברה שלושה פרויקטים של כביש חשמלי אלחוטי במהלך מדורג, וכן אודות התקשרות החברה עם EnBW בהסכם לביצוע שני הפרויקטים הראשונים המרכיבים את המהלך המדורג כאמור, ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים 8 בדצמבר 2019, 23 באוגוסט 2020 ו-1 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 2019-01-107025, 2020-01-092118 ו-2020-01-106794, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה.

(5) Arena of the Future, איטליה – הפיילוט, הנקרא בשם "זירת העתיד", מובל על ידי חברת Societa' di Progetto Brebemi S.p.A ("ברבמי"), מפעילת כביש האגרה A35 ומתבצע בשיתוף פעולה עם חברות איטלקיות ובינלאומיות מובילות ומוסדות אקדמיים באיטליה. במסגרת הפיילוט, פרסה החברה מקטע כביש חשמלי באורך של קילומטר במסלול מעגלי הסמוך לכביש האגרה A35 אשר בצפון איטליה. מקטע הכביש מופעל באמצעות מערכת תוכנה מבוססת ענן אותה פיתחה החברה, המאפשרת יכולת ניטור מגוון מדדים (פרמטרים) ביניהם טעינת הרכב, ניטור האנרגיה המועברת מהכביש ועוד, והותקן בזמן שיא של שני ימי עבודה בלבד (כ-16 שעות עבודה). כמו כן, מקטע הכביש נסלל באמצעות ארבעה סוגי אספלט שונים לבדיקת הביצועים של מערכות החברה והטמנה מהירה. במסגרת הפיילוט ביצעה החברה אינטגרציה מלאה של רכיבי המערכת פרי פיתוחה בשני סוגי רכבים חשמליים: רכב פרטי מסוג פיאט 500 מתוצרת Stellantis ואוטובוס חשמלי מסוג E-Way 12 מטר מתוצרת IVECO. האינטגרציה בוצעה בשיתוף פעולה מלא בין החברה ויצרניות הרכב. הפיילוט נתמך על ידי קונסורציום רחב של שותפים, כולל יצרניות הרכב Stellantis ו-IVECO. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים

8 בנובמבר 2020, 18 במאי 2021 ו-5 בדצמבר 2021 (מס' אסמכתא: 2020-01-120024, 2021-01-085704, 2021-01-106078, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה.

(6) הסכם עקרונות עם דן - בחודש אוקטובר 2021, התקשרו החברה ודן בהסכם עקרונות לשיתוף פעולה, לפיו החברה תפעל להתקנה של מערכת הטעינה האלחוטית פרי פיתוחה במסופי תחבורה ציבורית ועל גבי כ-200 אוטובוסים חשמליים בהם משתמשות דן וחברות בנות של דן. בכפוף להשלמת הליכי הרכש של האוטובוסים החשמליים על ידי דן ולפי בחירתה והנחייתה של דן, תתקין החברה את רכיב המערכת הנדרש לשם טעינה אלחוטית על גבי כ-200 אוטובוסים חשמליים של דן, על מנת לאפשר טעינה של האוטובוסים באמצעות המערכת, במספר שלבים הכפופים לקבלת האישורים הנדרשים לכל שלב, ובכפוף לעמידה באמות מידה שייקבעו בין הצדדים. עם קבלת האישורים הדרושים והקמת מערכת הטעינה האלחוטית של החברה, דן תוכל לעשות בה שימוש לצורך טעינת אוטובוסים מונעי חשמל כנגד תשלום דמי שימוש חודשיים לחברה בהיקף שנתי כולל של עד כ-6 מיליון ש"ח (לא כולל עלות החשמל), כאשר דמי השימוש ישולמו לחברה בעבור כל אוטובוס חשמלי עליו תותקן המערכת פרי פיתוחה, בהתאם למודל עסקי של "טעינה כשירות" (CaaS – Charging as a Service). למיטב ידיעת החברה, למועד דוח זה, הפרויקט שיוקם במסגרת ההסכם הינו הגדול מסוגו בעולם לטעינה חשמלית אלחוטית של אוטובוסים חשמליים במסופים תפעוליים. יצוין, כי ביום 29 במרץ 2022 התקשרו החברה ודן בהסכם המסדיר את קיומו של השלב המקדמי להקמת עמדות טעינה עבור כ-14 אוטובוסים במסוף רידינג. לפרטים נוספים אודות ההסכם האמור ראו דוח מיידי של החברה מיום 5 באוקטובר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-150741), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה. לפרטים אודות אופן הטיפול החשבונאי בהסכם דן, ראו ביאור 12 ו' לדוחות הכספיים.

(7) פרויקט במישגן, ארה"ב – בחודש פברואר 2022, זכתה החברה במכרז להקמת פרויקט להדגמת טעינה אלחוטית, אשר כולל פריסת כביש טעינה אלחוטי באורך של כ-1.6 ק"מ ועמדות סטטיות אלחוטיות. הפרויקט מתבצע בשיתוף פעולה של החברה עם גופים מובילים בארה"ב, וביניהם חברת הרכב פורד, חברת גייקובס, חברת DTE, חברת KIEWIT, עיריית דטרויט, Next Energy ו-ROUSH CleanTech. מימון הפרויקט, בהיקף של כ-1.9 מיליון דולר, צפוי להתקבל על-ידי משרד האנרגיה של מדינת מישגן. במסגרת הפרויקט, החברה תהא אחראית לאספקת טכנולוגיית הטעינה האלחוטית פרי פיתוחה, וכן תוביל את התכנון, היישום והתפעול של הפרויקט. הפרויקט צפוי להיות מופעל במהלך שנת 2023. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 1 בפברואר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-012387), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

(8) מחקר משותף עם אוניברסיטת יוטה, ארה"ב – בחודש מרץ 2022 החברה ואוניברסיטת יוטה התקשרו בהסכם למחקר משותף, במסגרתו תפרוס החברה כביש חשמלי אלחוטי דינאמי בשטח אוניברסיטת יוטה, במטרה להדגים את הכדאיות והמוכנות למסחור של הטכנולוגיה של החברה, לפתח שותפויות אסטרטגיות שיקדמו מסחור של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית ולמנף את פרויקט ההדגמה לקידום פרויקטים נוספים ברחבי ארה"ב. בשלב הראשון של פרויקט ההדגמה, אשר צפוי להסתיים במהלך שנת 2022, החברה תפרוס כביש אלחוטי דינאמי באורך של כ-50 מטרים מתחת לכביש אספלט להעברת אנרגיה בהספק של כ-25-20 קילוואט. בשלב השני, אשר

כפוף להצלחת השלב הראשון, תבצע החברה פיילוטים נוספים במסגרתם תפרוס החברה מקטעים נוספים של כביש חשמלי אלחוטי דינאמי להעברת אנרגיה בהספקים של כ-50 קילוואט. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי של החברה מיום 8 במרץ 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-027313), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, וכך גם הפיילוטים המפורטים בסעיף זה לעיל, טרם הושלמו. הערכות החברה ביחס לתוצאות הפיילוטים כאמור, הינן "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת החברה. הערכות ואמדנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי החברה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על הערכות והאמדנים האמורים, ניתן לציין שינויים אפשריים בתנאי השוק הגלובאלי בו פועלת החברה, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, אי עמידה ביעדי הפיתוח של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך השלמת הפיתוח ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 28 להלן.

15.4 שיתופי פעולה עם יצרניות רכב בהתאמה של המערכת פרי פיתוחה של החברה למרכבים שונים

החברה פועלת להרחיב את שיתופי הפעולה שלה עם יצרני רכב מובילים בשילוב יחידת המקלט פרי פיתוחה וביצוע הבדיקות המתבקשות. בראיית החברה, תהליך זה יסייע בהאצת החדירה של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה בעולם. להלן רשימת רכבים בהן שולבה יחידת המקלט של החברה במסגרת פרויקטים פעילים.

יצרן הרכב	סוג הרכב	הפרויקט בו שולב מקלט החברה
קבוצת רנו-ניסאן-מיצובישי	פרטי	רכב ניסויים במתקני החברה בבית ינאי
הייגר	אוטובוס מבוסס קבל על	תל אביב ושוודיה
הייגר	אוטובוס מבוסס סוללות	EnBw
IVECO	אוטובוס עירוני מבוסס סוללות	ברבמי איטליה
סטלנטיס	פרטי	ברבמי איטליה
פולקסווגן	רכב מסחרי (ואן)	Bast
פורד	רכב מסחרי (ואן)	מישיגן, ארה"ב

15.5 להלן הערכות החברה בדבר אבני דרך בשלב המחקר והפיתוח של המערכת:

אבן דרך	מועד משוער
1. פיתוח סליל כביש משופר עבור טעינה למצב דינמי/סטטי.	רבעון שלישי 2022
2. פיילוט בגוטלנד, שוודיה – הדגמת מקטע כביש בהספק גבוה.	רבעון רביעי 2022
3. פרויקט הדגמה ל-BAST בגרמניה – פריסה ותפעול של מקטע דינמי באורך של כ-100 מטר עבור רכב מסחרי חשמלי.	רבעון רביעי 2022

מועד משוער	אבן דרך	
רבעון רביעי 2022	התקנה של מערכת טעינה סטטית לחברת דן – פריסה ותפעול של השלב המקדמי במסגרת ההסכם עם דן. לפרטים ראו סעיף 615.3)) לעיל.	4.
רבעון שלישי 2022	פרויקט הדגמה ביוטה, ארה"ב – פריסה ותפעול של מקטע דינמי באורך של כ-50 מטר עבור רכב משאית היברדית. לפרטים ראו סעיף 815.3)) לעיל.	5.
רבעון רביעי 2022	פיתוח מדגים טכנולוגי לטעינה אלחוטית בהספקים גבוהים	6.

הערכות ואמדני החברה בקשר עם המוצרים בפיתוח, ובכלל זה לוח הזמנים, אמדן העלויות וההערכות בקשר עם אבני הדרך שלעיל, הינם תחזיות, הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך. הערכות ואמדנים אלו מבוססים, בין היתר, על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם שינויים בדרישות לקוחות ו/או שינויי רגולציה בארץ ובחו"ל ו/או אי השגת המימון הנחוץ למחקר ופיתוח ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות אי אילו מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 28 להלן.

15.6 הוצאות המחקר והפיתוח של החברה

לפרטים נוספים אודות הוצאות המחקר ופיתוח ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

15.7 מענקי הרשות הלאומית לחדשנות טכנולוגית ("רשות החדשנות")

15.7.1 תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מחקר ופיתוח במסלול מתקדם בשיתוף הון הטבע

ביום 11 בפברואר 2015, הודיעה רשות החדשנות (לשעבר לשכת המדען הראשי במשרד הכלכלה והתעשייה) לחברה, כי ועדת המרכז הטכנולוגי לאנרגיות מתחדשות החליטה, ביום 4 בפברואר 2015, לאשר את פרויקט החברה ב"מסלול מתקדם" (כהגדרתו בהוראת מנכ"ל משרד הכלכלה והתעשייה 8.14), במסגרת המרכז הטכנולוגי לאנרגיות מתחדשות של חברת הון הטבע בע"מ, מבעלי השליטה בחברה, הפועלת כמרכז לאנרגיות מתחדשות בהתאם להוראות מנכ"ל משרד הכלכלה והתעשייה (בסעיף זה: "התכנית").

התקציב שאושר לתוכנית עמד של סך של 2,500,000 ש"ח לתקופת ביצוע של עד 24 חודשים החל מיום 1 במרץ 2015, כאשר שיעור השתתפות המדינה הינו 85% מתוך התקציב המאושר לתוכנית (קרי, 2,125,000 ש"ח) (בסעיף זה: "מענק רשות החדשנות"). מלוא מענק רשות החדשנות בסך של 2,500,000 ש"ח כולל השתתפות הון הטבע הועבר לחברה על ידי הון הטבע.

במסגרת התכנית וקבלת מענק רשות החדשנות במסגרתה, כפופה החברה לתנאים שנקבעו באישור רשות החדשנות ובכתבי ההתחייבות של החברה, לחוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984 ולתקנות על פיו, וכן לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי רשות החדשנות או משרד הכלכלה והתעשייה. בכלל זה, על

החברה לשלם למדען הראשי תמלוגים מכל הכנסה שמקורה במוצרים או בשירותים שיצורפו או ינבעו מהם שבפיתוחם תמכה רשות החדשנות במסגרת התוכנית (בסעיף זה: "ההכנסות"), וזאת עד להחזר מלוא סכום מענק רשות החדשנות בתוספת ריבית כמפורט להלן.

כמו כן, חלות על החברה הוראות מיוחדות לגבי הזכויות והשימוש בידע הקשור בתמיכת רשות החדשנות, במישרין או בעקיפין, וכן חובות דיווח שונות, כגון במקרה של השקעת תושב חוץ בחברה ובעת חילופי שליטה בחברה. בין היתר, האישור ניתן בכפוף לכך כי הידע שינבע ממחקר ופיתוח על פי התכנית המאושרת, וכן כל זכות הנובעת מהידע האמור וזכויות הקניין הרוחני, יהיו בבעלות החברה מרגע הוצרם.

בהתאם להוראות התכנית, מחוייבת החברה לשלם לרשות החדשנות תמלוגים מהכנסות בשיעור של בין 3% ל-3.5%, וזאת עד לפירעון מלא של מענק רשות החדשנות. סכום המענק צמוד לדולר ונושא ריבית שנתית.³⁵ למועד הדוח, החברה טרם שילמה תמלוגים כאמור. ליום 31 בדצמבר 2021, הכירה החברה בהתחייבות בדוחותיה הכספיים בגין מענק רשות החדשנות לפרטים נוספים, ראו ביאורים 10 ו-12(ב) לדוחות הכספיים.

תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מחקר ופיתוח במסלול השקעות בתחילפי נפט

15.7.2

ביום 21 בדצמבר 2017, הודיעה רשות החדשנות לחברה כי ועדת המחקר של הרשות אישרה לחברה תקציב נוסף בסך של 8.1 מיליוני ש"ח בשיעור השתתפות ממוצע של 50%, קרי מענק בסכום של עד 4.05 מיליוני ש"ח, וזאת בגין השקעת דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ בחברה (בסעיף זה: "מענק רשות החדשנות").

מענק רשות החדשנות אושר במסגרת התכנית הלאומית לתחבורה חכמה של משרד ראש הממשלה, שמטרתה הפחתת התלות העולמית בנפט על ידי הפיכת ישראל למוקד של תעשייה וידע בתחום תחילפי הנפט והתחבורה החכמה, במסלול השקעות בתחילפי נפט (תכנית 54680).

על המענק חלות הוראות המנהל הכללי במשרד הכלכלה והתעשייה בקשר עם תכנית לעידוד השקעות בחברות מגובות הון סיכון בתחום תחילפי נפט לתחבורה³⁶ וכן הוראות החוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984, הכללים והנהלים שנקבעו מכוחו, ואישור ועדת המחקר ברשות החדשנות, ובכלל זה: (1) החובה שלא להעביר לאחר את הידע, הזכויות עליו ואת זכויות היצור שיופקו מהמחקר והפיתוח, ללא אישור ועדת המחקר; (2) לשלם תמלוגים ולהגיש את כל הדוחות לרשות החדשנות בהתאם לדין.

במהלך שנת 2018 התקבל מלוא המענק מרשות החדשנות, בסך כולל של 4.05 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים, ראו ביאורים 12(ב) ו-13(ה) לדוחות הכספיים.

³⁵ בהתאם להנחיות רשות החדשנות, אשר חלה במועד קבלת המענק, הריבית השנתית הינה ריבית בשיעור משתנה בגובה ריבית הליבור (Libor) השנתית לפקדונות בדולרים כפי שפורסמה ביום המסחר הראשון של כל שנה, או בפרסום חלופי שלפי הודעת בנק ישראל לציבור קובע את הריבית האמורה. למועד הדוח, הופסק פרסום ריבית הליבור, אך למיטב ידיעת החברה, רשות החדשנות טרם פרסמה הנחיות חלופיות בעניין הריבית החלה.

³⁶ http://economy.gov.il/legislation/ceoinstructions/instructions/08_21_12_12_2013.pdf

15.7.3 תמיכה מרשות החדשנות לביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב

ביום 21 במאי 2019, התקבלה בידי החברה הודעה מוועדת המחקר ברשות החדשנות לפיה אושר לחברה תקציב בהיקף של כ-9.3 מיליון ש"ח, בשיעור השתתפות חריג של 75%, קרי מענק בסכום של עד 6.98 מיליוני ש"ח, לביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב. לפרטים נוספים ראו ביאור 12(ב) לדוחות הכספיים.

15.8 מענק ממשרד האנרגיה

בעקבות מכרז פומבי שפרסם משרד האנרגיה, להשקעת משרד האנרגיה בפרויקטי חלוץ והדגמה, פנתה החברה למשרד האנרגיה בהצעה להשקעה בתכנית בנושא "מערכת הנעה אלחוטית עבור תחבורה ציבורית" (בסעיף זה: "התכנית של משרד האנרגיה"). ביום 3 בנובמבר 2015 נבחרה החברה כזוכה על ידי ועדת המכרזים, וביום 15 בדצמבר 2015 נחתם הסכם בין משרד האנרגיה לבין החברה בנוגע להשקעת משרד האנרגיה בתכנית.

על פי תנאיה, התכנית של משרד האנרגיה תבוצע על ידי החברה במהלך תקופה של 24 חודשים, החל מיום 1 באפריל 2016 ועד ליום 31 במרץ 2018. תקופת ההסכם הוארכה מעת לעת, עד ליום 31 במאי 2019, ללא תוספת תקציבית. בחודש פברואר 2019, הגישה החברה בקשה לסיום הפרויקט תוך עמידה ביעדי הפרויקט כפי שהוגדרו מראש. המערכת שפותחה הודגמה לשר האנרגיה באירוע חגיגי שנערך במתחם החברה.

תמורת ביצוע התכנית של משרד האנרגיה ומילוי יתר התחייבויות החברה, נקבע כי משרד האנרגיה יעניק לחברה מענק עד לשיעור של 50% מהוצאותיה בפועל מתוך התקציב המאושר בסך של 3 מיליוני ש"ח, כמפורט באישור משרד האנרגיה לחברה בדבר זכייתה במכרז, ועד לסכום של 1,500,000 ש"ח. ביום 20 באפריל 2017, הודיע משרד האנרגיה לחברה על אישור בקשתה לבצע שינויים במפרט התקציבי של המחקר, ללא תוספת תקציבית.

בשל התכנית של משרד האנרגיה וקבלת תמיכה ממשרד האנרגיה, כפופה החברה לתנאים שנקבעו באישור משרד האנרגיה ובכתבי ההתחייבות של החברה, מסמכי ונספחי המכרז, לחוק לעידוד מחקר ופיתוח בתעשייה, התשמ"ד-1984 ולתקנות על פיו, וכן לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי משרד האנרגיה. בכלל זה, על החברה לשלם למשרד האנרגיה תמלוגים מכל ההכנסות שתנבענה ממכירת מוצרים שמשרד האנרגיה תמך בפיתוחם במסגרת התכנית (בסעיף זה: "ההכנסות") וזאת עד להחזר מלוא סכום התמיכה בתוספת ריבית חשב כללי. כמו כן, חלות על החברה הוראות מיוחדות לגבי הזכויות והשימוש בידע הקשור בתמיכת משרד האנרגיה, במישרין או בעקיפין, וכן חובות דיווח וקבלת אישורים, כגון דיווח ואישור במקרה של השקעת תושב חוץ בחברה ובעת חילופי שליטה בחברה. בנוסף, נדרשת החברה לדווח למשרד האנרגיה מראש על כל השקעה כספית עתידית בחברה ולקבל את אישורו להשקעה.

כן נקבע, כי החברה תשלם למשרד תמלוגים בשיעור של 5% מכל הכנסה שתנבע ממסחור תוצרי הידע והקניין הרוחני של התכנית, במישרין או בעקיפין, לרבות שירותים נלווים לה או הכרוכים בה, עד לסכום מצטבר של השקעת משרד האנרגיה, צמוד למדד המחירים לצרכן (הידוע ביום חתימת ההסכם) ובתוספת ריבית חשב כללי, והכל בין אם ההכנסה נוצרה אצל החברה או אצל תאגיד הפועל

בשמה, הקשור לו או השותף אליו. זכויות אלו של משרד האנרגיה ישמרו למשך 5 שנים מסיום התכנית או ממועד הפסקתה בטרם הגיע מועד סיומה המתוכנן, מכל סיבה שהיא.

15.9 מענק מממשלת שוודיה

לפרטים נוספים ראו ביאור 12(ב) לדוחות הכספיים.

15.10 הסכמי מחקר ופיתוח

ככלל, מוצרי החברה מפותחים על ידה באופן עצמאי. לפרטים אודות השתתפות החברה בפילוטרים להדגמת כביש חשמלי ראו סעיף 15.3 לעיל.

15.11 השקעות צפויות במחקר ופיתוח

החברה מעריכה כי במהלך שניים עשר החודשים ממועד פרסום הדוח תשקיע במחקר ופיתוח בתחום הפעילות סך של כעשרות מיליוני ש"ח, שייעודם העיקרי הינו התקדמות בפיתוח טכנולוגיית החברה ומוצריה, התקדמות בפילוטרים והפרויקטים בהם החברה נוטלת חלק, והערכות של החברה לביצוע פרויקטים עתידיים נוספים.

המשך מימון ההשקעות במחקר ופיתוח בשנה הקרובה כאמור יתבצע בעיקר ממקורותיה העצמאיים של החברה. יובהר כי הערכות החברה בנוגע לעלויות הפיתוח בשניים עשר החודשים ממועד פרסום דוח זה, מבוססות על פעילותה של החברה במתכונתה הנוכחית בהתאם לתכנית הפיתוח שלה, וככל שתכניות הפיתוח ישתנו, יתכנו שינויים בתקציב הפיתוח.

כל ההנחות והנתונים בקשר עם השקעות צפויות במחקר ופיתוח הינם תחזיות, הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המוצרים בשלבי הפיתוח השונים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות אי אילו מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 28 להלן.

16. נכסים לא מוחשיים

16.1 לחברה אושרו שלוש בקשות לרישום פטנט בתחום פעילותה, כמפורט להלן. בנוסף, החברה נמצאת בשלב הרישום של פטנטים בתחום הפעילות, כמתואר להלן, כאשר אין כל ודאות כי תהליך הרישום של מי מהפטנטים יושלם.

16.2 ככל שאיזו מהבקשות לרישום הפטנטים לא תתקבלנה והפטנטים לא ירשמו, יתכן שהחברה לא תוכל לשווק בעתיד באופן בלעדי את המוצרים המבוססים על פטנטים אלו.

16.3 להלן יובאו פרטים אודות סטטוס הבקשות לרישום פטנטים בתחום הפעילות למועד הדוח. החברה היא הבעלים של כל הפטנטים:

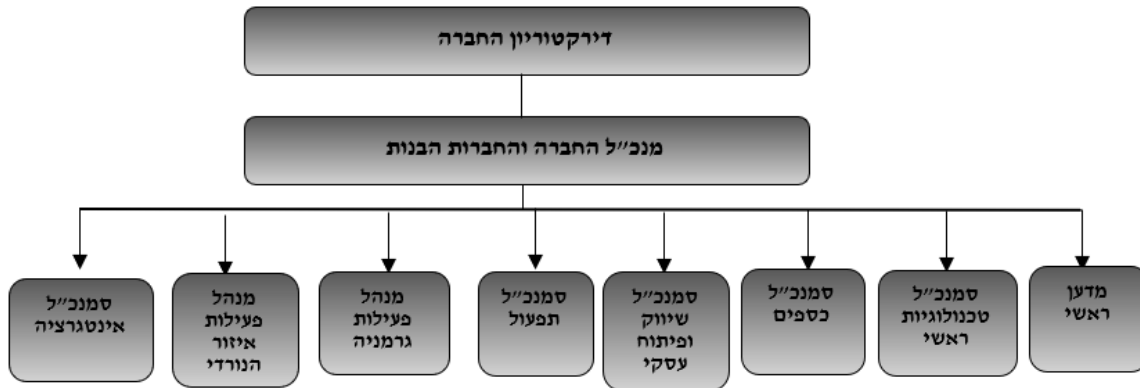
תאריך הגשת הבקשה/מועד הקדימות	תיאור הפטנט	כותרת הפטנט	מספר בקשה	מס'
03/08/2016	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-GB	GB1323160	1
-	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-US2	16,655,395	2
-	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-CA	2,935,330	3
19/03/2020	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-AU	2014374947	4
15/02/2020	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-EP	14835679.3	5
25/10/2021	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-KR	10-2016-7020947	6
05/03/2020	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-JP	2016-544552	7
07/07/2020	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-CN	20148007444 4.8	8
22/10/2019	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-US1	15/198,844	9
24/02/2021	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-EP1	EP17819500. 4	10
-	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-IN1	20183700217 6	11
16/10/2020	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-CN1	20178004984 28	12
-	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-CA1	3,029,153	13
08/02/2021	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-KR1	10-2019-7003269	14
03/09/2020	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-AU1	2017287002	15
-	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-JP1	2018-567289	16

תאריך הגשת הבקשה/מועד הקדימות	תיאור הפטנט	כותרת הפטנט	מספר בקשה	מס'
10/03/2021	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	P-580662-GB	GB1820880.1	17
-	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	P-580662-US	17/352,304	18
-	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	P-580662-EP	19899267.9	19
-	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	P-580662-JP	2021-536028	20
-	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	P-580662-CA	3123357	21
-	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	P-580662-CN	20198008424 62	22
-	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	P-580662-AU	2019407194	23
-	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	P-580662-KR	10-2021- 7023050	24
-	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	P-580662-IN	20213703254 5	25

16.4 בכוונת החברה להמשיך ולבחון הגשת בקשות לרישום פטנטים נוספות מעת לעת ובהתאם לצורך.

16.5 למועד הדוח, לחברה אין סימני מסחר כלשהם בתחום הפעילות.

17.1 להלן תרשים המבנה הארגוני של החברה:



17.2 להלן פירוט אודות מצבת עובדי החברה:

מספר עובדים			תחום עיסוק
ליום 31 בדצמבר 2019	ליום 31 בדצמבר 2020	סמוך למועד פרסום הדוח	
2	2	3	הנהלה
2	2	9	מחלקת כספים ואדמיניסטרציה
26	36	60	מחלקת תפעול, פיתוח וייצור
4	4	8	מחלקת שיווק ומכירות
34	44	80	סה"כ

17.3 שינויים מהותיים שחלו במצבת העובדים בתקופה המתוארת בדוח זה

במהלך שנת הדוח זה חל גידול במצבת העובדים של החברה עקב הרחבת פעילות המחקר והפיתוח, השיווק והמכירות והפיתוח העסקי שלה, וזאת לצורך פיתוח ומסחור עתידי של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית שלה.

ביום 6 באוגוסט 2021, הצטרף נשיאה העשירי של מדינת ישראל, מר ראובן (רובי) ריבלין לחברה בתפקיד נשיא החברה.³⁷ לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 8 באוגוסט 2021 (מסי' אסמכתא: 2021-01-062488), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

17.4 תלות מהותית בעובד מסוים

למועד הדוח, החברה מעריכה כי קיימת תלות ביו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה, מר אורן עזר, ובמדען הראשי בחברה, מר חנן רומבק, הואיל והם מספקים לחברה את השירותים הבסיסיים החיוניים לפעילותה, ובכלל זה לפעילות המחקר והפיתוח. במהלך השנים 2020 ו-2021 גייסה החברה

³⁷ בתפקידו כנשיא בחברה, לא מכהן מר ריבלין כנושא משרה בחברה, כהגדרת המונח בחוק החברות.

אנשי פיתוח אשר לוקחים חלק ניכר בעבודת הפיתוח, באופן שבו התלות במנכ"ל (ויו"ר דירקטוריון החברה) ובמדען הראשי הולכת וקטנה.

17.5 תכנית תגמול לעובדים

17.5.1 ביום 29 באוגוסט 2018, אימצה החברה תכנית אופציות לעובדים בהתאם לתיקון 132 לפקודת מס הכנסה, במסגרתה רשאית החברה להקצות אופציות לא רשומות לעובדים, דירקטורים, יועצים ו/או נותני שירותים לחברה או כל חברה אשר שולטת ו/או נשלטת על ידי החברה, אשר תהיינה ניתנות למימוש למניות רגילות של החברה.

17.5.2 לפרטים אודות הקצאות ניירות ערך לעובדים, לרבות המתאר לעובדים, ראו תקנה 20 בפרק ד' לדוח זה.

17.5.3 ביום 29 בדצמבר 2020, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה עדכון למדיניות לעניין תנאי כהונה והעסקה של נושאי המשרה בחברה ובלאקטרוואד ("מדיניות התגמול"). לפרטים נוספים אודות מדיניות התגמול המעודכנת של החברה, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 21 בדצמבר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-138123), הנכלל בדוח זה על דרך הפנייה.

17.6 תנאי העסקה

נכון למועד הדוח נוהגת החברה להתקשר עם עובדיה בהסכמי העסקה אישיים בהתאם למשא ומתן אישי עם כל עובד, בהתאם לתפקידו, כישוריו, יכולותיו המקצועיות וכיו"ב. מרבית עובדי החברה מועסקים בהיקף מלא ובשכר גלובאלי. תנאי העסקה של העובדים כוללים בין היתר הוראות בדבר היקף המשרה, תנאי השכר, הפרשות סוציאליות, ימי חופשה, הבראה ומחלה ותנאים נלווים, התחייבות מצד העובד לשמירה על סודיות ולאי-תחרות בחברה במהלך תקופת ההעסקה ולמשך תקופה מסוימת אחריה, וכן הוראות ביחס לסיום העסקה. בהקשר זה, ככלל הסכמי העסקה עם העובדים מחילים את ההסדר הקבוע בהתאם לאישור הכללי לפי סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים, התשכ"ג-1963.

17.7 נושאי משרה ועובדי הנהלה בכירים

נושאי המשרה בחברה מועסקים באמצעות הסכם עבודה אישי. לפרטים אודות תנאי העסקתם של חלק מנושאי המשרה בחברה, ראו פרק ד' לדוח תקופתי זה.

17.8 קבלני משנה

החברה מתקשרת עם מספר קבלני משנה המעניקים לה שירותים שונים ובעיקר שירותי הנדסה ויעוץ. ההתקשרות עם קבלני המשנה נעשית בדרך כלל בכתב והיא כוללת תמורה כנגד חשבונית בגין מתן השירותים השונים ולעיתים אף תוספת תמורה לפי שעות נוספות לפי דרישתה של החברה. ההסכמים עם קבלני המשנה הינם, בדרך כלל, לתקופה בלתי קצובה כאשר כל צד רשאי להפסיק את ההסכם במתן הודעה מראש כקבוע בהסכם.

18 חומרי גלם וספקים

18.1 חומרי גלם

למועד פרסום הדוח, חומרי הגלם העיקריים המשמשים את החברה הינם רכיבים אלקטרוניים, חוטי נחושת ויחידות אשר ירכיבו, להערכת החברה, את המערכת הסופית המפותחת על ידה, ככל שיושלם פיתוחה. החברה משתמשת ברכיבים אלקטרוניים בתחום ההספק הגבוה, בעיקר מסוג MOSFET, ולמועד הדוח החברה מעריכה כי לא צפוי מחסור ברכיבים אלו. בנוסף, במערכת הכביש החשמלי האלחוטי שמפתחת החברה נערך שימוש בחוטי נחושת (מהם עשויים סלילי המערכת) שמחירם מושפע ממחירי הנחושת בבורסות המתכות.

18.2 ספקים

למועד הדוח, לחברה אין ספקים קבועים. יחד עם זאת, לצורך רכישת חומרי הגלם המפורטים בסעיף 18.1 לעיל, החברה מתקשרת מעת לעת עם ספקים מזדמנים בהתאם לנדרש. למיטב ידיעת החברה, נכון למועד הדוח לא צפויה להיות לה תלות בספק מסוים לצורך רכישת חומרי הגלם הדרושים לייצור רכיבי המערכת פרי פיתוחה.

18.3 לפרטים אודות התקשרות עם האטצ'נסון, על בסיס מזכר הבנות לא מחייב בין הצדדים מיום 30 באפריל 2018, שמטרתו העיקרית הינה תכנונו והקמתו של קו לייצור תשתית הסלילים המהווה חלק ממערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה, ראו דוח מיידי של החברה מיום 11 ביולי 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-062784), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה. יצוין כי למועד הדוח הצדדים טרם חתמו על הסכם מפורט, אך פועלים בשיתוף פעולה בהתאם למזכר העקרונות לעיל.

19 השקעות

למועד הדוח, אין לחברה השקעות כלשהן בחברות מוחזקות, שותפויות ומיזמים או השקעות בפעילויות אחרות, למעט המפורט בסעיף 1.3 לעיל וסעיף 24 להלן.

20 מימון

החברה מממנת את פעילותה בעיקר מהונה העצמי, גיוסי הון ומענקים, ובכלל זה מענקי מדינה. בכוונת החברה, ככל שיתאפשר, לפעול לביצוע גיוסי הון נוספים.

20.1 מענקי מדינה

לפרטים בדבר מענקי מדינה שקיבלה החברה, ראו סעיפים 15.7 ו-15.8 לעיל.

20.2 גיוס הון

לפרטים בדבר גיוסי הון שביצעה החברה באמצעות הצעות פרטיות, ראו סעיף 1.5 לעיל.

20.3 ערבויות ושעבודים

לפרטים בדבר פקדון משועבד של החברה ראו ביאור 5(ג) לדוחות הכספיים.

כמו כן, החברה העמידה ערבות עבור עיריית תל אביב בקשר עם ביצוע העבודות כחלק מהפיילוט המתקיים בעיר בסך של כ- 300 אלפי ש"ח (לפרטים אודות הפיילוט ראו סעיף 15.3(1) לעיל).

21 מיסוי

לפרטים אודות היבטי המיסוי הנוגעים לפעילות החברה, ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים.

22 סיכונים סביבתיים וזרכי ניהולם

22.1 פעילותה של החברה כפופה למגוון רחב של חוקים, תקנות צווים, הנחיות, מסמכי מדיניות, רישיונות, היתרים הנוגעים לאיכות הסביבה ולשינוי אקלים כפי שיפורטו להלן.

22.2 קרינה בלתי מייננת

חוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006 ("חוק הקרינה"), קובע, בין היתר, את רמות הקרינה המותרות מציוד ומערכות החברה. טכנולוגית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה מושתתת על יצירת שדה אלקטרומגנטי בסליל המוטמן בכביש אשר מושרה על מקלט הממוקם בגחון הרכב בחשמלי.

תקני טעינה אלחוטית לרכבים IEC 61980 ו-2950SAEJ, המתבססים על תקן ICNIRP, קובעים את הרמות המותרות של קרינה בסביבת המערכת בזמן הפעלה [ענינת: אלו תקנים שקשורים לחוק הקרינה? זה מידע שהופיע כבר בפרק ששלחתם לנו. מדובר במידע מקצועי לא משפטי, הוא יכול לסייע בקביעה האם נדרש להם היתר או לא ככל שזה רלבנטי להגדרה, וגם לצורך קבלת היתר ככל שזה נדרש. ראה למטה הסבר]. בהקשר זה, מערכת הטעינה האלחוטית של החברה עמדה במבדקי EMC ו-ENF אשר נערכו בהתאם לתקן IEC 61980. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-006045), אשר נכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

22.3 פסולת אלקטרונית

על פעילותה של החברה חל החוק לטיפול סביבתי בציוד חשמל ואלקטרוני ובסוללות, התשע"ב-2012, התקנות והצווים מכוחו אשר קובעים את האמצעים הנדרשים לטיפול ופינוי של פסולת אלקטרונית.

22.4 שינוי אקלים

לפרטים נוספים ראו סעיף 7.8 לעיל.

23 מגבלות ופיקוח על פעילות החברה

למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח לא חלים על תחום פעילותה מגבלות, חקיקה, תקינה או אילוצים מיוחדים כלשהם ואין תקנים מחייבים המעוגנים בחוק הנוגעים לתחום פעילותה בישראל, למעט כמפורט להלן.

23.1 כללי

פעילות החברה כפופה לדיני המדינות בהן היא פועלת (לרבות ישראל ושוודיה) ולדיני המדינות בהן תפעל בעתיד. ככל שתשלים החברה את פיתוח מוצריה בהצלחה, היא תהא כפופה לדיני מדינת ישראל,

ביניהם בין היתר, חוק רישוי עסקים, תשכ"ח-1968, וחוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981. בפעילות מחוץ לישראל תהא החברה כפופה לדיני המדינות הזרות בהן תפעל.

פעילות החברה הנוגעת לפיתוח הטכנולוגיה של מוצריה כפופה לדיני הקניין הרוחני המקומיים והבינלאומיים.

23.2 החוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984

למועד הדוח, פעילות החברה כפופה למגבלות חקיקה ותקינה מכוח החוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984 ולתקנות על פיו, ולכללים, להוראות, לאישורים ולחוזרים שפורסמו על ידי רשות החדשנות (לשעבר המדען הראשי) או משרד הכלכלה (ביחד: "חוק המו"פ") וכללי התוכניות, בשל תמיכה שקיבלה החברה בהתאם לחוק המו"פ.

23.3 אישור משרד האנרגיה

החברה כפופה לתנאים שנקבעו באישור משרד האנרגיה במסגרת תכנית "חלוץ" בו היא משתתפת, ובכלל זה לכתבי ההתחייבות, מסמכי ונספחי המכרז, וכן לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי המשרד.

23.4 תקינה בינלאומית

לפרטים, ראו סעיף 8.6.2 לעיל.

23.5 תקני איכות

החברה כפופה לתקני איכות, תקני ISO מקומיים ובינלאומיים בתחום מוצרי חשמל המיועדים לשימוש בסביבה אורבנית וכן לתקנים ייעודיים הרלוונטיים להעברת אנרגיה אלחוטית.

24 הסכמים מהותיים

24.1 לפרטים אודות הפרויקטים אותם מבצעת החברה, ראו סעיף 15.3 לעיל.

24.2 לפרטים אודות הסכמים עם נושאי משרה בכירה בחברה, ראו תקנה 21 בפרק ד' לדוח זה.

25 הסכמי שיתוף פעולה

25.1 לפרטים אודות שיתופי הפעולה של החברה עם יצרניות רכב, ראו סעיף 15.4 לעיל.

25.2 הסכם עם דן

לפרטים אודות הסכם שיתוף פעולה בין החברה ודן להקמת קווי אוטובוסים המונעים באמצעות אנרגיה חשמלית אלחוטית בלבד, תוך שילוב בין הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה לבין פלטפורמת קווי אוטובוסים חשמליים המופעלת על ידי דן, ראו דוח מידי של החברה מיום 12 ביוני 2018, (מס' אסמכתא: 2018-01-050313), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

25.3 הסכם לשיתוף פעולה עם אפקון

לפרטים אודות התקשרות החברה במזכר הבנות לשיתוף פעולה עם אפקון החזקות בע"מ ("אפקון") שבמסגרתו תבצע אפקון עבודות תכנון, הקמה ותחזוקה במיזמים ובפרויקטים של החברה, ראו

דיווחה המיידית של החברה מיום 28 ביוני 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-059080), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

25.4 מזכר הבנות אסטרטגי לשיתוף פעולה עם יורוביה

לפרטים אודות התקשרות במזכר הבנות בין החברה ליורוביה לקידום ובניית מערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה במדינות גרמניה, צרפת ובלגיה, ראו דוחה מיידית של החברה מיום 6 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-108693), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

25.5 מזכר הבנות עם ברבמי

לפרטים אודות התקשרות במזכר הבנות לא מחייב עם חברת ברבמי המפעילה כבישי אגרה באיטליה, למטרת שיתוף פעולה בהטמעת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה בפרויקטים של תשתיות תחבורה באיטליה, ראו דוחות מיידים של החברה מיום 8 בנובמבר 2020, 18 במאי 2021 ו-5 בדצמבר 2021 (מס' אסמכתא: 2020-01-120024, 2021-01-085704, 2021-01-106078, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה.

25.6 מזכר הבנות מחייב עם חברת ג'ייקובס

לפרטים אודות התקשרות החברה במזכר הבנות מחייב להשקעה פרטית ושיתוף פעולה עם Jacobs Engineering Group Inc. (NYSE: J) ("ג'ייקובס"), ראו דוחה מיידית של החברה מיום 3 במרץ 2021 (מס' אסמכתא: 2022-01-021408), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

25.7 מזכר הבנות לא מחייב עם חברת דסטיה

ביום 18 בינואר 2021 נכנס לתוקפו מזכר הבנות לא מחייב בו התקשרה החברה עם Destia Oy, חברת תשתיות ובנייה פינית וספקית מובילה של שירותי טעינה בפינלנד. בהתאם למזכר הבנות, הצדדים ישתפו פעולה בקידום, מכירה ושיווק טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה בפרויקטי תשתיות בפינלנד. הצדדים הצהירו כי הם רואים פוטנציאל גדול בטכנולוגיית הטעינה האלחוטית לשימושים שונים, כגון: אוטובוסים, משאיות שילוח, רכבים מסחריים ומוניות.

26 יעדים ואסטרטגיה עסקית

למועד הדוח, החזון האסטרטגי של החברה הוא להאיץ את המעבר העולמי לניידות המבוססת על אנרגיה חשמלית, באמצעות מינוף תשתיות כביש קיימות להתקנת טכנולוגיית טעינה אלחוטית שתפחית את העלות הכוללת של שימוש ברכבים חשמליים ושתהפוך את השימוש בהם ליעיל ובר-קיימא.

יעדי החברה לשנים הקרובות מתמקדים בעיקר בתחומים הבאים:

26.1 מיצוב ומיתוג החברה – מיצוב החברה כמובילת שוק בתחום טכנולוגיית הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים בכל שלושת מצבי הטעינה, דינמי, חצי דינמי וסטטי. מיצוב החברה יתמקד בעיקר בשווקים ספציפיים: תחבורה ציבורית עירונית, מוניות עירוניות, ומשאיות חלוקה. למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח, אין מתחרה בשוק שהוכיח יכולת טעינה אלחוטית דינמית.

26.2 התקשרויות בשותפויות אסטרטגיות – החברה מקדישה משאבים לבניית קשרים חיוניים עם שותפים אסטרטגיים שסייעו לה לחדור לשווקים בהן החלה לפעול.

26.3 השקעה בהון האנושי – ליבת העשייה של החברה הוא מחקר ופיתוח בתחומים הטכנולוגיים וההנדסיים. לפיכך, ההון האנושי הינו אחד המרכיבים החשובים והמרכזיים בחברה. החברה פועלת להרחיב את מחלקות המחקר והפיתוח והמחלקות הטכניות באופן תמידי כמו כן גם בתחומי הפיתוח העסקי, השיווק והמכירות. בנוסף, בכוונת החברה להרחיב את פעילותה לשווקים חדשים. החברה פועלת לגייס בעלי תפקידים ויועצים מובילים בתחומם לצורך התרחבות פעילותה באירופה וחדירתה לשוק האמריקאי.

המידע בדבר אסטרטגיית החברה ויעדיה (לרבות השלמת הפיתוח של הכביש החשמלי האלחוטי, כוונות החברה להרחיב את פעילותה לטריטוריות נוספות ולהתקשר בהסכמי שיתופי פעולה עם יצרני רכב מובילים) מהווה "מידע צופה פני עתיד", כהגדרתו בחוק ניירות ערך. ואולם, לחברה אין כל ודאות לגבי יכולתה לממש את החזון ולהשיג את היעדים הנ"ל, אשר במידה בלתי מבוטלת מבוססים על גורמים שמעצם טבעם, אינם בשליטתה, כגון: השלמת הליך פיתוח מוצרי החברה בהצלחה, התפתחויות בשווקים בהם פועלת החברה, בתחום פעילותה ובביקוש למוצריה, בקיומם של אפיקי מימון זמינים לחברה, כמו גם בהתממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 28 להלן. לפיכך, אין כל ודאות בדבר התממשות כוונותיה של החברה או יישום מוצלח של האסטרטגיה שלה.

27 צפי להתפתחות בשנה הקרובה

במהלך השנה הקרובה, בכוונת החברה להתמקד בפעילויות שלהלן:

27.1 השגת יעדי הפיתוח והשלמתם – השלמת פיתוח הטכנולוגיה של החברה, הכוללת את כל מרכיבי המערכת, 3 סוגי מקלטים שונים המתאימים לרכב כבד, רכב מסחרי ורכב פרטי. בנוסף, החברה ממשיכה לתמוך בפעילויות הקיימים שלה, לרבות ביצוע הבדיקות הנדרשות והצגתם לשותפים הרלוונטיים. במקביל לפעילויות הפיתוח הנוכחיות, מתכוונת החברה לשלב את יחידות המקלט פרי פיתוחה על גבי מספר רכבים שונים, לפתח מערכת בדיקות אוטומטיות בכדי לייעל את תהליך האינטגרציה ולהתחיל בפיתוח הדור הבא של המוצרים אשר יאפשר הגדלת הספק הטעינה. בנוסף, החברה משקיעה מאמצים רבים בפיתוח תוכנת הניהול המאפשרת שליטה וניהול טעינה של ציי רכבים.

27.2 מוכנות למסחור הטכנולוגיה – בכוונת החברה לנקוט בצעדים הנדרשים על מנת להמשיך במסחור הטכנולוגיה פרי פיתוחה בקנה מידה רחב, כך שתוכל לעשות כן בו-זמנית בשווקים שונים. לצורך האמור, בכוונת החברה לבנות יכולת ייצור המונית, להרחיב את מעגל הספקים שלה (לטווח הקצר והארוך) וכן לבצע אוטומציה ולייעל את יכולת פריסת הטכנולוגיה של החברה בשטח.

27.3 גיוון פלטפורמות (מרכבים) – בכוונת החברה להרחיב את שיתופי הפעולה שלה עם יצרני רכב מובילים, לשלב את יחידת המקלט פרי פיתוחה ולבצע את הבדיקות המתבקשות. תהליך זה יסייע בהאצת החדירה של מערכת הטעינה האלחוטית בעולם.

27.4 התרחבות גלובלית – בכוונת החברה למקד את מאמציה ונוכחותה בעיקר באירופה וארה"ב, באמצעות הרחבת פעילותה הקיימות בשווקים הנוכחיים בהם היא פועלת ובאמצעות חדירה לשווקים חדשים.

האמור בסעיף זה לעיל בדבר הצפי להתפתחות החברה בשנה הקרובה הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה מבוסס על תכניותיה האסטרטגיות של החברה ויעדיה לשנה הקרובה. התממשות התוכניות האמורות או אי התממשותן, או התממשותן באופן שונה מכפי שנצפה, תלויה (בין השאר) בהשלמת הליך פיתוח מוצרי החברה בהצלחה, במצב השוק, במו"מ עם יצרני רכבים או בהתממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 28 להלן.

28 דיון בגורמי סיכון

תחום הפעילות של החברה כרוך בסיכונים המאפיינים חברה הפועלת בתחום מחקר ופיתוח. להלן מוצגת סקירה בדבר גורמי הסיכון אשר להם עשויה להיות השפעה מהותית על פעילות החברה ותוצאותיה העסקיות:

28.1 סיכונים מקרו-כלכליים

28.1.1 מגפת הקורונה העולמית

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות החברה, ראו סעיף 7.9 לעיל.

28.1.2 האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי

האטה כלכלית ולא ודאות כלכלית בשוק הישראלי ו/או העולמי בכלל ובשווקים הפוטנציאליים אליהם החברה מבקשת לחדור בעתיד עשויה להיות השפעה לרעה על יכולתה של החברה לגייס את ההון הנדרש להמשך פעילותה. בנוסף, שוק ההון ככל שהוא נוגע לחברות טכנולוגיה מאופיין בתנודתיות רבה. לתנודות בכלכלה העולמית ומצב שוקי ההון בישראל ובעולם עשויה להיות השפעה על תוצאות החברה והתפתחות עסקיה, לרבות על היכולת לבצע גיוסי הון וזמינות מקורות כספיים לידי החברה, ועל עיתוי ותנאי ביצוע עסקאות השקעה בחברה ועל ידי החברה.

28.1.3 חשיפה לשינויים בשערי מטבע זר

חלק ניכר מרכש חומרי הגלם של החברה צמוד למטבע זר וכן מרבית הכנסות החברה, ככל שיהיו לחברה הכנסות, צפויות להתקבל מלקוחות בחו"ל. לפיכך, תנודות בשערי המטבעות הזרים, בעיקר של הדולר והאירו, עשויות ליצור לחברה חשיפה מטבעית ועלולות להשפיע על רווחיותה.

28.1.4 המצב הביטחוני בישראל

לשינויים במצב הביטחוני והמדיני עשויה להיות השפעה על פעילות החברה. החמרה במצב הביטחוני והמדיני עשויה, בין היתר, להביא לירידה ביכולתה של החברה לגייס הון נוסף הנדרש לפעילותה, בעיקר בשווקים בחו"ל.

28.1.5 המצב הגיאוגרפי-פוליטי בין אוקראינה ורוסיה

כמפורט בסעיף 7.10 לעיל, נכון למועד פרסום דוח זה, אין וודאות בדבר השפעות עתידיות אפשריות של התפתחות הלחימה באוקראינה, התרחבות המשבר הגיאוגרפי-פוליטי כאמור, התרחבות הסנקציות באופן בו יחולו גם על החברה או ההשפעה של אלה על המשק

הישראלי בפרט או על השווקים בעולם. לאור כך, אין ביכולתה של החברה להעריך בשלב זה את ההשפעה האפשרית, אם בכלל, שתהיה לאלה על תוצאות פעילותה בעתיד.

28.2 סיכונים ענפיים

28.2.1 שינויים טכנולוגיים

על אף שבטווח הקרוב לא נצפים שינויים טכנולוגיים מהותיים או פריצות דרך, אשר יש בהם כדי להשפיע על עדכניות ציוד הייצור והטכנולוגיות שבתחום פעילות החברה, יצירת טכנולוגיה חליפית לטכנולוגיה שמפתחת החברה עלולה לפגוע בהיקף פעילותה.

28.2.2 רגולציה ותקינה בינלאומית

פעילות החברה בתחום המחקר והפיתוח, וכן שיווק עתידי של מוצריה עשויים להיות כפופים בעתיד לפיקוח ולרגולציה של מכוני תקנים וחקיקה במדינות שונות. שינויים והתפתחויות בדרישות הרגולטוריות, בדרישות התקינה הרלוונטיות לפעילות החברה ו/או אי עמידת החברה בדרישות כאמור עשויים לגרום להטלת מגבלות ו/או לעיכובים בפיתוח מוצרי החברה ו/או לגרום להפסקתו, וכן לגרום לחברה הוצאות מהותיות. לפרטים בדבר הסביבה הרגולטורית בה פועלת החברה, ראו סעיף 23 לעיל.

28.2.3 גיוסי הון ומקורות מימון

תחום המחקר והפיתוח בתשתיות ובתעשיית הרכב דורש נזילות גבוהה מאוד לטווח ארוך לשם השגת תוצאות עסקיות אפקטיביות. להערכת החברה מקורות המימון העומדים לרשות החברה הינם בהיקף מספק על מנת להביא להשלמת המחקר והפיתוח של המערכות אותן מפתחת החברה, לייצורן ושיווקן המסחרי. עם זאת, אין כל ודאות כי יעלה בידי החברה לגייס מקורות מימון נוספים, ככל שידרשו, לשם ביצוע השלבים המתקדמים וההכרחיים לפיתוח מוצרים אלה. העדר אמצעי מימון מספקים עלול לגרום להפסקת פעילותה העסקית של החברה.

28.2.4 כוח אדם מקצועי

פעילות החברה בתחומה מתאפיינת ברמת ידע, מקצועיות ומומחיות בתחום ברמה הגבוהה ביותר, וכן דורשת כוח אדם ניהולי איכותי בעל ניסיון ובקיאיות בתחום התחבורה ובתחום העברת האנרגיה אלחוטית בהספקים גבוהים, תחום יחסית חדש וייחודי. יכולתה של החברה להמשיך בפיתוח מוצריה תלויה, בין השאר, ביכולתה של החברה להמשיך ולהעסיק כוח אדם מיומן כאמור.

28.2.5 ניסויים אגב הליך הפיתוח

ביצוע ניסויים במסגרת תהליך המחקר והפיתוח של מוצרי החברה עלול להתעכב או להעצר בשל סיבות שונות, בין היתר כתוצאה מסיבות שאינן קשורות למוצרי החברה ושינויים רגולטורים או עלייה משמעותית במחירי חומרי הגלם המשמשים לפיתוח מוצרי החברה.

תחרות 28.2.6

שוק טעינת הרכבים החשמליים הוא שוק חדש יחסית, ובהתאם גם התחרות בו מתפתחת. התחרות של החברה מושפעת בעיקר מהתקדמותן של המתחרות במחקר ובפיתוח, וכן מכניסתן של חברות טכנולוגיה לתחום הטעינה. החברה תצטרך להציע פתרונות חדשניים ויעילים, וכן להתמודד עם כניסת רכבים מסוגים שונים לשוק, לדוגמה רכבים המונעים על-ידי מימן או ביודיזל. בנוסף לכך, החברות המתחרות עשויות להירכש על-ידי צדדים שלישיים עם משאבים רחבים יותר, ובכך להתמודד באופן אפקטיבי יותר עם השינויים בשוק ועם ההזדמנויות המשתנות. יתרה מכך, בשוק קיימים מוצרים נוספים לטעינת רכבים חשמליים אשר עשויים להשפיע על רמת הביקוש לפתרונות הטעינה של החברה.

איתנות טכנולוגית, אבטחת מידע וסייבר 28.2.7

החברה עלולה להיות חשופה לסיכונים ואיומים הקשורים ביציבות מערכות המידע, עמידתן בהיקפי פעילותה, אבטחת מידע וסייבר, ובכלל זה כשלים טכניים ומתקפות קיברנטיות העלולות להביא לעיכוב בפעילות החברה וכן לגניבה או שימוש לרעה בנתוני החברה. כשל טכני ו/או תקיפת תשתיות המחשוב של החברה והיעדר יכולת החברה להחזיר את מערכתיה לפעילות תקינה בזמן סביר או היעדר יכולת טכנולוגית לעמוד בצרכי ובביקוש הלקוחות, עלולים להביא לפגיעה במוניטין החברה ועשוי אף לפגוע בתוצאותיה העסקיות.

סיכונים ייחודיים לחברה 28.3

אי השלמת מחקר ופיתוח 28.3.1

למועד הדוח, פיתוח מוצרי החברה טרם הושלם וטרם נרשמו הכנסות כלשהן מפעילותה. אין כל ודאות כי הליכי המחקר ופיתוח יבשילו לכדי מערכת הנעה אלחוטית מהסוג המבוקש לשיווק ולמכירה מסחריים.

מסחור ושיווק מוצרי החברה 28.3.2

יכולת החברה לבסס בסיס לקוחות, לחדור לשוק, לייצר הכנסות, לצמצם את ההפסדים שלה ולהשיא את הרווחיות שלה בעתיד, תלויה ביכולתה לבסס את מכירותיה ואף להגדילן.

ביקוש למוצרי החברה בעתיד ומחיריהם ויכולת החברה להגדיל את מכירותיה בעתיד 28.3.3

אם וככל שיושלם שלב המחקר והפיתוח של המוצרים שמפתחת החברה בהצלחה, אין כל ודאות כי באותו המועד יהיה ביקוש למוצרים אלו בהיקף אשר יצדיק את ייצורם ושיווקם באופן מסחרי. הצמיחה של החברה והכנסותיה תהיינה תלויות במידה ניכרת ביכולתה למכור את המוצר ללקוחות מגוונים, וביניהם מפעילי ציי תחבורה ציבורית עירונית, מוניות חשמליות ורכבי שילוח (P2P). בנוסף, חשמול התחבורה הוא שוק מתפתח, ומפעילי ציים עשויים שלא לאמץ באופן נרחב את השימוש ברכבים חשמליים, לפעול בלוחות זמנים השונים מציפיות החברה או להסתמך על פתרונות טעינה אחרים. בנוסף, יצוין כי מעבר לצי של רכבים חשמליים עשוי להיות יקר, ובכך עלול לגרום לשוק לאמץ את התחום באופן איטי ביחס לציפיות. כמו כן, מנהלי ציים עשויים לדרוש תמיכה טכנית משמעותית מהחברה,

ואם החברה לא תוכל לספק את התמיכה הנדרשת, הדבר עשוי לפגוע ביכולתה למכור את מוצריה ללקוחות נוספים.

28.3.4 אי קבלת אישורים נדרשים

קושי אפשרי בהשגת האישורים הרגולטוריים הנדרשים להתקנת והטמנת התשתית התת קרקעית של הכביש החשמלי האלחוטי עשויים לגרום לכך שהייצור לא יהיה כדאי מבחינה מסחרית/לעכב את המסחור של המוצרים/אחר.

28.3.5 קניין רוחני

החברה מפתחת מוצרים טכנולוגיים מורכבים ועתירי ידע, ואין וודאות שתוכל להגן בהצלחה על הקניין הרוחני שלה. למועד הדוח רוב בקשות הפטנטים שהגישה החברה נמצאות בשלבים שונים של תהליכי בדיקה ואישור. קיים סיכון כי הבקשות לרישום פטנט שהגישה החברה, כמפורט בסעיף 16.3 לעיל, כולן או מקצתן, לא תתקבלנה מכל סיבה שהיא, ובכלל זה מסיבות שאינן בשליטת החברה.

בטבלה להלן מוצגים גורמי הסיכון העיקריים שתוארו לעיל, אשר דורגו בהתאם להערכת החברה, על פי השפעה העשויה להיות להם על עסקיה בתחום הפעילות:³⁸

מידת השפעה של גורם הסיכון			
השפעה גבוהה	השפעה בינונית	השפעה נמוכה	
			סיכונים מקרו-כלכליים
	X		מגפת הקורונה העולמית
	X		האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי
	X		חשיפה לשינויים בשערי מטבע זר
		X	המצב הביטחוני בישראל
		X	המצב הגיאוגרפי-פוליטי בין אוקראינה ורוסיה
			סיכונים ענפיים
X			שינויים טכנולוגיים
X			רגולציה ותקינה בינלאומית
	X		גיוסי הון ומקורות מימון
	X		כוח אדם מקצועי
	X		ניסויים אגב הליך הפיתוח
	X		תחרות
	X		איתנות טכנולוגית, אבטחת מידע וסייבר
			סיכונים ייחודיים לחברה
X			אי השלמת מחקר ופיתוח
X			מסחור ושיווק פתרונות הטעינה
X			ביקוש למוצרי החברה בעתיד ומחיריהם ויכולת החברה להגדיל את מכירותיה בעתיד
X			אי קבלת אישורים נדרשים

³⁸ זיהוי גורמי הסיכון ומידת השפעתם על הקבוצה הינם על סמך הערכת הקבוצה, ויתכן כי בפועל קיימים גורמי סיכון שטרם זוהו או שהשפעתם שונה מהאמור לעיל.

מידת השפעה של גורם הסיכון			
השפעה גבוהה	השפעה בינונית	השפעה נמוכה	
	X		קניין רוחני

30 במרץ 2022

ברק דואני

סמנכ"ל כספים

אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל



פרק ב'

דוח הדירקטוריון על מצב עסקי החברה

31 בדצמבר 2021

דירקטוריון אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") מתכבד בזאת להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה והחברות הבנות שלה (להלן יחד: "הקבוצה") ליום 31 בדצמבר 2021 ("מועד הדוח") ולשנה שהסתיימה במועד הדוח ("תקופת הדוח"), בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970 ("תקנות הדוחות").

א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי החברה

1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

1.1. כללי

למועד הדוח, החברה עוסקת בפיתוח ויישום של טכנולוגיית טעינה אלחוטית של רכבים חשמליים. הטכנולוגיה המפותחת על ידי החברה מבוססת על תשתית סלילים המוטמנת מתחת לפני הקרקע המאפשרת העברת אנרגיה באופן אלחוטי לכלי הרכב, מערכת ניהול הממוקמת בצד נתיב הנסיעה או החניה, מעל או מתחת לפני הקרקע, וכן יחידת מקלט אשר מותקנת בגחון כלי הרכב. יחידת הניהול מעבירה אנרגיה מרשת החשמל אל הסלילים הרלוונטיים בהתאם למיקום הרכב הנוסע על התשתית או הנוטען בצורה סטטית; ומאפשרת לתקשר באופן רציף ואלחוטי עם התשתית התת קרקעית. הטכנולוגיה מאפשרת שלושה מצבי טעינה: טעינה סטטית, במצב בו כלי הרכב חונה בחניון או במסוף, טעינה דינמית כאשר הרכב נמצא בנסיעה וטעינה חצי דינמית כאשר הרכב נמצא במצב נסיעה איטית מאוד (כגון במפרץ חנייה).

העמיד של טעינת רכבים חשמליים

היצע מלא של פתרונות טעינה אלחוטית לכל צורך של ציים מסחריים



טעינה דינמית

טעינת רכבים בתנועה לאורך המסלולים היומיים שלהם, מאפשר נהיגה רצופה ללא הפסקות

טעינה חצי דינמית

טעינת רכבים בנסיעה איטית בתנועה, למשל מוניות בתור שמחכות לנוסעים או בכניסה לנמל תעופה

טעינה סטטית

טעינה נייחת במסופי אוטובוס בסוף מסלול האוטובוסים, חניוני לילה וחניה ברחוב

המעבר לתחבורה חשמלית כרוך באתגרים רבים, בייחוד עבור חברות המנהלות ציי רכבים מסחריים. שלושת מצבי הטעינה המפותחים על-ידי החברה נועדו לתת פתרון אופטימלי וגמיש לחברות אלו, באופן שיאפשר להן תפעול רציף ויעיל, המבטל את הצורך במגע פיזי של עמדות הטעינה החוטיות הגורם לחיסכון בשטח חניון לילה ומגביר את הכלכליות של המעבר לצי רכב חשמלי. טכנולוגיית הטעינה הדינמית

הכביש החשמלי) תאפשר צמצום בגודל הסוללה הדרוש להנעת כלי רכב חשמליים (כאשר כלי הרכב ינוע בכביש החשמלי), הגדלת טווח הנסיעה של כלי הרכב החשמלי כל עוד הוא נע על תשתית הכביש החשמלי והפחתת עלות ומשקל כלי הרכב. למיטב ידיעת החברה, נכון למועד הדוח, לשינוי מזג האוויר ולתנאים סביבתיים אחרים לא אמורה להיות השפעה על מערכות הטעינה האלחוטית שמפתחת החברה.

יובהר, כי לאור אופיה של החברה כחברת מחקר ופיתוח ועל רקע העדר הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי החברה ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצרי החברה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הן נועדו, עלולה השקעת החברה בפיתוח מוצריה לרדת לטמיון. כמו כן יובהר, כי כחברת מחקר ופיתוח עשויה החברה להידרש לגיוסי הון עד ליצירת תזרים מזומנים חיובי ממכירת מוצריה, לשם מימון הוצאותיה השוטפות.

בנוסף, כל ההערכות והאמדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת מוצרי פיתוח החברה ותוצאות ההשלמה כאמור) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרתם בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך"), המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 28 בפרק א' לדוח זה.

1.2. סטטוס תהליכי הפיתוח של החברה – לפרטים אודות הפיילוטים שהחברה מבצעת, ראו סעיף 15.3 בפרק א' לדוח זה.

1.3. התפשטות נגיף הקורונה (COVID-19) – כמפורט בסעיף 7.9 בפרק א' לדוח זה ובהתאם לעמדות רשות ניירות ערך מהימים 8 במרץ 2020 ו-11 במאי 2020, מעדכנת החברה כי למועד פרסום הדוח, פעילות הקבוצה וחוסנה הכלכלי לא נפגעו באופן מהותי כתוצאה מהתפשטות נגיף הקורונה ופעילות המחקר והפיתוח של החברה ממשיכה כסדרה. כמו כן, להערכת החברה, משבר הקורונה לא צפוי להשפיע באופן מהותי על פעילותה, וזאת בפרט בהנחה שמגמת התאוששות המשק הישראלי והעולמי מהמשבר תימשך. בתוך כך, מעריכה החברה כי תוכל לעמוד בהמשך פעילות המחקר והפיתוח ובהתחייבויותיה לצורך המשך ביצוע הפרויקטים בהם היא נוטלת חלק. עם זאת, במידה שיוחמרו ההגבלות על פעילות הקבוצה ו/או על פעילות ספקיה בארץ ו/או בחו"ל ו/או תחול הרעה משמעותית במצב הכללי בשוק בישראל, בשוודיה, בגרמניה, בארה"ב ו/או במדינות אחרות בהן בכוונת הקבוצה לפעול (לרבות ככל שהרעה במצב השווקים תביא לפגיעה ביכולת לגייס הון בשווקי ההון או ביכולת לקבל מענקים ממשלתיים), עלולה החמרה כאמור לגרום דחייה מסוימת בלוחות הזמנים המתוכננים לתהליכי המחקר והפיתוח של מוצרי החברה או לעיכוב בביצוע פרויקטים בהם החברה נוטלת חלק.

המידע בדבר השפעות התפשטות נגיף הקורונה על הקבוצה ויכולת ההתמודדות שלה עימן בתקופה שלאחר תקופת הדוח, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר מבוסס, בין היתר, על הערכות של החברה, על הנתונים שבידי החברה נכון למועד זה ועל אופן התמודדות ממשלת ישראל וממשלות העולם עם משבר הקורונה. ההשפעות בפועל, עשויות להיות שונות מאלו שנחזו כאמור, כתוצאה מגורמים שונים שהעיקריים שבהם הינן המשך מגבלות התנועה על מעבר בין מדינות, הטלת

מגבלות תנועה בתוך מדינות, החמרה במדיניות ממשלת ישראל ו/או ממשלת שוודיה ו/או ממשלת גרמניה ו/או ממשלת ארה"ב ביחס להתמודדות עם משבר הקורונה וכן עוצמת ההשפעות העקיפות של נגיף הקורונה על גיוסי הון ומענקים ממשלתיים עתידיים של הקבוצה עקב אפשרות של פגיעה בצמיחה, מעבר המשק להאטה, קיצוץ בתקציבי ממשלות וכיוצא בזה.

לפרטים נוספים אודות החברה ופעילותה וכן תיאור התפתחות עסקיה בתקופת הדוח ראו פרק א' – תיאור עסקי התאגיד, לדוח זה לעיל.

2. המצב הכספי של החברה

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2020	2021	
	אלפי ש"ח		
נכסים			
הגידול נבע בעיקר מפיקדון שקלי בתאגיד בנקאי שנפרע לעו"ש.	35,137	124,412	מזומנים ושווי מזומנים
הקיטון נבע מפירעון של פיקדון שקלי בתאגיד בנקאי.	135,310	300	פיקדונות
הגידול נבע בעיקר מהוצאות מראש לזמן קצר בגין פרויקט דן. לפרטים נוספים, ראו גם ביאור 12 ו' לדוחות הכספיים.	4,086	7,882	חייבים ויתרות חובה
הגידול נובע מהצטיידות מראש לקראת פרויקטים בגרמניה ואיטליה.	-	7,548	נכסים בגין חוזים עם לקוחות
הגידול נבע מהפקדה חדשה בגין כרטיס אשראי בנקאי.	45	76	פקדון משועבד
הגידול ברכוש הקבוע נבע בעיקר משיפורים במושכר במתחם החברה, בניכוי הוצאות פחת שוטפות.	6,980	8,488	רכוש קבוע
הגידול נבע בעיקר מהצטיידות מראש לקראת פרויקטים בארה"ב ופרוייקטים נוספים וכן, מהוצאות מראש לזמן ארוך בגין פרויקט דן. לפרטים נוספים, ראו גם ביאור 12 ו' לדוחות הכספיים.	510	29,138	הוצאות מראש לזמן ארוך
הגידול נבע מחוזי חכירה חדשים במתחם הניסויים של החברה ובחברות הבנות בשוודיה ובגרמניה בהתאם להוראות תקן דיווח כספי בינלאומי (IFRS) 16.	437	1,487	נכסים בגין זכות שימוש
	182,505	179,331	סך נכסים
התחייבויות והון			
שינוי לא מהותי.	12,030	11,989	זכאים, יתרות זכות וספקים
הגידול נבע מחוזי חכירה חדשים במתחם הניסויים של החברה ובחברות הבנות בשוודיה ובגרמניה בהתאם להוראות תקן דיווח כספי בינלאומי (IFRS) 16.	404	816	התחייבות בגין חכירה
	12,434	12,805	סך התחייבויות
	170,071	166,526	סך ההון

3. תוצאות הפעילות

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			סעיף
	2019	2020	2021	
	אלפי ש"ח			
הגידול בהוצאות מחקר ופיתוח בשנת הדוח ביחס לאשתקד, נבע בעיקר מהוצאות שכר גבוהות יותר עקב גידול במספר העובדים בחברה וכן מהוצאות בגין תשלום מבוסס מניות בגין הענקות לעובדי החברה.	14,518	35,183	43,616	הוצאות מחקר ופיתוח
הקיטון בין שנות הדיווח נבע מתקבולים נמוכים מהפרויקטים בגינם מתקבלים מענקים מהממשלה השוודית וכן מהשתתפות רשות החדשנות בפרויקט בתל אביב, בהתאם לקצב התקדמות הפרויקטים.	(6,751)	(20,068)	(9,306)	בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
הגידול בהוצאות שיווק ופיתוח עסקי בשנת הדוח ביחס לאשתקד, נבע בעיקר מגידול במצבת כוח האדם, מעלויות שיווק ופיתוח עסקי כחלק מתחילת פעילות החברה בארה"ב, הגברת פעילות השיווק והפיתוח עסקי באירופה וישראל ומתגמול מבוסס מניות בגין פרויקט דן.	1,566	3,266	14,547	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
הגידול בהוצאות הנהלה וכלליות בשנת הדוח ביחס לאשתקד, נבע בעיקר מגידול במצבת כוח האדם, משירותי ייעוץ מקצועיים.	3,445	4,680	10,263	הוצאות והנהלה וכלליות
	12,778	23,061	59,120	הפסד מפעולות
הגידול בהכנסות המימון נבע בעיקר מהכנסות ריבית מפקדון שקלי בתאגיד בנקאי.	256	164	(1,574)	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
	32	-	-	הוצאות מס
	13,066	23,225	57,546	הפסד לתקופה
	7	272	(1,107)	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
	13,073	23,497	56,439	הפסד כולל

בנוסף לנתונים שלעיל ולמוצג בדוחות הכספיים, החברה בחרה להציג בטבלה שלהלן התאמה להפסד הכולל של החברה בנטרול השפעות חשבונאיות של תקן דיווח כספי (IFRS) 2 בגין הוצאות תשלום מבוסס מניות:

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			סעיף
	2019	2020	2021	
	אלפי ש"ח			
	13,073	23,497	56,439	הפסד כולל
בגין תשלום מבוסס מניות.	4,630	5,500	17,597	התאמות בגין יישום IFRS 2
	8,443	17,997	38,842	הפסד מתואם לשנה

4. תזרימי מזומנים

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2020	2021	
	אלפי ש"ח		
הגידול בתזרימי המזומנים ששימשו לפעילות שוטפת בשנת הדוח נבע בעיקרו מהמשך פיתוח מערכת הכביש החשמלי, מהצטיידות מראש לקראת פרויקטים בגרמניה, באיטליה ובארזה"ב בסך 14.7 מיליון ש"ח ומגידול בהוצאות השכר עקב עלייה ניכרת בכמות העובדים.	(17,274)	(55,806)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות שוטפת
המעבר מתזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה במהלך שנת הדוח לתזרימי מזומנים שנבעו מפעילות השקעה נבע מפירעון פיקדון בתאגיד בנקאי.	(138,407)	134,920	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות השקעה (ששימשו לפעילות השקעה)
הקטיון בתזרימי המזומנים מפעילות מימון בשנת הדוח נבע מגיוס ההון המשמעותי שבוצע אשתקד.	178,125	9,081	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות מימון
	22,444	88,195	גידול במזומנים ובשווי מזומנים

5. מקורות מימון

למועד הדוח, מקורות המימון העיקריים של הקבוצה הינם מענקים ממשלתיים וגיוסי הון.

5.1 גיוסי הון

לפירוט אודות גיוסי הון שערכה החברה בשנת 2020, ראו סעיף 1.5 בפרק א' לדוח זה.

5.2 מימוש אופציות

במהלך תקופת הדוח מומשו 105,280 אופציות לא רשומות (כולל מימושים של עובדים) ו-14,564 אופציות (סדרה 2) למניות החברה, בהיקף כולל של 9,899 אלפי ש"ח.

5.3 מענקים ממשלתיים ואחרים

לפירוט אודות מענקים ממשלתיים, ראו סעיפים 16.7 עד 16.9 בפרק א' לדוח זה.

ב. היבטי ממשל תאגידי

6. מדיניות החברה בנושא מתן תרומות

נכון למועד הדוח, הקבוצה לא קבעה מדיניות בנושא תרומות, ולא תרמה ו/או התחייבה לתרום תרומות בתקופת הדוח. כמו כן, למועד הדוח, לחברה אין התחייבויות מהותיות למתן תרומות בתקופות עתידיות.

7. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית

המספר המזערי של דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית הראוי לחברה, כפי שנקבע על ידי דירקטוריון החברה לפי סעיף 92(א)(12) לחוק החברות, התשנ"ט-1999 ("חוק החברות"), הינו דירקטור אחד, וזאת בהתחשב באופי הסוגיות החשבונאיות וסוגיות הבקרה החשבונאית המתעוררות בהכנת דוחותיה הכספיים של החברה, תחומי פעילותה של החברה, גודלה של החברה והיקף ומורכבות פעילותה, וכן בהתחשב

בהרכב דירקטוריון החברה, אשר חבריו הינם בעלי ניסיון עסקי, ניהולי ומקצועי ניכר. כיום מכהנים בדירקטוריון החברה שלושה דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית: גבי רונית נועם, דירקטורית חיצונית, גבי רחל בן-נון, דירקטורית בלתי תלויה ומר יוסף טנא, דירקטור חיצוני. לפרטים נוספים אודות הדירקטורים האמורים, ראו תקנה 26 בפרק ד' לדוח זה.

8. דירקטורים בלתי תלויים

למועד דוח זה, החברה לא אימצה בתקנונה הוראה בדבר שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים כהגדרת המונח בסעיף 219(ה) לחוק החברות. למועד הדוח, מכהנת בדירקטוריון החברה דירקטורית בלתי תלויה אחת, גבי רחל בן-נון ושני דירקטורים חיצוניים, רונית נועם ויוסף טנא.

9. גילוי בדבר המבקרת הפנימית של החברה

9.1. **שם המבקרת הפנימית:** רו"ח שרון כהן.

9.2. **תאריך תחילת הכהונה:** 10 באוקטובר 2021.

9.3. **כישורים וכשירות לתפקיד:** הגברת כהן מכהנת כשותפה במשרד רו"ח דלויט ישראל הינה רואת חשבון עם ניסיון של למעלה מ-15 שנים כמבקרת פנים במגוון חברות. הגברת כהן מכהנת כמבקרת פנים במספר חברות רב לאומיות ובעלת ניסיון רחב במתן שירותי ביקורת פנים לחברות מתחום הטכנולוגיה.

9.4. **עמידת המבקרת הפנימי בדרישות חוקיות:** למיטב ידיעת הנהלת החברה, בהתאם להצהרת המבקרת הפנימית, המבקרת הפנימית עומדת בדרישות סעיף 146(ב) לחוק החברות ובהוראות סעיפים 3(א) ו-8 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992 (להלן: "**חוק הביקורת הפנימית**"). כמו כן, למיטב ידיעת החברה, המבקרת הפנימית אינה בעלת עניין בחברה, אינה קרובה של בעל עניין או נושא משרה בחברה ואינה מכהנת כרואת החשבון המבקרת של החברה או מי מטעמו.

9.5. **קשרי המבקרת הפנימית עם החברה או גוף הקשור אליה:** המבקרת הפנימית אינה עובדת של החברה אלא מעניקה לה שירותי ביקורת פנים חיצוניים. אין בפעילותה כדי ליצור ניגוד עניינים עם תפקידה כמבקרת הפנימית של החברה. המבקרת הפנימית אינה ממלאת בחברה כל תפקיד אחר.

כמו כן, למיטב ידיעת החברה, המבקרת הפנימית אינה מחזיקה ניירות ערך של החברה או של גוף הקשור אליה וכן, אינה בעלת קשרים עסקיים או קשרים מהותיים אחרים עם החברה או עם גוף הקשור אליה.

9.6. **דרך המינוי:** ביום 4 באוגוסט 2021, נערכה ישיבה של וועדת הביקורת בקשר עם החלפת המבקר הפנימי של החברה, במסגרתה נבחנו מספר מועמדים לתפקיד אשר הציגו את הצעות משרדיהם למתן שירותי ביקורת פנים לחברה. בהמשך לישיבה זו, בימים 6 באוקטובר 2021 ו-10 באוקטובר 2021, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את מינוי רו"ח שרון כהן לכהונה כמבקרת הפנימית, בשים לב להכשרתה המקצועית, לניסיונה בעריכת ביקורת פנים ולהיכרותה עם עסקי החברה, זאת בהמשך לפגישות שנערכו עמה והתרשמות בלתי אמצעית ממנה על ידי הנהלת החברה, ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה.

- 9.7. הממונה הארגוני על המבקר הפנימי: הממונה הארגוני על המבקר הפנימי הינו יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה.
- 9.8. תכנית העבודה של מבקרת הפנים: תכנית הביקורת השנתית והרב שנתית מוגשת על ידי המבקרת הפנימית לוועדת הביקורת של החברה. ועדת הביקורת בוחנת את הנושאים, תוך התייעצות עם הנהלת החברה, ולאחר מכן מחליטה על אישור התכנית (בשינויים או ללא שינויים), כאשר השיקולים שמנחים את ועדת הביקורת הינם, בין היתר, צרכי הביקורת, חשיבות הנושאים, התדירות שבה נבחנו הנושאים בשנים שחלפו וכן המלצותיה של המבקרת הפנימית.
- 9.9. ביקורת חו"ל או של תאגידים מוחזקים: תכנית הביקורת הפנימית מתייחסת גם לתאגידים המוחזקים על ידי החברה.
- 9.10. היקף העסקה: המבקר הפנימי לשעבר, רו"ח דניאל שפירא, והמבקרת הפנימית הנוכחית, רו"ח שרון כהן, הועסקו בשנת 2021 בהיקף של 250 שעות בשנה. היקף העסקתו של המבקר הפנימי נקבע, בין היתר, בהתחשב באופי והיקף פעילות החברה.
- 9.11. עריכת הביקורת בהתאם לתקנים מקצועיים: בהתאם להודעתה, המבקרת הפנימית עורכת את ביקורתה בהתאם להוראות חוק הביקורת הפנימית ועל-פי התקנים המקצועיים וההנחיות המתפרסמות באמצעות "המועצה המקצועית" של לשכת המבקרים הפנימיים, על-פי תקנים מקצועיים מקובלים בהתאם לסעיף 4(ב) לחוק הביקורת הפנימית.
- 9.12. גישה למידע: למבקרת הפנימית ניתן חופש פעולה מתמיד ובלתי אמצעי לכל מערכות המידע של החברה, לרבות גישה לנתונים כספיים של החברה בהתאם לסעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית.
- 9.13. דין וחשבון מבקר הפנים: דוחות הביקורת מוגשים בכתב ליו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה ולחברי ועדת הביקורת, הדוחות נידונים בוועדת הביקורת. בשים לב למועד מינויה של המבקרת הפנימית, במהלך שנת 2021 ערכה המבקרת הפנימית סקר סיכונים וביום 17 בפברואר 2022 התקיים בו דיון בוועדת הביקורת של החברה.
- 9.14. הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי: דירקטוריון החברה הינו בדעה כי יש בתכנית ביקורת הפנים השנתית, רמת הפירוט בדוחות הביקורת, היקף, רציפות ופעילות הביקורת הפנימית בחברה, היכרותו של המבקר הפנימי את פעילות החברה וניסיונו, כדי להגשים את מטרת הביקורת הפנימית בחברה.
- 9.15. תגמול: התשלום למבקרת הפנימית של החברה נעשה על-פי שעות ובהתאם לתכנית העבודה שאושרה על ידי ועדת הביקורת. לא ניתנו למבקרת הפנימית ניירות ערך, כחלק מתנאי העסקתה. לדעת דירקטוריון החברה, התגמול הינו סביר, מבוסס על שעות עבודה ואין בו כדי להשפיע על שיקול דעתה המקצועי של מבקרת הפנים בבואה לבקר את החברה. יצוין, כי בשים לב למועד מינויה של המבקרת הפנימית, לא שולמו לה סכומים כלשהם עבור שנת 2021.

10. גילוי על רואה החשבון המבקר של התאגיד

10.1. זהות משרד רו"ח מבקר: משרד רואי חשבון קסלמן וקסלמן (PwC ישראל) הינו משרד רואה החשבון המבקר של החברה החל משנת 2005.

10.2. שכר טרחת רו"ח מבקר: להלן נתונים בדבר שכר הטרחה ששולם לרואה החשבון המבקר בגין שירותי ביקורת, שירותים הקשורים לביקורת, שירותי מס ושירותים אחרים ביחס לשנים 2021 ו-2020 באלפי ש"ח:

שירותים אחרים	שירותי מס	שירותי ביקורת ושירותים קשורים לביקורת	
849 ^(*)	37	272	2021
-	122	205	2020

^(*) במהלך תקופת הדוח הסתייעה החברה ברואה החשבון המבקר לבחינת אפשרויות שונות לגיוס ו/או רישום כפול של מניותיה למסחר בבורסה בחו"ל.

10.3. שכר טרחת רואה החשבון המבקר של החברה נקבע במשא ומתן בין רואה החשבון המבקר לבין הנהלת החברה, בהתאם לתעריף המוערך למתן השירותים, המתבסס על כמות השעות המושקעות על ידי רואה החשבון המבקר ולאחר מכן מובא לאישור דירקטוריון החברה. דירקטוריון החברה סבור כי לאור הערכת היקף עבודת הביקורת שנדרשה, ובהתאם לנתונים השוואתיים עבור שכר טרחת רואי חשבון חיצוניים בחברות ציבוריות הדומות לחברה בכל הקשור לסוגן, גודלן, היקף ומורכבות פעילותן הרי שהשכר הינו סביר ומקובל.

ג. גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי

11. אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

לפרטים בדברים אירועים לאחר תאריך הדוח, ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2021.

30 במרץ, 2022

ברק דואני

סמנכ"ל הכספים של החברה

אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוח שנתי 2021

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוח שנתי 2021

תוכן העניינים

דף	
2	דוח רואה החשבון המבקר
	דוחות כספיים מאוחדים - בשקלים חדשים (ש"ח) :
3	דוחות מאוחדים על המצב הכספי
4	דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל
5	דוחות מאוחדים על השינויים בהון
6-7	דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים
8-35	ביאורים לדוחות הכספיים



דוח רואה חשבון המבקר

לבעלי המניות של

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 ואת הדוחות המאוחדים על ההפסד הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. על-פי תקנים אלה נדרש מאתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין בדוחות הכספיים הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובמידע שבדוחות הכספיים. ביקורת כוללת גם בחינה של כללי החשבונאות שיושמו ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה בדוחות הכספיים בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021, בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2021, והדוח שלנו מיום 30 במרס 2022 כלל חוות דעת בלתי מסייגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

קסלמן וקסלמן
רואי חשבון

פירמה חברה ב-PricewaterhouseCoopers International Limited

תל-אביב,
30 במרס 2022



דוח רואה החשבון המבקר
לבעלי המניות של
אלקטריאון וירלס בע"מ

בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי
בהתאם לסעיף 9ב (ג) בתקנות ניירות ערך
(דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של אלקטריאון וירלס בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד - החברה) ליום 31 בדצמבר 2021. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפיסקה הבאה. הדירקטוריון והנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי שבוקרו על ידינו נקבעו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" על תיקונו (להלן "תקן ביקורת (ישראל) 911"). רכיבים אלה הינם: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות של מערכות מידע; (2) בקרות על תהליך הרכש; (3) בקרות על תהליך השכר והאופציות (כל אלה יחד מכונים להלן "רכיבי הבקרה המבוקרים").

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911. על-פי תקן זה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצע במטרה לזהות את רכיבי הבקרה המבוקרים ולהשיג מידה סבירה של ביטחון אם רכיבי בקרה אלה קויימו באופן אפקטיבי מכל הבחינות המהותיות. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, זיהוי רכיבי הבקרה המבוקרים, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית ברכיבי הבקרה המבוקרים, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של אותם רכיבי בקרה בהתבסס על הסיכון שהוערך. ביקורתנו, לגבי אותם רכיבי בקרה, כללה גם ביצוע נהלים אחרים כאלה שחשבנו כנחוצים בהתאם לנסיבות. ביקורתנו התייחסה רק לרכיבי הבקרה המבוקרים, להבדיל מבקרה פנימית על כלל התהליכים המהותיים בקשר עם הדיווח הכספי, ולפיכך חוות דעתנו מתייחסת לרכיבי הבקרה המבוקרים בלבד. כמו כן, ביקורתנו לא התייחסה להשפעות הדדיות בין רכיבי הבקרה המבוקרים לבין כאלה שאינם מבוקרים ולפיכך, חוות דעתנו אינה מביאה בחשבון השפעות אפשריות כאלה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו בהקשר המתואר לעיל.

בשל מגבלות מובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי בכלל, ורכיבים מתוכה בפרט, עשויים שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקרות תהפוכנה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2021.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021, והדוח שלנו, מיום 30 במרס 2022 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים.

קסלמן וקסלמן
רואי חשבון

תל-אביב,
30 במרס 2022

פירמה חברה ב- PricewaterhouseCoopers International Limited

אלקטריאון וירלס בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

31 בדצמבר		ביאור	
2020	2021		
אלפי ש"ח			
			נכסים
			נכסים שוטפים:
35,137	124,412	א'5	מזומנים ושווי מזומנים
135,310	300	ב'5	פקדונות
4,086	7,882	6	חייבים ויתרות חובה
-	7,548		נכסים בגין חוזים עם לקוחות
<u>174,533</u>	<u>140,142</u>		
			נכסים שאינם שוטפים:
45	76	ג'5	פקדון משועבד
510	29,138	ו'12	הוצאות מראש לזמן ארוך
6,980	8,488	7	רכוש קבוע
437	1,487	8	נכסים בגין זכות שימוש
<u>7,972</u>	<u>39,189</u>		
<u>182,505</u>	<u>179,331</u>		סך נכסים
			התחייבויות והון
			התחייבויות שוטפות:
5,461	2,986		ספקים ונותני שירותים
6,329	8,413	10	זכאים ויתרות זכות
240	590	8	חלויות שוטפות של התחייבות בגין חכירות
<u>12,030</u>	<u>11,989</u>		
		12	התקשרויות והתחייבויות תלויות
			התחייבויות שאינן שוטפות:
404	816	8	התחייבויות בגין חכירות
<u>12,434</u>	<u>12,805</u>		סך התחייבויות
		13	הון:
-	-		מניות רגילות
276,590	329,484		פרמיה
(279)	828		קרן הון מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
<u>(106,240)</u>	<u>(163,786)</u>		יתרת הפסד
<u>170,071</u>	<u>166,526</u>		סך ההון
<u>182,505</u>	<u>179,331</u>		סך התחייבויות והון

ברק דואני
סמנכ"ל כספים

אורן עזר
יו"ר הדירקטוריון
ומנכ"ל

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 30 במרס 2022.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור
2019	2020	2021	
אלפי ש"ח (למעט נתוני ההפסד למניה)			
14,518	35,183	43,616	14
(6,751)	(20,068)	(9,306)	
7,767	15,115	34,310	
1,566	3,266	14,547	15
3,445	4,680	10,263	16
12,778	23,061	59,120	
305	236	1,434	17
(49)	(72)	(3,008)	17
256	164	(1,574)	
13,034	23,225	57,546	
32	-	-	9
13,066	23,225	57,546	
7	272	(1,107)	
13,073	23,497	56,439	
1.60	2.60	5.99	18

הוצאות מחקר ופיתוח, נטו:
הוצאות מחקר ופיתוח
בניכוי - השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח

הוצאות מחקר ופיתוח, נטו

הוצאות שיווק ופיתוח עסקי

הוצאות הנהלה וכלליות

הפסד מפעולות

הוצאות מימון

הכנסות מימון

הוצאות (הכנסות) מימון, נטו

הפסד לפני מיסים על ההכנסה

מיסים על ההכנסה

הפסד לשנה

סעיפים אשר עשויים להיות מסווגים מחדש לרווח או להפסד:

הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ

הפסד כולל לשנה

הפסד בסיסי ומדולל למניה (בש"ח)

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון

סך ההון (גרעון בהון)	יתרת הפסד	קרן הון מתרגום דוחות כספיים	פרמיה, אופציות וקרנות אחרות	מניות רגילות	
אלפי ש"ח					
12,809	(69,949)	-	82,758	-	יתרה ליום 1 בינואר 2019
					תנועה במהלך שנת 2019:
(13,066)	(13,066)	-	-	-	הפסד לשנה
4,630	-	-	4,630	-	מרכיב ההטבה בהענקת אופציות לעובדים ודירקטורים
(7)	-	(7)	-	-	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ הנפקת מניות (ראה ביאור 13ה')
5,000	-	-	5,000	-	מימוש כתבי אופציה
325	-	-	325	-	
9,691	(83,015)	(7)	92,713	-	יתרה ליום 31 בדצמבר 2019
					תנועה במהלך שנת 2020:
(23,225)	(23,225)	-	-	-	הפסד לשנה
5,500	-	-	5,500	-	מרכיב ההטבה בהענקת אופציות לעובדים ודירקטורים
(272)	-	(272)	-	-	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ הנפקת מניות (ראה ביאור 13ה')
177,930	-	-	177,930	-	מימוש כתבי אופציה
447	-	-	447	-	
170,071	(106,240)	(279)	276,590	-	יתרה ליום 31 בדצמבר 2020
					תנועה במהלך שנת 2021:
(57,546)	(57,546)	-	-	-	הפסד לשנה
14,016	-	-	14,016	-	מרכיב ההטבה בהענקת אופציות תגמול הוני בגין עסקת דן (ראה ביאור 12ו')
28,979	-	-	28,979	-	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
1,107	-	1,107	-	-	מימוש כתבי אופציה
9,899	-	-	9,899	-	
166,526	(163,786)	828	329,484	-	יתרה ליום 31 בדצמבר 2021

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

(המשך) - 1

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר

2019	2020	2021
אלפי ש"ח		
(182)	(17,274)	(55,806)
(1,800)	(3,117)	(3,063)
-	(135,300)	135,000
	10	3,014
113	-	(31)
(1,687)	(138,407)	134,920
325	447	9,549
(50)	(167)	(405)
(100)	(85)	(63)
5,000	177,930	-
5,175	178,125	9,081
3,306	22,444	88,195
9,416	12,592	35,137
(130)	101	1,080
12,592	35,137	124,412

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת (ראה נספח)

תזרימי מזומנים מפעילות השקעה:

רכישת רכוש קבוע
פירעון (הפקדת) פקדונות בתאגידים בנקאיים
ריבית שהתקבלה
פיקדון משועבד
מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה

תזרימי מזומנים מפעילות מימון:

תמורה ממימוש כתבי אופציה
תשלומי קרן בגין חכירות
תשלומי ריבית בגין חכירות
תמורה מהנפקת מניות
מזומנים נטו שנבעו מפעילות מימון

גידול במזומנים ושווי מזומנים

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה

רווחים (הפסדים) מהפרשי שער, בגין שערור מזומנים ושווי מזומנים, נטו

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לגמר השנה

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

(סיום) - 2

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים (המשך)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2019	2020	2021
אלפי ש"ח		
(13,066)	(23,225)	(57,546)
472	723	1,352
119	155	423
4,630	5,500	17,597
-	-	(3,004)
100	85	63
102	(146)	16
<u>(7,643)</u>	<u>(16,908)</u>	<u>(41,099)</u>
(690)	(2,468)	(14,034)
8,151	2,102	(673)
<u>7,461</u>	<u>(366)</u>	<u>(14,707)</u>
<u>(182)</u>	<u>(17,274)</u>	<u>(55,806)</u>

א. נספח לדוח תזרים המזומנים - מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת:

הפסד לשנה
התאמות בגין:
פחת והפחתות
הפחתת נכס בגין זכויות שימוש
מרכיב ההטבה בהענקת אופציות ויחידות מניה חסומות
הכנסות ריבית מפיקדון
הוצאות ריבית בגין חכירה
הפסדים מהפרשי שער בגין מזומנים ושווי מזומנים

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות תפעוליים:
קיטון (גידול) בחייבים ויתרות חובה
גידול (קיטון) בספקים וזכאים אחרים

מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת

ב. מידע בדבר פעילויות מימון שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

349
1,170
25,398
<u>26,917</u>

חייבים בגין מימושי אופציות עובדים
הכרה בנכס כנגד התחייבות בגין תחילת חכירות
תגמול הוני בגין עסקת דן (ראה ביאור 112')

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 1 - כללי:

א. אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן - החברה) התאגדה בישראל ומשרדה הרשום נמצא בבית ינאי. החברה פועלת במחקר ופיתוח של טכנולוגיה לטעינה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית באמצעות תשתית סלילים המוטמנת מתחת לכביש.

ביום 21 במרס 2021 התקבל אישור מרשם החברות למיזוג סטטורי של החברה עם החברה הבת, אלקטריק רואד בע"מ (להלן - אלקטרוואד) לתוך החברה והחל ממועד זה הפעילות של אלקטרוואד מתבצעת בחברה.

ב. בחודש מאי 2019, חתמה החברה הבת השבדית Electreon AB (להלן - אלקטריאון AB), חברה בת בבעלות מלאה של החברה אשר התאגדה בשבדיה, על הסכם עם משרד התחבורה השבדי להקמת כביש חשמלי לצורך הדגמה. הפרוייקט ממומן על ידי משרד התחבורה השבדי בסכום המוערך בכ-35 מיליון ש"ח, ראה ביאור 12ג'.

ג. הדוחות הכספיים המאוחדים כוללים את הדוחות הכספיים של החברה, ושל החברות הבנות שלה, של אלקטריאון AB, של ElectReon Germany GmbH (להלן - אלקטריאון גרמניה), של ElectReon Wireless, Inc. (להלן - אלקטריאון ארה"ב) ושל ספירהד השקעות (ביו) בע"מ (להלן ביחד - הקבוצה).

ד. משבר נגיף הקורונה

בחודש דצמבר 2019, התפרצה בעיר וואהן שבסין מגיפה שמקורה בנגיף COVID-19 (להלן - הנגיף או נגיף הקורונה או המשבר). התפרצות נגיף הקורונה התפתחה במהירות מתחילת שנת 2020, וגרמה לאי-ודאות בכלכלה העולמית ולנזק כלכלי בעקבות השבתת עסקים רבים, האטה בייצור ועיכוב במשלוחים ובתחבורה הפנים-ארצית והבינלאומית. כחלק מההתמודדות עם משבר הקורונה, מדינות רבות בעולם הטילו מגבלות שונות על האוכלוסייה, ובכלל זה מגבלות תנועה והתקהלות, תוך צמצום היציאה למרחב הציבורי, הגבלות נוכחות כוח אדם במקומות עבודה ועוד. למגבלות אלה השפעה ישירה על ענפים שונים במשק, כאשר הפעילות במספר ענפים אף נעצרה באופן מוחלט החל מחודש מרס 2020, ממשלת ישראל נקטה לסירוגין במגבלות שונות בשוק. לאור קצב ההתחסנות הגבוה בישראל, מרבית המגבלות בוטלו.

נכון ליום 31 בדצמבר 2021, פעילות החברה וחוסנה הכלכלי לא נפגעו באופן מהותי כתוצאה מהתפשטות נגיף הקורונה ופעילות המחקר ופיתוח המשיכה כסדרה. כמו כן, להערכת החברה, להתפרצות נגיף הקורונה לא צפויה להיות השפעה מהותית על פעילותה, וזאת בפרט בהנחה שמגמת התאוששות המשק הישראלי והעולמי מהמשבר תימשך. בתוך כך, מעריכה החברה כי תוכל לעמוד בהמשך פעילות המחקר והפיתוח ובהתחייבויותיה לצורך המשך ביצוע הפרוייקטים בהם היא נוטלת חלק. עם זאת, במידה שיוחמרו ההגבלות על פעילות הקבוצה ו/או על פעילות ספקיה בארץ ו/או בחו"ל ו/או תחול הרעה משמעותית במצב הכללי בשוק בישראל, בשבדיה, בגרמניה ו/או במדינות אחרות בהן בכוונת הקבוצה לפעול (לרבות ככל שהרעה במצב השווקים תביא לפגיעה ביכולת לגייס הון בשווקי ההון או ביכולת לקבל מענקים ממשלתיים), עלולה החמרה כאמור לגרור דחייה מסוימת בלוחות הזמנים המתוכננים לתהליכי המחקר והפיתוח של מוצרי החברה או לעיכוב בביצוע פרויקטים בהם החברה נוטלת חלק.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית:

א. בסיס ההצגה של הדוחות הכספיים:

הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021, מצייתים לתקני הדיווח הכספי הבינלאומיים (International Financial Reporting Standards) שהם תקנים ופרשנויות אשר פורסמו על ידי המוסד הבינלאומי לתקינה בחשבונאות (International Accounting Standard Board) (להלן - תקני ה-IFRS) וכוללים את הגילוי הנוסף הנדרש לפי תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010.

בהקשר להצגת דוחות כספיים אלה, ייצוין כדלקמן:

- 1) עיקרי המדיניות החשבונאית, המתוארים להלן, יושמו באופן עקבי ביחס לכל השנים המוצגות אלא אם צויין אחרת.
- 2) הדוחות הכספיים נערכו בהתאם למוסכמת העלות ההיסטורית.
- 3) עריכת דוחות כספיים בהתאם לתקני ה-IFRS, דורשת שימוש באומדנים חשבונאיים מסוימים מהותיים. כמו כן, היא מחייבת את הנהלת הקבוצה להפעיל שיקול דעת בתהליך יישום מדיניותה החשבונאית של הקבוצה. בביאור 3 ניתן גילוי לתחומים בהם מעורבת מידה רבה של שיקול דעת או מורכבות, או תחומים בהם יש להנחות ולאומדנים השפעה מהותית על הדוחות הכספיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מהותית מהאומדנים וההנחות ששימשו את הנהלת הקבוצה.
- 4) הקבוצה מנתחת את ההוצאות שהוכרו ברווח או הפסד לפי שיטת סיווג המבוססת על מאפיין הפעילות של ההוצאות.
- 5) תקופת המחזור התפעולי של הקבוצה הינה 12 חודשים.
- 6) החברה לא צירפה לדוחות כספיים אלה מידע כספי נפרד בשל זניחות תוספת המידע. החברה מחזיקה בבעלות מלאה בספירהד, באלקטריאון גרמניה, באלקטריאון ארה"ב ובאלקטריאון AB ונכון למועד הדוח על המצב הכספי מרבית פעילותה העסקית של הקבוצה מבוצעת בחברה, ופעילות זו משתקפת בדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה. לפיכך, נכון ליום 31 בדצמבר 2021, פרסום דוחות כספיים נפרדים לא יהווה תוספת מידע מהותי למשקיע הסביר.

ב. דוחות כספיים מאוחדים:

חברות בנות הן ישויות (לרבות ישויות מובנות) הנשלטות על ידי הקבוצה. הקבוצה שולטת בישות כאשר לקבוצה קיים כוח השפעה על הישות המושקעת, יש לה חשיפה או זכויות לתשואות משתנות ממעורבותה בישות וכן יש לה יכולת להשתמש בכוח ההשפעה שלה על הישות המושקעת כדי להשפיע על סכום התשואות שינבעו לה מאותה ישות. חברות בנות נכללות באיחוד באופן מלא החל מהמועד שבו מושגת השליטה בהן על ידי הקבוצה. איחודן מופסק במועד שבו מפסיקה השליטה.

ג. דיווח מגזרי:

מגזרי פעילות מדווחים לפי אותו בסיס המשמש לצרכי דיווח פנימיים המוגש למקבל ההחלטות התפעוליות הראשי בקבוצה, אשר אחראי על הקצאת משאבים למגזרי הפעילות של הקבוצה והערכת הביצועים שלהם.

הקבוצה פועלת במגזר פעילות אחד שהינו מחקר ופיתוח של טכנולוגיה לטעינה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית באמצעות תשתית סלילים המוטמנת מתחת לכביש.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

ד. תרגום יתרות ועסקות במטבע חוץ:

(1) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה

פריטים הנכללים בדוחות הכספיים של כל אחת מחברות ההקבוצה נמדדים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה פועלת אותה ישות (להלן - מטבע הפעילות). הדוחות הכספיים המאוחדים מוצגים בשקל חדש (להלן - ש"ח), שהוא מטבע הפעילות ומטבע ההצגה של החברה.

להלן השינויים שחלו בתקופות המדווחות בשער החליפין של הדולר של ארה"ב (להלן - הדולר) מול השקל, בשער הקרונה שבדית (להלן - SEK) מול השקל ובשער האירו (להלן - האירו) מול השקל:

שיעור השינוי בשער החליפין של האירו מול השקל	שיעור השינוי בשער החליפין של SEK מול השקל	שיעור השינוי בשער החליפין של הדולר מול השקל	
(10.8)	(12.6)	(3.3)	שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021
1.7	5.4	(7.0)	שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020
(9.6)	(11.3)	(7.8)	שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019

שער החליפין של הדולר לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2021 הינו: 1 דולר = 3.110 ש"ח
 שער החליפין של הדולר לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2020 הינו: 1 דולר = 3.215 ש"ח
 שער החליפין של הדולר לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2019 הינו: 1 דולר = 3.456 ש"ח
 שער החליפין של ה SEK לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2021 הינו: 1 SEK = 0.3436 ש"ח
 שער החליפין של ה SEK לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2020 הינו: 1 SEK = 0.3932 ש"ח
 שער החליפין של ה SEK לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2019 הינו: 1 SEK = 0.3715 ש"ח
 שער החליפין של האירו לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2021 הינו: 1 אירו = 3.5199 ש"ח
 שער החליפין של האירו לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2020 הינו: 1 אירו = 3.9441 ש"ח
 שער החליפין של האירו לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2019 הינו: 1 אירו = 3.8782 ש"ח

(2) עסקאות ויתרות

עסקאות במטבע השונה ממטבע הפעילות (להלן- מטבע חוץ) מתורגמות למטבע הפעילות באמצעות שימוש בשערי החליפין שבתוקף למועדי העסקאות. הפרשי שער, הנובעים מיישוב עסקאות כאמור ומתרגום נכסים והתחייבויות כספיים הנקובים במטבע חוץ לפי שערי החליפין לתום התקופה, נזקפים לרווח או הפסד.

רווחים והפסדים הנובעים משינוי בשערי חליפין מוצגים בדוח על ההפסד הכולל במסגרת "הוצאות (הכנסות) מימון, נטו".

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

ג. תרגום יתרות ועסקות במטבע חוץ (המשך):

(3) תרגום דוחות כספיים של חברות הקבוצה

התוצאות והמצב הכספי של כל חברות הקבוצה (אשר מטבע הפעילות של אף אחת מהן אינו מטבע של כלכלה היפר-אינפלציונית), שמטבע הפעילות שלהן שונה ממטבע ההצגה, מתורגמים למטבע ההצגה כדלקמן:

- א. נכסים והתחייבויות לכל דוח על המצב הכספי מוצג מתורגמים לפי שער הסגירה במועד אותו דוח על המצב הכספי;
- ב. הכנסות והוצאות לכל דוח רווח או הפסד מתורגמים לפי שערי החליפין הממוצעים לתקופה (אלא אם ממוצע זה אינו קירוב סביר של השפעה המצטברת של שערי החליפין במועדי העסקות. במקרה זה מתורגמות ההכנסות וההוצאות לפי שער החליפין במועדי העסקות);
- ג. כל הפרשי השער הנוצרים מוכרים במסגרת רווח כולל אחר.

ד. מזומנים ושווי מזומנים

במסגרת הדוחות על המצב הכספי, כוללים המזומנים ושווי מזומנים: מזומנים בקופה ופיקדונות בתאגידים בנקאיים לזמן קצר שתקופת ההפקדה שלהן לא עולה על 3 חודשים.

ה. רכוש קבוע

הרכוש הקבוע נכלל לראשונה לפי עלות הרכישה. הרכוש הקבוע מוצג לפי העלות, בניכוי פחת שנצבר והפסדים מירידת ערך שנצברו. הפחתות וירידות ערך בגין הרכוש הקבוע שמוצג בעלות נזקפות לרווח או הפסד. הפחת מחושב לפי שיטת הקו הישר, כדי להפחית את עלות פריטי הרכוש הקבוע לערך השייר שלהם על-פני אומדן אורך החיים השימושיים שלהם, כדלהלן:

שנים	
7 - 6	ריהוט וציוד משרדי
7 - 5	מכונות וציוד
3	מחשבים וציוד הקפי

שיפורים במושכר מופחתים לפי שיטת הקו הישר, על פני תקופת חוזה השכירות או אורך החיים המשוער של השיפורים, לפי הקצר מביניהם.

ערכי השייר של הנכסים, אורך החיים השימושיים שלהם ושיטת הפחת נסקרים ומעודכנים בהתאם לצורך, לפחות אחת לשנה.

ו. הוצאות מחקר ופיתוח

הוצאה בגין מחקר מוכרת כהוצאה בעת התהוותה. עלויות המתהוות בגין פרויקטים של פיתוח מוכרות כנכסים בלתי-מוחשיים כאשר מתקיימים התנאים הבאים:

- קיימת היתכנות טכנית להשלמת הנכס הבלתי מוחשי, כך שהוא יהיה זמין לשימוש;
- בכוונת ההנהלה להשלים את הנכס הבלתי מוחשי ולהשתמש בו או למכרו;
- ניתן להשתמש בנכס הבלתי מוחשי או למכור אותו;
- ניתן להמחיש את האופן בו הנכס הבלתי מוחשי יפיק הטבות כלכליות עתידיות צפויות;
- משאבים מתאימים- טכניים, כספיים ואחרים- זמינים להשלמת הפיתוח ולשימוש בנכס הבלתי מוחשי או למכירתו; ו-
- ניתן למדוד באופן מהימן את היציאה שניתן לייחס לנכס הבלתי מוחשי במהלך פיתוחו.

הוצאות אחרות בגין פיתוח, שאינן עומדות בתנאים אלה מוכרות כהוצאה בעת התהוותן. עלויות פיתוח שהוכרו בעבר כהוצאה אינן מוכרות כנכס בתקופה מאוחרת יותר. עד ליום 31 בדצמבר 2021, לא עמדה הקבוצה בכללים להיוון עלויות פיתוח כנכס בלתי מוחשי ובהתאם לא הוכר בדוחות הכספיים עד כה נכס כלשהו בגין עלויות כאמור.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

ז. ירידת ערך של נכסים לא-כספיים

ירידה בערכם של נכסים בני-פחת נבחנת, במידה שחלו אירועים או שינויים בנסיבות, המצביעים על כך שערכם בספרים לא יהיה בר השבה. סכום ההפסד המוכר בגין ירידת ערך שווה לסכום בו עולה ערכו של נכס בספרים על הסכום בר השבה שלו. סכום בר השבה של נכס הוא הגבוה מבין שווי ההוגן של הנכס, בניכוי עלויות מכירה, לבין שווי השימוש שלו. לצורך בחינת ירידת ערך, מחולקים הנכסים לרמות הנמוכות ביותר, בגיבן קיימים תזרימי מזומנים מזוהים נפרדים (יחידות מניבות מזומנים). נכסים לא-כספיים, למעט מוניטין, אשר חלה ירידה בערכם, נבחנים לצורך זיהוי ביטול אפשרי של ירידת הערך שהוכרה בגינם בכל תאריך דוח על המצב הכספי.

ח. מענקים ממשלתיים

מענקים ממשלתיים המתייחסים לעלויות, מוכרים ברווח או הפסד על בסיס שיטתי על פני התקופות שבהן הקבוצה מכירה בעלויות המתייחסות (שבגין המענקים מיועדים לתת פיצוי) כהוצאות.

מענקים המתקבלים מרשות החדשנות בישראל כהשתתפות במחקר ופיתוח שמבוצע על ידי הקבוצה (להלן - מענקי רשות החדשנות) ומענקים ממשלתיים אחרים נכנסים לגדר "הלוואות הניתנות למחילה" כאמור בתקן חשבונאות בינלאומי 20, "הטיפול החשבונאי במענקים ממשלתיים וגילוי לגבי סיוע ממשלתי" (להלן - IAS 20).

התחייבויות בגין מענקים ממשלתיים מוכרות ונמדדות בהתאם ל- IFRS 9, "מכשירים פיננסיים", אם במועד התגבשות הזכאות לקבלת המענק (להלן - מועד הזכאות) מגיעה הנהלת הקבוצה למסקנה שלא קיים ביטחון סביר (Reasonable Assurance) שהמענק שהתגבשה הזכאות לקבלתו (להלן - המענק שהתקבל) לא יוחזר, מכירה הקבוצה באותו מועד בהתחייבות פיננסית המטופלת בהתאם להוראות המפורטות ב- IFRS 9 לגבי התחייבויות פיננסיות הנמדדות בעלות מופחתת. הפער בין המענק שהתקבל לבין שוויה ההוגן של ההתחייבות הפיננסית האמורה במועד ההכרה בה לראשונה מטופל כמענק ממשלתי, אשר נזקף לרווח או הפסד כהקטנה של הוצאות מחקר ופיתוח.

במקרה בו במועד הזכאות מגיעה הנהלת הקבוצה למסקנה שקיים ביטחון סביר שהמענק שהתקבל לא יוחזר, נזקף המענק, באותו מועד, לרווח או הפסד כהקטנה של הוצאות מחקר ופיתוח. ככל שבתקופה עוקבת מגיעה הנהלת הקבוצה לראשונה למסקנה שלא קיים ביטחון סביר שהמענק שהתקבל לא יוחזר, מכירה הקבוצה באותו מועד בהתחייבות פיננסית כנגד רווח או הפסד. ההתחייבות הפיננסית האמורה מטופלת בהתאם להוראות המפורטות ב- IFRS 9 לגבי התחייבויות פיננסיות הנמדדות בעלות מופחתת.

ט. הון מניות

מניות רגילות מסווגות כהון מניות במסגרת ההון העצמי של החברה. עלויות תוספתיות המיוחסות במישרין להנפקת מניות או אופציות חדשות, מוצגות בהון בניכוי מתקבולי ההנפקה.

י. ספקים

יתרות הספקים כוללות התחייבויות של הקבוצה לשלם עבור טובין או שירותים שנרכשו מספקים במהלך העסקים הרגיל. יתרות הספקים מסווגות כהתחייבויות שוטפות כאשר התשלום אמור להתבצע תוך שנה אחת, אחרת הן מוצגות כהתחייבויות שאינן שוטפות.

יתרות ספקים מוכרות לראשונה בשווי הוגן, ולאחר מכן נמדדות בעלות מופחתת, על בסיס שיטת הריבית האפקטיבית.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

יא. מסי הכנסה נדחים

הקבוצה מכירה במסים נדחים, על בסיס שיטת ההתחייבות, בגין הפרשים זמניים בין הסכומים של הנכסים וההתחייבויות, הכלולים בדוחות הכספיים המאוחדים, לבין הסכומים שיובאו בחשבון לצורכי מס. עם זאת, התחייבויות מסים נדחים אינן מוכרות אם הן נובעות מהכרה לראשונה של מוניטין. כמו כן, מסים נדחים אינם מוכרים, אם הפרשים הזמניים נוצרים בעת ההכרה הראשונית בנכס או בהתחייבות, שלא במסגרת צירוף עסקים, אשר במועד העסקה אין להם כל השפעה על הרווח או ההפסד - בין אם החשבונאי או זה המדווח לצורכי מס. סכום המסים הנדחים נקבע בהתאם לשיעורי המס (וחוקי המס) שנחקקו או שחוקיקתם הושלמה למעשה נכון לתאריך הדוח על המצב הכספי וצפויים לחול כאשר נכסי המסים הנדחים ימומשו או כשהתחייבויות המסים הנדחים ייושבו.

ההכרה בנכסי מסים נדחים נעשית בגין הפרשים זמניים הניתנים לניכוי לצורכי מס, בגבולות סכום הפרשים, שצפוי כי ניתן יהיה לנצלם בעתיד כנגד הכנסות חייבות במס.

בהיעדר צפי באשר לקיום הכנסה חייבת במס בעתיד, לא הוכר נכס מסים נדחים בספרי הקבוצה.

יב. הטבות עובד:

1) התחייבות לפיצויי פרישה ופנסיה

תוכנית הפקדה מוגדרת היא תוכנית להטבות עובד לאחר סיום העסקה במסגרתה הקבוצה מבצעת הפקדות קבועות לישות נפרדת ובלתי תלויה כך שלקבוצה אין כל מחויבות, משפטית או משתמעת, לבצע הפקדות נוספות, במצב שבו לא יהיה די בנכסי הקרן כדי לשלם לכל העובדים את ההטבות בגין שירותי העבודה בתקופה השוטפת ובתקופות קודמות.

הקבוצה מפעילה מספר תוכניות פיצויים ופנסיה. התוכניות ממומנות באמצעות תשלומים, המועברים לחברות ביטוח או לקרנות פנסיה המנוהלות בנאמנות. בהתאם לתנאיהן, תוכניות הפיצויים והפנסיה האמורות עונות להגדרת תוכנית הפקדה מוגדרת כדלעיל. ההפקדות בתוכניות האמורות מוכרות כהוצאות בגין הטבות עובד במקביל לקבלת השירות מהעובדים שבגינו הם זכאים להפקדה.

2) דמי חופשה והבראה

במסגרת החוק, זכאי כל עובד לימי חופשה ודמי הבראה, כאשר שניהם מחושבים על בסיס חודשי. הזכאות מתבססת על משך תקופת ההעסקה. הקבוצה זוקפת התחייבות הוצאה בגין דמי חופשה והבראה, בהתבסס על ההטבה שנצברה עבור כל עובד.

יג. תשלום מבוסס מניות

החברה מעניקה מעת לעת מכשירים הוניים של החברה בתמורה לקבלת שירותים מעובדים ומנותני שירותים. שוויים ההוגן של השירותים המתקבלים בתמורה להענקת האופציות מוכר כהוצאה בדוח רווח והפסד. סך הסכום הנזקף כהוצאה בדוח רווח והפסד נקבע תוך התייחסות לשווי ההוגן של האופציות המוענקות.

סך ההוצאה מוכרת במהלך תקופת ההבשלה, שהיא התקופה שבה נדרש לקיים את כל התנאים המוגדרים להבשלה של הסדר התשלום מבוסס מניות. בכל תאריך דוח על המצב הכספי, מעדכנת הקבוצה את אומדניה בנוגע למספר האופציות הצפויות להבשיל, ומכירה בהשפעת השינוי בהשוואה לאומדנים המקוריים, אם קיים, בדוח רווח והפסד, ובהתאמה מקבילה בהון.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

י.ד. הפסד למניה

חישוב ההפסד הבסיסי למניה מבוסס ככלל על ההפסד המיוחס למניות הרגילות של החברה מחולק בממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות הקיימות במחזור במהלך התקופה. בחישוב ההפסד המדולל למניה מתווסף לממוצע המניות הרגילות, ששימש לחישוב הבסיסי, גם הממוצע המשוקלל של מספר המניות שיונפקו, בהנחה שכל המניות הפוטנציאליות המדוללות יומרו למניות. המניות הפוטנציאליות מובאות בחשבון כאמור רק כאשר השפעתן הינה מדללת (מגדילה את ההפסד למניה).

טו. הכרה בהכנסות:

1) מדידת ההכנסות

הכנסות החברה נמדדות לפי סכום התמורה לו החברה מצפה להיות זכאית בתמורה להעברת סחורות או שירותים שהובטחו ללקוח, למעט סכומים שנגבו עבור צדדים שלישיים, כגון מיסי מכירה מסוימים. ההכנסות מוצגות נטו ממע"מ.

החברה אומדת את סכום התמורה לו היא תהיה זכאית בתמורה להעברת הסחורות או השירותים שהובטחו ללקוח במסגרת העסקה, וכוללת במחיר העסקה את כל הסכום של התמורה המשתנה, או את חלקו, רק במידה שצפוי ברמה גבוהה שביטול משמעותי בסכום ההכנסות המצטברות שהוכרו לא יתרחש כאשר אי הודאות הקשורה לתמורה המשתנה תתברר לאחר מכן. בסוף כל תקופת דיווח, החברה מעדכנת את מחיר העסקה שנאמד על מנת לייצג באופן נאות את הנסיבות הקיימות בסוף תקופת הדיווח והשינויים בנסיבות במהלך תקופת הדיווח.

החברה אינה מתאימה את סכום התמורה שהובטחה בגין השפעות של רכיב מימון משמעותי אם החברה מצפה, במועד ההתקשרות בחוזה, שהתקופה בין המועד שבו הלקוח משלם עבור סחורה או שירותים תהיה שנה אחת או תקופה קצרה משנה אחת.

2) מועד ההכרה בהכנסה

החברה מכירה בהכנסה כאשר הלקוח משיג שליטה על הסחורה או השירות שהובטחו במסגרת החוזה עם הלקוח. עבור כל מחויבות ביצוע, החברה קובעת, במועד ההתקשרות בחוזה, אם היא מקיימת את מחויבות הביצוע לאורך זמן או בנקודת זמן.

מחויבות ביצוע מקיימת לאורך זמן, אם אחד מהקריטריונים הבאים מתקיים: (א) הלקוח מקבל וצורך בו זמנית את ההטבות המסופקות על ידי ביצועי החברה; (ב) ביצועי החברה יוצרים או משפרים נכס אשר נשלט על ידי הלקוח תוך כדי יצירתו או שיפורו; או (ג) ביצועי החברה אינם יוצרים נכס עם שימוש אלטרנטיבי לחברה, ולחברה יש זכות לתשלום הניתנת לאכיפה עבור ביצועים שהושלמו עד לאותו מועד.

3) סוגי ההכנסות של החברה:

א) הכנסות ממכירת סחורות

החברה מייצרת ומוכרת מערכות טעינה אלחוטיות של רכבים בעלי הנעה חשמלית (להלן – המערכת). החברה מכירה בהכנסה כאשר המערכת מותקנת באתר הלקוח ומתקבל אישור מהלקוח על כך שהמערכת עובדת כפי שהוגדר בחוזה המכירה. נכון ליום 31 בדצמבר 2021, החברה טרם הכירה בהכנסות, מכיוון שטרם התקבל אישור התקנה מהלקוחות. ראה גם ביאור 12.

ב) הכנסות ממתן שירותים

החברה מעניקה ללקוח שירותי טעינה אלחוטית בזמן שהיה במסופים בהם מותקנת המערכת. הכנסות ממתן שירותים מוכרות עם ביצוע השירות. נכון ליום 31 בדצמבר 2021, החברה טרם העניקה ללקוח שירותים כאמור.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

טז. חכירות:

(1) מדיניות הקבוצה ביחס לחכירות שבהן הקבוצה היא החוכרת המיושמת לפי IFRS 16, "חכירות".

הקבוצה חוכרת בניינים. הסכמי החכירה הינם לתקופה של בין 2 שנים ל-6 שנים, אך עשויים לכלול אופציות הארכה.

הקבוצה מעריכה, בעת ההתקשרות בחוזה, האם החוזה הוא חכירה או אם הוא כולל חכירה. חוזה הוא חכירה או כולל חכירה אם החוזה מעביר את הזכות לשלוט בשימוש בנכס מזוהה לתקופת זמן עבור תמורה. הקבוצה מעריכה מחדש אם חוזה הוא חכירה או אם הוא כולל חכירה רק אם התנאים של החוזה השתנו.

עבור חוזי חכירה הכוללים רכיבים שאינם רכיבי חכירה, כגון שירותי תחזוקה, הקשורים לרכיב החכירה, בחרה הקבוצה שלא להפריד בין הרכיבים, ובמקום זאת לטפל בכל רכיב חכירה וברכיבים כלשהם שאינם חכירה הקשורים אליו כרכיב חכירה יחיד.

במועד ההכרה לראשונה, מכירה הקבוצה בהתחייבות בגין חכירה בגובה הערך הנוכחי של תשלומי החכירה העתידיים, אשר כוללים, בין היתר, את מחיר המימוש של אופציות הארכה אשר וודאי באופן סביר שתמומשנה.

במקביל, מכירה הקבוצה בנכס זכות שימוש בגובה ההתחייבות בגין חכירה, מותאם בגין תשלומי חכירה כלשהם שבוצעו במועד התחילה או לפניו בניכוי תמריצי חכירה כלשהם שהתקבלו, ובתוספת עלויות ישירות ראשוניות כלשהן שהתהוו לקבוצה.

תשלומי חכירה משתנים שאינם תלויים במדד או בשער אינם נכללים בחישוב ההתחייבות בגין חכירה, ומוכרים ברווח או הפסד בתקופה שבה התרחש האירוע או התנאי שהפעיל תשלומים אלה.

מכיוון ששיעור הריבית הגלום בחכירה אינו ניתן לקביעה בנקל, נעשה שימוש בשיעור הריבית התוספתי של הקבוצה. שיעור ריבית זה הינו השיעור אותו הקבוצה הייתה נדרשת לשלם על מנת ללוות לתקופה דומה ועם בטוחה דומה את הסכומים הדרושים על מנת להשיג נכס בערך דומה לנכס זכות שימוש בסביבה כלכלית דומה.

תקופת החכירה הינה התקופה שבה החכירה אינה ניתנת לביטול, לרבות תקופות המכוסות על ידי אופציה להאריך את החכירה אם וודאי באופן סביר שהקבוצה תממש אופציה זו, וכן תקופות המכוסות על ידי אופציה לבטל את החכירה אם וודאי באופן סביר שהקבוצה לא תממש אופציה זו.

לאחר מועד תחילת החכירה, מודדת הקבוצה את נכס זכות השימוש בעלות, בניכוי פחת שנצבר והפסדים מירידת ערך שנצברו, מותאם בגין מדידה מחדש כלשהי של ההתחייבות בגין החכירה. הפחת על נכס זכות השימוש מחושב לפי שיטת הקו הישר, על פני אומדן אורך החיים השימושיים של הנכס המוחכר או תקופת החכירה, לפי הקצר מביניהם. להערכת החברה אורך החיים השימושיים של הבניינים הנו 2 - 6 שנים.

ריבית על ההתחייבות בחכירה מוכרת ברווח או הפסד בכל תקופה במהלך תקופת החכירה, בסכום שמיצר שיעור ריבית תקופתי קבוע על היתרה הנותרת של ההתחייבות בגין החכירה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

טז. תקני דיווח כספי בינלאומיים חדשים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשות:

תקנים חדשים ותיקונים לתקנים קיימים אשר עדיין אינם בתוקף ואשר הקבוצה לא בחרה ביישומם המוקדם:

תיקון לתקן חשבונאות בינלאומי 1 "הצגת דוחות כספיים" (להלן - התיקון ל-1 IAS)

התיקון ל-1 IAS מבהיר את ההנחיות בנוגע לסיווג התחייבויות כשוטפות או לא שוטפות בדוח על המצב הכספי. התיקון מבהיר, בין היתר כי:

(1) התחייבות תסווג כהתחייבות לא שוטפת אם לישות יש זכות מהותית (Substantive Right) לדחות את סילוק ההתחייבות למשך לפחות 12 חודשים לאחר תום תקופת הדיווח. כמו כן, התיקון מבהיר כי כוונת הישות בנוגע למימוש הזכות אינה רלוונטית לצורך סיווג ההתחייבות, ומבטל את ההתייחסות לקיומה של זכות בלתי מותנית.

(2) זכות מהותית כאמור קיימת רק במידה והישות עומדת בתנאים הרלוונטיים בתאריך הדוח על המצב הכספי.

(3) "סילוק" ההתחייבות כולל סילוק בדרך של תשלום מזומן, משאבים כלכליים אחרים או מכשירים הוניים של הישות. עם זאת, זכות המרה בגין מכשיר המיר אשר סווגה להון אינה משפיעה על סיווגה של ההתחייבות בגין המכשיר.

התיקון ל-1 IAS ייושם באופן רטרואספקטיבי לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2023 או לאחריו. בהתאם להוראות התיקון, יישומו המוקדם אפשרי. ליישום לראשונה של התיקון ל-1 IAS לא צפויה להיות השפעה מהותית על הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 3 - אומדנים ושיקולי דעת חשבונאיים מהותיים

אומדנים ושיקולי דעת, נבחנים באופן מתמיד, ומבוססים על ניסיון העבר ועל גורמים נוספים, לרבות ציפיות ביחס לאירועים עתידיים, שנחשבות לסבירות, לאור הנסיבות הקיימות. הקבוצה מגבשת אומדנים והנחות בנוגע לעתיד. מעצם טבעם, נדיר שהאומדנים החשבונאיים המתקבלים יהיו זהים לתוצאות המתייחסות בפועל. האומדנים, ההנחות, בגינם קיים סיכון משמעותי לביצוע התאמות מהותיות בערכם בספרים של נכסים והתחייבויות במהלך שנת הכספים הבאה, ושיקולי הדעת בעלי השפעה מהותית על יישום מדיניותה החשבונאית של הקבוצה, מפורטים להלן:

(1) מענקים מהרשות החדשנות

כאמור בביאור 2, על הנהלת הקבוצה לבחון האם קיים ביטחון סביר שהמענק שהתקבל לא יוחזר. כמו כן, במצב בו במועד ההכרה הראשוני נזקף המענק לדוח רווח והפסד, על הנהלת הקבוצה לבחון האם נוצרה הסתברות ברמה של ביטחון סביר להצלחת הפרויקט ולתשלום תמלוגים בגינו לרשות החדשנות. נכון לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020, הקבוצה טרם הפיקה הכנסות מפעילותה ונמצאת בשלבי פיילוט והוכחת היתכנות עבור טכנולוגית טעינה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית אותן היא מפתחת, שעדיין טרם הוכחה. כאמור בביאורים 12 ד' ו-12 ה', הקבוצה התקשרה עם שתי חברות באירופה וחברה בישראל לביצוע פרויקטים ניסיוניים (פיילוטים). פרויקטים אלה ומערכת הטעינה הטכנולוגית של הקבוצה אשר יותקנו אצל החברות הנ"ל, הינן עדיין בשלב פיתוח. לפיכך, הקבוצה בדעה כי לא קיים ביטחון סביר כי ישולמו תמלוגים לרשות החדשנות מעבר להתחייבות אותה רשמה החברה בגין אותם פרויקטים (ראה ביאור 12 ב').

(2) הוצאות פיתוח

כאמור בביאור 2, עלויות פיתוח יהוונו רק באם התקיימו התנאים המפורטים בביאור האמור. הייון העלויות יהיה מבוסס על שיקול דעתה של הנהלה כי אכן הקבוצה עומדת בתנאים להיוון. להערכת הנהלת הקבוצה נכון לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 לא התקיימו התנאים האמורים לעיל, ולכן לא הונו עלויות פיתוח.

(3) הסכם שיתוף פעולה דן

כאמור בביאור 12, הנהלת הקבוצה מעריכה כי השירותים המתקבלים מן הינם מובחנים ושווים ההוגן ניתן לאמידה בצורה מהימנה. כמו כן, הקבוצה מעריכה כי מאחר והטכנולוגיה של החברה נמצאת בשלב מקדמי ויעילותה טרם הוכחה, לא צפויות תמורות נוספות מן מעבר לתמורה עבור השלב המקדמי.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 4 - מכשירים פיננסיים ניהול סיכונים פיננסיים:

ניהול סיכונים פיננסיים:

א. גורמי סיכון פיננסיים

פעילויות הקבוצה חושפות אותה למגוון סיכונים פיננסיים: סיכונים מטבע, סיכונים אשראי וסיכונים נזילות. תוכניתה הכוללת של הקבוצה לניהול סיכונים מתמקדת בכך כי לא ניתן לצפות את התנהגות השווקים הפיננסיים ובניסיון למזער השפעות שליליות אפשריות על ביצועיה הכספיים של הקבוצה.

סיכונים האשראי מטופלים ברמת הקבוצה. סיכונים אשראי נובעים ממזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות בבנקים וכן חשיפות אשראי ביחס ליתרות חובה שטרם נפרעו ליום 31 בדצמבר 2021. הקבוצה אינה רואה סיכון אשראי משמעותי בגין יתרות אלו וטרם הכירה בהפרשה להפסדי אשראי.

סיכונים שער חליפין – פעילות הקבוצה היא בינלאומית והיא חשופה לסיכונים שער חליפין הנובעים מחשיפות למטבעות שונים בעיקר לאירו, לדולר ולקורונה שבדית. סיכון שער חליפין נובע מעסקות מסחריות עתידיות ונכסים או התחייבויות הנקובים במטבע חוץ. להערכת הקבוצה שינוי סביר בשערי חליפין לא היה מביא להשפעה מהותית על הדוחות.

ניהול הסיכונים מתבצע על ידי מנכ"ל החברה וסמנכ"ל הכספים.

ב. סיכון נזילות

החברה הינה חברת מחקר ופיתוח וטרם הפיקה רווחים או תזרימי מזומנים חיוביים מפעילותה השוטפת והמשך פעילותה במתכונת הנוכחית מותנה בגיוס מקורות מימון עד ליצירת תזרים מזומנים חיובי מפעילות.

כל ההתחייבות הן לשנה פרט להתחייבויות בגין חכירות כאשר צופה החברה לשלם בשנת 2022-630 אלפי ש"ח, בשנת 2023-607 אלפי ש"ח, ובשנת 2024-232 אלפי ש"ח.

ג. ניהול סיכונים הון

יעדי ניהול סיכונים ההון של הקבוצה הם לשמר את יכולתה של הקבוצה להמשיך ולפעול כעסק חי במטרה להעניק לבעלי המניות תשואה על השקעתם ולקיים מבנה הון מיטבי במטרה להפחית את עלויות ההון.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 5 - מזומנים ושווי מזומנים:

א. פירוט לפי מטבעות:

31 בדצמבר	
2020	2021
אלפי ש"ח	
27,200	122,472
7,937	1,940
<u>35,137</u>	<u>124,412</u>

בש"ח
במטבע חוץ

ב. פיקדונות

ליום 31 בדצמבר 2021 ו-2020 לחברה פקדון בש"ח בתאגיד בנקאי בסך של 300 אלפי ש"ח ו-135,310 אלפי ש"ח, בהתאמה. הפקדון בסך 300 אלפי ש"ח מהווה ערבות ביצוע לעיריית תל-אביב וצפוי להיפרע במהלך שנת 2022.

ג. פקדון משועבד

לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 לחברה פקדון משועבד בסך של 76 אלפי ש"ח בגין כרטיסי אשראי בנקאיים. הפקדון מוצג בדוח על המצב הכספי במסגרת סעיף נכסים שאינם שוטפים.

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה:

31 בדצמבר	
2020	2021
אלפי ש"ח	
1,845	1,715
638	597
1,496	3,363
102	1,705
-	349
5	153
<u>4,086</u>	<u>7,882</u>

מס ערך מוסף
חייבים בגין השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
הוצאות מראש*
מקדמות לספקים
חייבים בגין אופציות
אחרים

ערכם בספרים של החייבים ויתרות החובה מהווה קירוב סביר לשווים ההוגן.

* סך של 2,540 אלפי ש"ח מיוחסים להוצאות מראש בגין תגמול הוני במסגרת הסכם דן, ראה ביאור 12'.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 7 - רכוש קבוע:

הרכב הרכוש והפחת שנצבר בגינו, לפי קבוצות עיקריות, והתנועה בהם בשנת 2021 הינם:

יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2021	פחת שנצבר			העלות				
	יתרה לגמר השנה	תוספת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים*	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	
	אלפי ש"ח							
544	70	34	36	614	(5)	409	210	ריהוט וציוד משרדי
2,896	931	565	366	3,827	(197)	688	3,336	מכונות וציוד
651	347	232	115	998	(1)	543	456	מחשבים וציוד היקפי
4,397	1,424	521	903	5,821	-	1,423	4,398	שיפורים במושכר
<u>8,488</u>	<u>2,772</u>	<u>1,352</u>	<u>1,420</u>	<u>11,260</u>	<u>(203)</u>	<u>3,063</u>	<u>8,400</u>	

* השינויים נובעים מנכסים והתחייבויות בגין הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות בנות הערוכים במטבע חוץ.

הרכב הרכוש והפחת שנצבר בגינו, לפי קבוצות עיקריות, והתנועה בהם בשנת 2020 הינם:

יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2020	פחת שנצבר			העלות			
	יתרה לגמר השנה	תוספת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר השנה	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	
	אלפי ש"ח						
174	36	29	7	210	35	175	ריהוט וציוד משרדי
2,970	366	202	164	3,336	2,415	921	מכונות וציוד
341	115	74	41	456	324	132	מחשבים וציוד היקפי
3,495	903	418	485	4,398	343	4,055	שיפורים במושכר
<u>6,980</u>	<u>1,420</u>	<u>723</u>	<u>697</u>	<u>8,400</u>	<u>3,117</u>	<u>5,283</u>	

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות:

א. נכסים בגין זכות שימוש:

יתרה מופחתת		פחת / ירידות ערך שנצברו			העלות			
יתרה	לתחילת	יתרה	תוספות	יתרה	תוספות	יתרה	לתחילת	
לגמר	השנה	לגמר	פחת במשך	לגמר	במשך	לגמר	השנה	שינויים
השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	אחרים **
אלפי ש"ח		אלפי ש"ח			אלפי ש"ח			
1,487	437	697	423	274	2,184	(4)	1,477	711
<u>1,487</u>	<u>437</u>	<u>697</u>	<u>423</u>	<u>274</u>	<u>2,184</u>	<u>(4)</u>	<u>1,477</u>	<u>711</u>
437	495	274	155	119	711	-	97	614
<u>437</u>	<u>495</u>	<u>274</u>	<u>155</u>	<u>119</u>	<u>711</u>	<u>-</u>	<u>97</u>	<u>614</u>

שנת 2021:

בניינים

שנת 2020:

בניינים

* כולל שינוי תנאים של חוזי חכירה

** השינויים נובעים מנכסים והתחייבויות בגין הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות בנות הערוכים במטבע חוץ.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות (המשך):

ב. התחייבויות בגין חכירות:

יתרה לתחילת השנה	תוספות במשך השנה *	הוצאות ריבית	תשלומים בגין חכירה	שינויים אחרים **	יתרה לגמר השנה	חלויות שוטפות של התחייבויות בגין חכירות לזמן ארוך	התחייבויות בגין חכירות
אל פ"ח		אל פ"ח					אל פ"ח
644	1,170	64	(468)	(4)	1,406	590	816
644	1,170	64	(468)	(4)	1,406	590	816
714	97	85	(252)	-	644	240	404
714	97	85	(252)	-	644	240	404

שנת 2021:

בנינים

שנת 2020:

בנינים

* כולל שינוי תנאים של חוזי חכירה

** השינויים נובעים מנכסים והתחייבויות בגין הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות בנות הערוכים במטבע חוץ.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 9 – מסים על ההכנסה:

א. מסוי החברה והחברות הבנות

שיעורי המס

הכנסות החברה והחברות הבנות בישראל (למעט הכנסות הנהנות משיעורי מס מופחתים בהתאם לחוקי העידוד בישראל, ראה ב' להלן), חייבות במס חברות בשיעור רגיל.

שיעור מס החברות שחל בישראל הינו 23%.

ב. מסוי החברות הבנות מחוץ לישראל

החברות הבנות שמקום איגודן הינו מחוץ לישראל, נישומות לפי חוקי המס בארצות מושבן, למעט חברות המוגדרות כ"חברה נשלטת זרה" על פי פקודת מס הכנסה. שיעור המס שחל בשנת 2020 על חברה בת המאוגדת בשבדיה הינו 21.4%. החל משנת 2021 שיעור המס הופחת ל 20.6%.

שיעור המס החל על חברה בת המאוגדת בגרמניה הינו 15.8%.

שיעור המס החל על חברה בת המאוגדת בארצות הברית הינו 28%.

ג. הפסדים לצורכי מס להעברה לשנים הבאות

נכסי מסים נדחים בגין הפסדים לצורכי מס להעברה לשנים הבאות, מוכרים במידה שמימוש הטבת המס המתייחסת באמצעות קיומה של הכנסה חייבת עתידית הינו צפוי.

יתרת הפסדים להעברה של החברה ליום 31 בדצמבר 2021 מסתכמים בכ- 39 מיליון ש"ח.

יתרת הפסדים להעברה של החברות הבנות ליום 31 בדצמבר 2021 מסתכמים בכ- 4 מיליון ש"ח.

הקבוצה לא זקפה מסים נדחים בגין הפסדים מועברים, מאחר וניצולם אינו צפוי בטווח הנראה לעין.

ד. שומות מס

שומות עצמיות שהוגשו על ידי החברה והחברות הבנות הישראליות שלה עד שנת 2016 נחשבות כסופיות (בכפוף למועדי הגשת הדוחות וקביעות תקופת ההתיישנות על פי דין).

ביאור 10 - זכאים ויתרות זכות:

הרכב זכאים ויתרות זכות:

31 בדצמבר		
2020	2021	
אלפי ש"ח		
1,758	3,439	עובדים ומוסדות בגין עובדים
-	191	מס הכנסה ומע"מ
1,903	-	מענקים שהתקבלו מראש
293	350	תמלוגים לשלם
1,155	2,502	הפרשה לחופשה והבראה
443	-	הכנסות מראש
777	1,735	הוצאות שנצברו
-	196	אחרים
<u>6,329</u>	<u>8,413</u>	

ערכם בספרים של הזכאים ויתרות הזכות מהווה קירוב סביר לשווייהם ההוגן מאחר שהשפעת ההיוון אינה מהותית.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 11 - התחייבות בשל סיוע יחסי עובד - מעביד:

- א. בהתאם לחוקי העבודה ולהסכמי העבודה בתוקף בישראל, חייבת הקבוצה בתשלום פיצויי פרישה ופנסיה לעובדים שיפוטרו או יפרשו מעבודתם בניסיונות מסוימות.
- ב. התחייבות הקבוצה לתשלומי פנסיה וכן התחייבות הקבוצה לתשלומי פיצויים בגין עובדים בישראל שלגביהם המחויבות האמורה הינה לפי סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים, התשכ"ג-1963 מכוסה על ידי הפקדות שוטפות בתוכניות הפקדה מוגדרות. הסכומים שהופקדו כאמור אינם כלולים בדוחות על המצב הכספי.
- הסכום שנזקף כהוצאה בגין תוכניות הפקדה מוגדרות בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2021, 2020 ו-2019 הינו 1,197 אלפי ש"ח, 515 אלפי ש"ח ו-278 אלפי ש"ח, בהתאמה.

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות:

א. הסכם שכירות

בחודש ינואר 2018, התקשרה הקבוצה עם צד שלישי בהסכם שכירות לשטח עליו מקימה הקבוצה מתקנים אשר ישמשו אותה להמשך פעילות מחקר ופיתוח, ובין היתר להקמת כביש ניסוי. על פי ההסכם, תקופת השכירות הינה מיום 1 במרס 2018 ועד ליום 28 בפברואר 2021, כאשר לקבוצה ניתנה האופציה להאריך את ההסכם ב-3 שנים נוספות. האופציה הנ"ל מומשה במהלך 2021.

דמי השכירות החודשיים הינם כ-19 אלפי ש"ח, כאשר במסגרת ההסכם נקבע כי הקבוצה תהיה פטורה מדמי שכירות במהלך השנה הראשונה, ובמהלך השנה השנייה תשלם דמי שכירות מופחתים בסך של כ-15 אלפי ש"ח.

בחודש נובמבר 2020, חתמה הקבוצה על תוספת להסכם השכירות, כאמור, לשטח נוסף במתקן הניסויים של הקבוצה. על פי ההסכם, תקופת השכירות הינה מיום 1 בינואר 2021 ועד ליום 31 בינואר 2024. דמי השכירות החודשיים הינם כ-16 אלפי ש"ח.

בחודש ינואר 2021, התקשרה הקבוצה עם צד שלישי בהסכם שכירות לשטח בשבדיה למטרות אחסנה ומשרדים. על פי ההסכם, תקופת השכירות הינה מיום 1 בינואר 2021 ועד 31 באוגוסט 2022. דמי השכירות החודשיים הינם כ-3 אלפי ש"ח (כ-8 אלפי קרונה שבדית).

בחודש דצמבר 2021, התקשרה הקבוצה עם צד שלישי בהסכם שכירות לשטח בגרמניה למטרות אחסנה ומשרדים. על פי ההסכם, תקופת השכירות הינה מיום 1 בדצמבר 2021 ועד ליום 30 בנובמבר 2024. דמי השכירות החודשיים הינם כ-16 אלפי ש"ח (כ-5 אלפי אירו).

ב. תמלוגים לרשות החדשנות

לקבוצה התחייבויות לתשלום תמלוגים לרשות החדשנות. התמלוגים מחושבים על בסיס התמורה ממכירת מוצרים שבפיתוחם השתתפה הממשלה בדרך של מענקים. בהתאם לתנאי ההשתתפות כאמור ישולמו לרשות החדשנות תמלוגים בשיעור של 3% מסכום המכירות של המוצרים שבפיתוחם השתתפה רשות החדשנות בשלוש השנים הראשונות, ממועד תחילת ההחזר, 3.5% מסכום המכירות החל מהשנה הרביעית ועד לפירעון מלא של סכום המענק שהתקבל על ידי הקבוצה, כשהוא צמוד לדולר, בתוספת ריבית שנתית בגובה ריבית הליבור. באשר להחלפת ריבית מדד הליבור - למרות שהרשות לחדשנות לא קבעה ריבית מדד חלופי, החברה אינה צופה שלהחלפה תהיה השפעה מהותית על הדוחות הכספיים שלה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2021, הכירה בהתחייבות בגובה הצפי לתקבולים מהפרויקטים (ראה ביאורים 3, 10 וסעיפים ד', ה' ו-ו' להלן).

במהלך שנת 2018, בסמוך לאחר השקעתה של דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן – דן) בחברה, קיבלה החברה מענק בסכום כולל של 4.05 מיליון ש"ח.

בחודש מאי 2019, הודיעה לחברה ועדת המחקר ברשות החדשנות, כי אושר לחברה תקציב בסך של כ-9.3 מיליון ש"ח, בשיעור השתתפות של 75% לביצוע פרויקט פיילוט בתל-אביב, בשיתוף עם דן, אשר מחזיקה ליום 31 בדצמבר 2021, בכ-5% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה. נכון לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 הוכרו מענקים בסך 4.7 מיליון ש"ח ו-4.7 מיליון ש"ח, בהתאמה, מתוך התקציב שאושר כקיזוז מהוצאות מחקר ופיתוח ברווח והפסד.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

ג. בחודש מאי 2019, חתמה החברה הבת השבדית, על הסכם עם משרד התחבורה השבדי להקמת כביש חשמלי לצורך הדגמה. הפרויקט ממומן על ידי משרד התחבורה השבדי בסכום של כ- 35 מיליון ש"ח. נכון לימים ה 31 בדצמבר 2021 ו-2020 הוכרו מענקים בסך 9.3 מיליון ש"ח ו-16.3 מיליון ש"ח, בהתאמה, מתוך התקציב שאושר. המענקים שהתקבלו כאמור אינם חייבים בתשלומי תמלוגים בעתיד.

ד. ביום 20 באוגוסט 2020, חתמה החברה על הסכם עם חברת EnBW Energie Baden-Württemberg AG (להלן - EnBW) במסגרתו תספק החברה ל-EnBW, בשלב הראשון אוטובוס חשמלי המצויד במקלטי רכב, מערכת סטטית של כביש חשמלי לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן - השלב הראשון). בשלב השני, תספק החברה ל-EnBW מערכת כביש חשמלי דינאמי פרי פיתוחה של החברה במתחם של EnBW לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן - השלב השני). בשלב השלישי תספק החברה ל-EnBW מערכת כביש חשמלי דינאמי פרי פיתוחה של החברה בכביש ציבורי בעיר קרלסרואה, גרמניה, לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן - השלב השלישי). להערכת החברה הרווח הצפוי הגלום בפרויקט אינו מהותי. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021, סיפקה החברה את האוטובוס החשמלי ומסרה ל- EnBW את השלב הראשון והשני כאמור. ליום 31 בדצמבר 2021, החברה טרם הכירה בהכנסה מההסכם מאחר וטרם התקבל אישור התקנה מהלקוח.

ה. ביום 30 באוקטובר 2020, התקשרה החברה בהסכם עם חברת Societa' di Progetto Brebemi S.p.A באיטליה (להלן - ברבמי), לביצוע פיילוט הכולל הקמה ובדיקה של הכביש החשמלי האלחוטי באורך של קילומטר אחד במתחם של ברבמי. החברה מסרה לברבמי את הכביש החשמלי האלחוטי כאמור. ליום 31 בדצמבר 2021, החברה טרם הכירה בהכנסה מההסכם מאחר וטרם התקבל אישור התקנה מהלקוח.

ו. ביום 4 באוקטובר 2021, התקשרו החברה ודן בהסכם עקרונות לשיתוף פעולה (להלן בסעיף זה - ההסכם), לפיו החברה תפעל להתקנה של מערכת הטעינה האלחוטית פרי פיתוחה במסופי תחבורה ציבורית ועל גבי אוטובוסים חשמליים בהם משתמשות דן וחברות בנות של דן (להלן - הפרויקט); דן והחברות הבנות של דן יכנוו בסעיף זה יחדיו - דן). עם קבלת האישורים הדרושים והקמת מערכת הטעינה האלחוטית של החברה, דן תוכל לעשות בה שימוש לצורך טעינת אוטובוסים מונעי חשמל כנגד תשלום דמי שימוש חודשיים לחברה. בגין השימוש של דן במערכת (על כל מרכיביה השונים), תחזוקתה ובהתאם לשלבים שנקבעו בהסכם, תשלם דן לחברה סכום חודשי קבוע בסך של 2,500 ש"ח עבור כל אוטובוס (לא כולל עלות החשמל שתשלם על ידי דן ישירות לחברת החשמל) ב-60 תשלומים חודשיים שווים, החל ממועד השלמת התקנתה של כל מערכת במסוף.

להלן עיקרי ההסכם:

1. החברה תפעל, על אחריותה ועל חשבונה, להקמה, הפעלה ותחזוקה של מערכת הטעינה החשמלית האלחוטית פרי פיתוחה, אשר תכלול גם מערכת זיהוי משתמש (לצורך חיוב בתשלום לפי זהות המשתמש) וניהול מערכת האנרגיה והטעינה במסופי תחבורה ציבורית בהם דן עושה שימוש, וזאת בהתאם לשלבים ולמיקומים שפורטו בהסכם.

2. בכפוף להשלמת הליכי הרכש של האוטובוסים החשמליים על ידי דן ולפי בחירתה והנחייתה של דן, תתקין החברה את רכיב המערכת הנדרש לשם טעינה אלחוטית על אוטובוסים חשמליים של דן, על מנת לאפשר טעינת האוטובוסים באמצעות המערכת, במספר שלבים הכפופים לקבלת האישורים הנדרשים לכל שלב, ובכפוף לעמידה באמות מידה שייקבעו בין הצדדים.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

3. ההסכם יבוצע בשלבים, כאשר בשלב ראשון, שלב הפיילוט, תערוך החברה התקנה ראשונה של המערכת על חלק מוגדר בשטח מסוף רידינג בתל אביב, בו קיימת היתכנות מבחינת תשתיות החשמל הקיימות להתקנה מיידית של המערכת בהיקף המאפשר טעינה של כ-14 אוטובוסים בו זמנית (להלן - השלב המקדמי). כחלק ממאמצי הפיתוח של החברה ולצרכי ביסוס ההיתכנות הטכנולוגית של מערכת ההטענה האלחוטית של החברה, התחייבה דן להפעיל את האוטובוסים במשך לפחות 8 שעות ביום, למשך תקופה של 5 שנים, בהם דן תספק לחברה, בין היתר, גישה מיידית (on-line) לנתוני ביצועי המערכת.

בתמורה להפעלת השלב הראשון כאמור ובגין נכונות לשתף פעולה עם החברה בהצגת הפרויקט למפעילי ציי אוטובוסים בעולם הקצתה החברה לדן 130,000 מניות חסומות ו-100,000 אופציות (ראה ביאור 13 ג'). הבשלת המניות החסומות והאופציות אינן מותנות בהצלחת השלב הראשון או בהסכמה של דן לעבור לשלבים הבאים, המסחריים של ההסכם.

השווי ההוגן של המכשירים ההוניים הינו כ-28.9 מיליון ש"ח (ראה ביאור 13 ג').

מתוך סכום זה, סך השווי ההוגן בגין קבלת השירותים מדין בשלב הראשון, מוערכים בכ-25.4 מיליון ש"ח נדחה ויוכרו כהוצאות מחקר ופיתוח על פני 5 שנים - תקופת הפעלת האוטובוסים, בהתאם להסכם. סך של 22.9 מיליון ש"ח מסווג בדוח על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2021, במסגרת נכסים הלא שוטפים, והיתרה המסגרת הנכסים השוטפים.

4. מאחר והטכנולוגיה של החברה נמצאת בשלב מקדמי ויעילותה טרם הוכחה, ומאחר וקיימת לדן הזכות לא להמשיך לשלבים הבאים של ההסכם, מכל סיבה שהיא, הגיעה החברה למסקנה, שמעבר לתמורה המבוטחת לה בגין השלב הראשון, לא צפויות לה, בשלב זה, תמורות נוספות מדין. לפיכך, ההפרש שבו עלה השווי ההוגן של המכשירים ההוניים בניכוי התמורה המובטחת בגין השלב הראשון, המהווה סך של כ-3.6 מיליון ש"ח, הוכרו כהוצאה בדוח על הרווח והפסד בסעיף הוצאות שיווק ופיתוח עסקי (ראה ביאור 15).

5. לאחר השלב הראשון ובכפוף להצלחתו, ובהתאם להחלטה בלעדית של דן, תפעל החברה להתקנת המערכת במסופים נוספים בגוש דן ובמחוז הדרום, אשר יאפשרו טעינה של עד כ-186 אוטובוסים נוספים בהתאם למודל עסקי של "טעינה כשירות" (CaaS – Charging as a Service).

ביאור 13 - הון:

א. הרכב הון מניות:

31 בדצמבר 2020		31 בדצמבר 2021	
מונפק ונפרע	רשום	מונפק ונפרע	רשום
כמות המניות באלפים		כמות המניות באלפים	
9,522	20,000	9,773	20,000

מניות רגילות ללא ערך נקוב

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

ב. מניות רגילות

המניות הרגילות מקנות לבעליהן זכות הצבעה והשתתפות באסיפות בעלי המניות, זכות לקבל רווחים וזכות להשתתף בעודפי הרכוש בעת פירוק החברה בקול הצבעה אחד.

ג. תשלום מבוסס מניות

- (1) ביום 8 באוגוסט 2018, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הענקת 187,973 אופציות ל-2 דירקטורים בחברה. כתבי האופציה ניתנים למימוש בתמורה לתוספת מימוש של 18 ש"ח למניה, והם יובשלו במנות רבעוניות על פני 3 שנים. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש במשך 3 שנים ממועד ההענקה.
ביום 11 בנובמבר 2018 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תיקון תקופת המימוש של כתבי האופציה באופן שיהיו ניתנים למימוש לתקופה של 7 שנים ממועד ההענקה. שווי ההענקה ביחד עם השווי התוספתי הנובע משינוי התנאים הסתכם לכ-1.9 מיליון ש"ח אשר יוכרו על פני תקופת ההבשלה. ביום 7 במרס 2020 סיים אחד הדירקטורים את כהונתו כיועץ ודירקטור בחברה, ולאור זאת ביום 8 במרס 2020 פקעו וחלטו 27,312 אופציות שהוקצו לו כחלק מתנאי כהונתו והעסקתו.
- (2) ביום 28 בפברואר 2019 אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה הענקת 58,966 אופציות לעובדי החברה ונושאי משרה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 55.8 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 1.53%, מחיר מניה 55.8 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 71% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (3) ביום 25 ביוני 2019, אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה הענקת 14,363 כתבי אופציה לעובדי חברת אלקטריאון AB. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 90.36 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 1.53%, מחיר מניה 90.59 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 68% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (4) ביום 25 ביוני 2019, אישרו ועדת התגמול, דירקטוריון החברה ואסיפת בעלי המניות של החברה הענקת 16,315 אופציות לעובדי של אלקטריאון AB. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 61.09 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 1.53%, מחיר מניה 90.59 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 68% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (5) ביום 5 בדצמבר 2019, אישר דירקטוריון החברה (לאחר המלצת ועדת התגמול מיום 3 בדצמבר 2019), הענקת 42,257 אופציות לעובדי החברה ונושא משרה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 86.64 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.71%, מחיר מניה 86.64 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 74% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

ג. תשלום מבוסס מניות (המשך):

- (6) ביום 22 ביוני 2020, אישר דירקטוריון החברה הענקת 19,653 אופציות לעובדי החברה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם - 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשלו במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 163.6 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.71%, מחיר מניה 163.6 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 76% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (7) ביום 27 באוגוסט 2020, אישר דירקטוריון החברה (לאחר המלצת ועדת התגמול מיום 23 באוגוסט 2020), הענקת 44,601 אופציות לעובדי החברה ונושא משרה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם - 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשלו במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 226.4 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.1%, מחיר מניה 226.4 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 76% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (8) ביום 8 במרץ 2021, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הענקת 11,400 אופציות ל-4 דירקטורים בחברה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה - במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל אופציה הינה 258.60 ש"ח. השווי ההוגן של האופציות חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.54%, מחיר מניה 243.5 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 81% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (9) ביום 30 במאי 2021, אישר דירקטוריון החברה הענקת 72,005 אופציות ל-18 עובדים של החברה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל אופציה הינה 253.6 ש"ח. השווי ההוגן של האופציות חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.54%, מחיר מניה 253.5 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 81% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (10) ביום 26 באוגוסט 2021, אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה הענקת 58,857 אופציות לעובדי החברה ונושאי משרה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל אופציה הינה 163.4 ש"ח וכן הענקת 40,000 אופציות לעובד החברה אשר תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן במנות רבעוניות. תוספת המימוש של כל אופציה הינה 150.2 ש"ח. השווי ההוגן של האופציות חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.54%, מחיר מניה 156.3 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 76% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (11) ביום 4 באוקטובר 2021, במסגרת ההסכם המתואר בביאור 12, אישר דירקטוריון החברה להקצות ל-100,000 אופציות לא רשומות למסחר, המירות ל-100,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב ו-130,000 מניות חסומות. האופציות תהיינה ניתנות למימוש החל מתקופה בת 12 חודשים ממועד ההקצאה (להלן - תקופת החסימה), כאשר בתום תקופת החסימה תהיינה האופציות ניתנות למימוש בכל עת למשך תקופה בת שלוש שנים ממועד החסימה (להלן - תקופת המימוש). תקופת החסימה של המניות הינה 12 חודשים ממועד התקשרות החברה ודן בהסכם, כאשר החל ממועד ההקצאה, הן תהיינה שוות בזכויותיהן לכל דבר ועניין למניות הרגילות של החברה. מחיר המימוש של כל אופציה הינו 155.9 ש"ח. השווי ההוגן של האופציות חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.54%, מחיר מניה 166.9 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 76% ומועד מימוש חזוי של 2 שנים.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

ג. תשלום מבוסס מניות (המשך):

12) ביום 9 בנובמבר 2021, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 50,000 אופציות לא סחירות הניתנות למימוש ל-50,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, לנותן שירותים של החברה. האופציות תבשלה על פני שנתיים ממועד הענקתן- 25% כעבור 6 חודשים, והיתרה ב-3 מנות שוות בחלוף כל 6 חודשים לאחר מכן, ובלבד שהניצע יהיה נותן שירותים של החברה במועד גיבוש הזכאות. תוספת המימוש של כל אופציה הינה 160 ש"ח. השווי ההוגן של האופציות חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.54%-, מחיר מניה 175.3 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 77% ומועד מימוש חזוי של 6 שנים.

13) ביום 29 בנובמבר 2021, אישר דירקטוריון החברה הענקת 23,879 אופציות ל-10 עובדים של החברה. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן- 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל אופציה הינה 192.2 ש"ח. השווי ההוגן של האופציות חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.54%-, מחיר מניה 192.2 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 76% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.

ד. הסכם השקעה של דן

ביום 7 בנובמבר 2017, חתמה החברה על הסכם השקעה עם דן, במסגרתו הקצתה החברה לדן כתבי אופציה ללא תמורה, אשר סך תוספת המימוש שלהם הינה 8.1 מיליון ש"ח.

להלן תנאי כתבי האופציה שהוקצו לדן:

כתבי אופציה סדרה ג', עם תוספת מימוש כוללת של 5 מיליון ש"ח. תוספת המימוש של כל כתב אופציה נקבעה במועד השלמת המיזוג, וחושבה לפי שווי חברה של 90 מיליון ש"ח, בסמוך לאחר השלמת המיזוג, ובהתאם נקבעה גם כמות כתבי האופציה. כתבי האופציה היו ניתנים למימוש עד ליום 31 בדצמבר 2019. תנאי כתבי האופציה כללו מנגנון של מימוש מוקדם, לפיו ככל שמניית החברה בבורסה תיסחר במשך 14 ימי מסחר ברציפות במחיר העולה על תוספת המימוש, החברה תוכל להפעיל מנגנון מימוש כפוי. לגבי מימוש כתבי האופציה סדרה ג', ראה להלן.

ביום 3 בינואר 2018, חתמה החברה על תיקון להסכם ההשקעה, במסגרתו הוסכם כי כתבי האופציה סדרה ג' ימומשו על ידי דן בסמוך לאחר השלמת עסקת המיזוג בכפוף לכך שהחברה תקצה לדן כתבי אופציה נוספים (סדרה ד'), עם תוספת מימוש כוללת של 5 מיליון ש"ח. החברה הקצתה לדן 280,899 כתבי אופציה סדרה ד' לרכישת מניות החברה בתמורה לתוספת מימוש של 17.8 ש"ח למניה. בסמוך להקצאת כתבי אופציה סדרה ד', מומשו על ידי דן מלוא כתבי אופציה סדרה ג' בתמורה ל-5 מיליון ש"ח וביום ה 30 באפריל 2019 מומשו על ידי דן מלוא כתבי אופציה סדרה ד' בתמורה ל-5 מיליון ש"ח.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

התנועה במספר האופציות והממוצעים המשוקללים של מחירי המימוש שלהן, הינם כדלקמן:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
2019		2020		2021		
ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	
5.2	1,247,362	11.3	1,345,254	20.6	1,344,226	קיימות במחזור לתחילת השנה
69.8	131,901	207.2	64,254	131.8	486,141	הוענקו
-	-	21.8	30,384	210.9	17,504	חולטו
-	-	-	-	-	-	פקעו
3.7	34,009	6.6	34,898	20.9	63,745	מומשו *
11.3	1,345,254	20.6	1,344,226	50.6	1,749,118	קיימות במחזור לתום שנה
4.0	918,006	7.1	1,136,626	11.7	1,143,590	ניתנות למימוש בתום השנה

* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים אלה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2021, 2020 ו-2019 מגיעה לסך כולל של 1,335 אלפי ש"ח, 229 אלפי ש"ח ו-127 אלפי ש"ח, בהתאמה.

הממוצע המשוקלל של מחיר המניה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2021, 2020 ו-2019 היה 207.0 ש"ח למניה, 187.3 ש"ח למניה ו-71.5 ש"ח למניה, בהתאמה. האופציות שמומשו בשנים האמורות הביאו להנפקתן של 63,745 מניות, 34,898 מניות ו-34,009 מניות, בהתאמה, בתמורה ל-20.9 ש"ח למניה, 6.6 ש"ח למניה ו-3.7 ש"ח למניה, בהתאמה.

להלן נתונים באשר למחיר המימוש ויתרת אורך החיים החוזי של האופציות הקיימות במחזור לתום השנה:

2019		2020		2021		
ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	
9	0.3	8	0.3	6	0.3	655,338
9	4.2-18.0	8	4.2-18.0	7	4.2-18	569,021
10	55.8-90.4	9	55.8-90.4	8	55.8-90.4	121,868
		10	163.6-226.4	7	155.9-258.6	402,891
	1,345,254		1,344,226		1,749,118	

סכומי הוצאות שהוכרו בדוחות רווח או הפסד של החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2021, 2020 ו-2019 בגין הענקות של אופציות לעובדים ונותני שירותים הינם 17,597 אלפי ש"ח, 5,500 אלפי ש"ח ו-4,630 אלפי ש"ח, בהתאמה.

התכניות אמורות להתנהל במסגרת כללים שנקבעו לעניין זה בסעיף 102 לפקודת מס הכנסה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

ה. גיוס הון

ביום 25 ביוני 2020, החליט דירקטוריון החברה על גיוס הון (להלן - סבב 1) בסך של כ-123 מיליון ש"ח במסגרת של הקצאה פרטית של מניות וכתבי אופציה לא רשומים למסחר. במסגרת ההקצאה, הציעה החברה יחידות הכוללות שתי מניות רגילות של החברה וכתב אופציה אחד. כל כתב אופציה ניתן למימוש למניה רגילה אחת של החברה עד ליום 31 בדצמבר 2021 תמורת 210 ש"ח.

ביום 28 ביוני 2020, החליט דירקטוריון החברה על הרחבת גיוס ההון (להלן - סבב 2) בסך נוסף של כ-49 מיליון ש"ח בתנאים זהים לסבב 1.

ביום 20 ביולי 2020, החליט דירקטוריון החברה על הרחבת גיוס ההון (להלן - סבב 3) בסך נוסף של כ-10 מיליון ש"ח, בתנאים זהים לסבב 1.

נכון ליום 31 בדצמבר 2020, הונפקו 1,160,914 מניות ו-580,457 כתבי אופציה, בגין גיוסי ההון האמורים. תמורת ההנפקה הסתכמה בכ-177.9 מיליון ש"ח (לאחר ניכוי הוצאות הנפקה בסך של כ-4.6 מיליון ש"ח) ונכללה בדוח על המצב במלואה בהון החברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2021, התקבלה כלל תמורת ההנפקה.

התנועה במספר האופציות למניות והממוצעים המשוקללים של מחירי המימוש שלהן, הינם כדלקמן:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר					
2019		2020		2021	
ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות
11.98	490,956	4.19	162,669	177.02	691,203
-	-	210	580,457	-	-
-	-	-	-	-	-
15.84	328,287	4.19	51,923	156.57	56,099
4.19	162,669	177.02	691,203	178.83	635,104

קיימות במחזור לתחילת השנה הונפקו פקעו מומשו * קיימות במחזור לתום שנה

* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים אלה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2021, 2020 ו-2019 מגיעה לסך כולל של 8.78 מיליון ש"ח (בניכוי עמלת הפצה בסך 0.2 מיליון ש"ח), 0.1 מיליון ש"ח ו-0.3 מיליון ש"ח, בהתאמה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 14 - הוצאות מחקר ופיתוח - נטו:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2019	2020	2021
אלפי ש"ח		
4,362	8,036	17,499
3,222	3,538	8,246
2,486	7,479	2,973
3,633	13,617	9,420
220	441	784
595	2,072	4,694
<u>14,518</u>	<u>35,183</u>	<u>43,616</u>
(6,751)	(20,068)	(9,306)
<u>7,767</u>	<u>15,115</u>	<u>34,310</u>

הוצאות שכר עבודה ונלוות
תשלום מבוסס מניות
קבלני משנה ויועצים
כלים מתכלים וחומרים
פחת
אחרות

בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח- ראה
ביאור 12

ביאור 15 - הוצאות שיווק ופיתוח עסקי:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2019	2020	2021
אלפי ש"ח		
713	1,634	4,370
459	850	4,245
-	-	3,581
293	643	1,501
101	129	774
-	10	76
<u>1,566</u>	<u>3,266</u>	<u>14,547</u>

הוצאות שכר ונלוות
תשלום מבוסס מניות
תגמול הוני בגין עסקת דן, ראה ביאור 12'
שירותים מקצועיים
חומרים שיווקיים
אחרות

ביאור 16 - הוצאות הנהלה וכלליות:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2019	2020	2021
אלפי ש"ח		
419	1,222	2,177
949	1,112	1,525
195	288	387
170	238	482
1,126	741	3,823
251	282	568
335	797	1,301
<u>3,445</u>	<u>4,680</u>	<u>10,263</u>

הוצאות שכר ונלוות
תשלום מבוסס מניות
שכירות ואחזקה
גמול דירקטורים
שירותים מקצועיים
פחת
אחרות

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 17 - הוצאות (הכנסות) מימון:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2019	2020	2021
אלפי ש"ח		
8	99	156
100	87	64
175	-	1,212
22	50	2
<u>305</u>	<u>236</u>	<u>1,434</u>
(28)	(10)	(3,004)
-	(62)	-
<u>(21)</u>	<u>-</u>	<u>(4)</u>
<u>(49)</u>	<u>(72)</u>	<u>(3,008)</u>
<u>256</u>	<u>164</u>	<u>(1,574)</u>

הוצאות מימון:
 תאגידים בנקאיים
 התחייבות בגין חכירה
 הפרשי שער
 אחרות
סך הוצאות מימון

הכנסות מימון
 הכנסות ריבית מפקדונות
 הפרשי שער
 אחרות
סך הכנסות מימון
הוצאות (הכנסות) מימון, נטו

ביאור 18 - הפסד למניה:

א. בסיסי

ההפסד הבסיסי למניה מחושב על ידי חלוקת ההפסד המיוחס לבעלי מניות רגילות של החברה בממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות המונפקות.

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2019	2020	2021
אלפי ש"ח		
13,066	23,225	57,546
<u>8,171,496</u>	<u>8,928,618</u>	<u>9,599,851</u>
<u>1.60</u>	<u>2.60</u>	<u>5.99</u>

הפסד לשנה
 הממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות
 המונפקות
 הפסד בסיסי למניה רגילה (בש"ח)

ב. מדולל

ההפסד המדולל למניה מחושב על ידי התאמת הממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות שבמחזור תוך הכללת כל המניות הרגילות הפוטנציאליות בעלות השפעה מדללת. בחישוב ההפסד המדולל למניה לשנים המדווחות לא הובאו בחשבון כתבי אופציה ואופציות לעובדים מאחר שהשפעתן, בהנחה של דילול מלא, הינה אנטי מדללת.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 19 - עסקאות ויתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

"בעל עניין" - כהגדרת מונח זה בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

"צד קשור" - כהגדרת מונח זה ב-IAS 24, "גילויים בהקשר לצד קשור".

אנשי המפתח הניהוליים של החברה (Key Management Personnel) - הנכללים, יחד עם גורמים אחרים, בהגדרת "צדדים קשורים" האמורה ב-IAS 24 כוללים את חברי ההנהלה הבכירה והדירקטוריון.

ביום 9 בדצמבר 2020, אושרו עדכון תנאי העסקתם של המנכ"ל ויו"ר הדירקטוריון, אורן עזר והמדען הראשי, חנן רומבק שהגם נושאי משרה ובעלי שליטה בחברה. שכרם החודשי לאחר העידכון יעמוד על סך של 65 אלפי ש"ח לחודש (להלן - השכר המעודכן). כמו כן אושר להם הבונוס בגובה 5 משכורות מהשכר המעודכן עבור השנים 2020 ו-2019. ביום 30 במרס 2022, אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מענק בשיקול דעת בסך 4 משכורות מהשכר המעודכן ליו"ר הדירקטוריון ולמדען הראשי, בכפוף לאישור אסיפת בעלי המניות.

א. תגמול לאנשי מפתח בהנהלה:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2019	2020	2021
אלפי ש"ח		
3,159	3,826	5,049
230	299	310
71	84	90
3,397	2,148	2,341
6,857	6,357	7,790

מנכ"ל וסמנכלים:

משכורות והטבות עובד אחרות לזמן קצר
פיצויי פיטורין
הטבות אחרות לזמן ארוך
תשלום מבוסס מניות
סך הכל

ב. עסקאות והטבות לבעלי עניין וצדדים קשורים:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2019	2020	2021
אלפי ש"ח		
1,237	2,296	2,278
2	2	2
260	238	482
4	4	4

שכר לנושאי משרה שהינם בעלי שליטה בחברה*
מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
גמול דירקטורים**
מספר הדירקטורים שאליהם מתייחסת ההטבה

* בנוסף לשכר כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2021 ו-2020 בתשלום מבוסס מניות בסך של 0.04 מיליון ש"ח ו-0.9 מיליון ש"ח, בהתאמה, בגין הענקת אופציות לנושאי משרה שהינם בעלי שליטה בחברה.

** בנוסף לגמול דירקטורים כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2021 ו-2020 בתשלום מבוסס מניות בסך של 1.0 מיליון ש"ח ו-0.1 מיליון ש"ח בהתאמה, בגין הענקת אופציות ל-4 דירקטורים, כמפורט בביאור 13ג'.

ג. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

31 בדצמבר	
2020	2021
אלפי ש"ח	
1,286	1,441

בגין שכר, נלוות והטבות נוספות - יתרה המוצגת בסעיף "זכאים ויתרות זכות" במסגרת ההתחייבויות השוטפות

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 20 – אירועים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

- א. ביום 1 בינואר 2022, פקעו 408,647 כתבי אופציה אשר נבעו מגיוס ההון שבוצע (ראה ביאור 13 ה'). לאחר תאריך הדוח, התקבלו 27.3 מיליון ש"ח בגין 130,275 כתבי אופציה שמומשו.
- ב. ביום 17 בינואר 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקת 10,000 אופציות לנותן שירותים של החברה. כלל האופציות תבשלנה לאחר שנה ממועד הענקתן. תוספת המימוש של כל אופציה הינה 168.0 ש"ח. השווי ההוגן של האופציות חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של -0.54% , מחיר מניה 168.0 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 76% ומועד מימוש חזוי של 5 שנים.
- ג. ביום 1 בפברואר 2022, זכתה החברה במכרז של משרד התחבורה של מדינת מישיגן לפרישת כביש אלחוטי דינאמי באורך של 1.6 ק"מ. היקף הפרויקט מוערך ב 1.9 מיליון דולר.
- ד. במהלך שנת 2021, רוסיה תגברה את כוחותיה הצבאיים בגבול אוקראינה, על רקע מתיחות בין שתי המדינות. במהלך חודש פברואר 2022, פלש הצבא הרוסי לאוקראינה ולמועד פרסום דוח זה, מתנהלת לחימה בין המדינות בשטחה של אוקראינה, המובילה, בין היתר, למשבר הומניטרי. ללחימה זו השפעות נרחבות גם על הכלכלה העולמית. מאז תחילת הלחימה, מחירי האנרגיה והסחורות בעולם זינקו. בנוסף, הימשכות הלחימה גורמת לירידות שערים ותנודתיות גבוהה בשוקי ההון בארץ ובעולם. תרחישי הסיכון העיקריים לכלכלה הגלובלית מתמקדים בסיכון לעלייה של רמת האינפלציה והחשש מהאטה בצמיחה.
- בשלב זה, אין ביכולתה של החברה להעריך כיצד תתפתח הלחימה באוקראינה ומתי תבוא לסיימה, ואת ההשפעה שלה על המשק הישראלי בכלל ועל תוצאות פעילות החברה בפרט.



פרק ד'

פרטים נוספים על התאגיד

31 בדצמבר 2021

תקנה 19: דוח מצבת התחייבויות לפני מועדי פירעון

לפרטים ראו טופס דיווח בדבר מצבת התחייבות לפי מועדי פירעון, המתפרסם בד בבד עם דוח זה.

תקנה 10א: תמצית דוחות על הרווח הכולל לכל אחד מהרבעונים של שנת 2021

להלן טבלה ובה תמצית דוחות על הרווח הכולל של התאגיד לכל אחד מהרבעונים בשנת הדיווח, במתכונת של דוחות כספיים ביניים (באלפי ש"ח):

שנתי	רבעון 4	רבעון 3	רבעון 2	רבעון 1	
34,310	12,189	8,153	7,295	6,673	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
24,810	12,456	5,724	3,765	2,865	הוצאות שיווק והנהלה וכלליות
59,120	24,645	13,877	11,060	9,538	הפסד מפעולות
(1,574)	799	(967)	(1,587)	181	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
57,546	25,444	12,910	9,473	9,719	הפסד לשנה
(1,107)	(989)	162	(171)	(109)	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
56,439	24,455	13,072	9,302	9,610	הפסד כולל לשנה

תקנה 11(3) - יתרת אגרות חוב והלוואות שניתנו והתקבלו על ידי החברה לחברות בנות ולחברות קשורות

לתאריך הדוח על המצב הכספי באלפי ש"ח

עיקר תנאי הלוואות	יתרת הלוואות ליום 31 בדצמבר 2021	שם החברה מקבלת ההלוואות	שם החברה מעמידת ההלוואות
ההלוואה נושאת ריבית שקלית שנתית על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(י)), תשמ"ו-1986	9,991	החברה	ספירהד השקעות (ביו) בע"מ
ההלוואה נושאת ריבית שנתית והפרשי הצמדה על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(י)), תשמ"ו-1986	910	אלקטריאון AB	החברה

תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות בנות ובחברות קשורות בתקופת הדוח

ביום 21 במרץ 2021, נרשם המיזוג של אלקטרואד, חברה בת בבעלות מלאה של החברה, עם ולתוך החברה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 1.2.2 לפרק א' בדוח זה.

בתקופת הדוח הכירה החברה בהוצאות ריבית בסך של 225 אלפי ש"ח בגין הלוואה שהתקבלה מספירהד והוצאות ריבית והפרשי הצמדה בסך של 106 אלפי ש"ח בגין הלוואה שניתנה לאלקטריאון AB.

תקנה 20: ניירות ערך שנרשמו למסחר או שהופסק בהם המסחר בתקופת הדוח ולמועד הדוח

שנת 2020

- א. ביום 23 ביוני 2020 פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית לא מהותית אשר במסגרתו הונפקו 19,953 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-19,953 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ל-5 עובדים בחברה. ביום 26 ביולי 2020 אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי של החברה מיום 23 ביוני 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-056719), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.
- ב. בימים 25 ביוני 2020 ו-28 ביוני 2020 פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית מהותית אשר במסגרתו הונפקו 787,174 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה וכן 393,587 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-393,587 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ל-23 משקיעים שונים. ביום 30 ביוני 2020 אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים 25 ביוני 2020 ו-28 ביוני 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-058699 ו-2020-01-059224, בהתאמה), אשר האמור בהם נכלל על דרך ההפניה.
- ג. ביום 28 ביוני 2020 פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית מהותית אשר במסגרתו הונפקו 310,046 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה וכן 155,023 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-155,023 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ל-3 משקיעים. ביום 30 ביוני 2020 אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי של החברה מיום 28 ביוני 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-059434), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.
- ד. ביום 21 ביולי 2020 פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית מהותית אשר במסגרתו הונפקו 63,694 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה וכן 31,847 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-31,847 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ליועץ של החברה. ביום 6 באוגוסט 2020 אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי של החברה מיום 21 ביולי 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-059434), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.
- ה. בימים 27 באוגוסט 2020, 30 בספטמבר 2020 ו-6 באוקטובר 2020 פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית לא מהותית אשר במסגרתו הונפקו 44,601 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-44,601 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ל-5 עובדים ונושא משרה בחברה. ביום 8 באוקטובר 2020 אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים 27 באוגוסט 2020, 30 בספטמבר 2020 ו-6 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-094509, 2020-01-106578 ו-20220-01-108834, בהתאמה), אשר האמור בהם נכלל על דרך ההפניה.
- ו. במהלך שנת 2020 מומשו 34,898 אופציות לא רשומות ו-51,923 אופציות (סדרה 2) למניות החברה. כמו כן, במהלך 2020 פקעו 30,384 אופציות לא רשומות.

- ז. ביום 8 במרץ 2021, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות החברה הקצאה פרטית של 11,400 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-11,400 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה לארבעה דירקטורים שאינם מועסקים על ידי החברה. ביום 13 באפריל, 2021, אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות הערך כאמור וביום 20 באפריל 2021, השלימה החברה את ההקצאה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון האסיפה הכללית מיום 1 בפברואר, 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-013000), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.
- ח. ביום 30 במאי 2021, פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית לא מהותית אשר במסגרתו הונפקו 72,005 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-72,005 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה לשמונה עשר עובדים של החברה. ביום 5 ביולי, 2021, אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות הערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי של החברה מיום 30 במאי, 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-092778), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.
- ט. ביום 28 באוגוסט 2021, פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית לא מהותית אשר במסגרתו הונפקו 58,000 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-58,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה לשלושה עובדים של החברה (ביניהם שני נושאי משרה בחברה). ביום 13 באוקטובר, 2021, אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות הערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי של החברה מיום 28 באוגוסט, 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-071935), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.
- י. ביום 16 בספטמבר 2021, פרסמה החברה מתאר להצעה של אופציות (שאינן סחירות) הניתנות למימוש למניות של החברה, לנושאי משרה ועובדים של החברה ושל החברות הבנות של החברה ("מתאר"), בהתאם לסעיף 15ב(1)א לחוק ניירות ערך ותקנות ניירות ערך (פרטי מתאר הצעת ניירות ערך לעובדים), התש"ס-2000. בהתאם למתאר, החברה תהיה רשאית להקצות, ללא תמורה, לעובדים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבנות של החברה עד ל-300,000 אופציות (שאינן סחירות) הניתנות למימוש לעד 300,000 מניות רגילות של החברה (בכפוף להתאמות שייקבעו במתאר). ביום 2 בנובמבר, 2021, אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות הערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי של החברה מיום 16 בנובמבר, 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-079582), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה. עד למועד זה, הקצתה החברה 64,736 אופציות מכוח המתאר.
- יא. בימים 4 באוקטובר, 2021 ו-16 בדצמבר 2022, פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית מהותית אשר במסגרתו הונפקו 100,000 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-100,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה והונפקו 130,000 יחידות מניה חסומות לא רשומות למסחר לדן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ. ביום 21 בדצמבר 2021, אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות הערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוחות מיידיים של החברה מיום 4 באוקטובר, 2021 ו-16 בדצמבר, 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-150741 ו-2021-01-150831). אשר האמור בהם נכלל על דרך ההפניה.

יב. ביום 9 בנובמבר 2021, פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית לא מהותית אשר במסגרתו הונפקו 50,000 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-50,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב לנותן שירותים של החברה. ביום 21 בנובמבר, 2021, אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות הערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי של החברה מיום 9 בנובמבר, 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-095596), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.

יג. ביום 17 בינואר 2022, פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית לא מהותית אשר במסגרתו הונפקו 10,000 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-10,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה לנותן שירותים של החברה. ביום 14 במרץ, 2022, אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות הערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי של החברה מיום 17 בינואר, 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-007762), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה. ביום 21 בפברואר 2022, החליטה החברה כי כתבי האופציה שהוקצו לנותן השירותים כאמור יהיו כפופים לתקופת הבשלה של 12 חודשים החל ממועד הקצאתם, כך שכל כתבי האופציה יובשלו לאחר שנה מיום הקצאתם, ובלבד שהניצע יהיה נותן שירותים של החברה במועד גיבוש הזכאות.

יד. בהתאם להוראות סעיף 2.3.9 לתשקיף ההנפקה בדרך של זכויות (פורסם ביום 12 בפברואר 2018, מס' אסמכתא: 2018-01-014401), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה, ביום 10 בפברואר 2021, פסק המסחר באופציה (סדרה 2) של החברה וביום 15 בפברואר 2021 פקעו האופציות (סדרה 2) שטרם מומשו עד אותו מועד. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 23 בינואר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-010387), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.

טו. במהלך שנת 2021 מומשו 235,555 אופציות לא רשומות ו-14,546 אופציות (סדרה 2) למניות החברה. בנוסף, במהלך שנת 2021 חילטה החברה 17,504 אופציות לא רשומות.

תקנה 21: תגמולים לבעלי עניין ונושאי משרה בכירה בשנת 2021

נושאי משרה בכירה

להלן פירוט התגמולים שניתנו בשנת הדיווח, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח, לכל אחד מחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה או בחברה שבשליטתה ואשר ניתנו להם בקשר עם כהונתם בחברה או בחברה שבשליטתה, וכן התגמולים לשלושת נושאי המשרה הבכירה בעלי התגמולים הגבוהים ביותר בחברה, שהתגמולים ניתנו להם בקשר עם כהונתם בחברה עצמה, אם לא נמנים על חמשת נושאי המשרה בעלי התגמולים הגבוהים ביותר בחברה באלפי ש"ח (במונחי עלות לחברה):

סה"כ	תגמולים אחרים			תגמולים בעבור שירותים (אלפי ש"ח)					פרטי מקבל התגמולים				
	אחר	דמי שכירות	ריבית	אחר	דמי יעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שיעור החזקה בהון למועד הדוח	היקף משרה	תפקיד	שם
1,216	-	-	-	-	-	-	21	*260	935	15.15	100%	יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל	אורן עזר ⁽¹⁾
1,234	-	-	-	-	-	-	21	*260	953	15.15	100%	מדען ראשי	חנן רומבק ⁽²⁾
1,892	-	-	-	-	-	-	1,176	80	636	-	100%	סמנכ"ל טכנולוגיות	אמיר קפלן ⁽³⁾
1,121	-	-	-	-	-	-	593	-	528	-	100%	סמנכ"ל פיתוח עסקי באלקטריאון AB	סטפן טונגור ⁽⁴⁾
1,027	-	-	-	-	-	-	495	60	472	-	100%	סמנכ"ל שיווק	צ'רלי (שארלוט) לוינ פלמינג ⁽⁵⁾

(*) בכפוף לאישור האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה.

להלן פרטים נוספים אודות תנאי כהונתם והעסקתם של נושאי המשרה הבכירה המנויים בטבלה לעיל:

(1) **מר אורן עזר** הינו מבעלי השליטה בחברה ומכהן כיו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר עזר כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – סך של 65 אלפי ש"ח (ברוטו); (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על-פי דין. כל תנאי עבודתו וההטבות הסוציאליות להם זכאי מר עזר בהתאם להסכם העסקתו, אשר הינם תלויי משכורת, נגזרים ומחושבים בהתאם לשכרו כפי שהוא במועד הרלוונטי. כמו כן, זכאי מר עזר לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר עזר ניתן לסיום בכל עת על-ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 60 ימים.

לפרטים נוספים אודות תנאי כהונתו והעסקתו של מר עזר, ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים 24 בנובמבר ו-29 בדצמבר, 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-118498 ו-2020-01-134788 בהתאמה) אשר האמור בהם נכלל על דרך ההפניה.

ביום 30 במרץ 2022, בכפוף לאישור האסיפה הכללית ובהמשך להמלצת ועדת התגמול של החברה, החליט דירקטוריון החברה לאשר הענקת מענק בסך של 4 משכורות למר אורן עזר, יו"ר דירקטוריון, מנכ"ל החברה ומבעלי השליטה בה, עבור ביצועיו בשנת 2021.

(2) **מר חנן רומבק** הינו מבעלי השליטה בחברה ומכהן כמדען ראשי של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר רומבק כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי - סך של 65 אלפי ש"ח (ברוטו); (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות. (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על-פי דין; כל תנאי עבודתו וההטבות הסוציאליות להם זכאי מר רומבק בהתאם להסכם העסקתו, אשר הינם תלויי משכורת, נגזרים ומחושבים בהתאם לשכרו כפי שהוא במועד הרלוונטי. כמו כן, זכאי מר רומבק לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר רומבק ניתן לסיום בכל עת על-ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 60 ימים.

לפרטים נוספים אודות תנאי כהונתו והעסקתו של מר רומבק, ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים 24 בנובמבר ו-29 בדצמבר, 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-118498 ו-2020-01-134788 בהתאמה), אשר האמור בהם נכלל על דרך ההפניה.

ביום 30 במרץ 2022, בכפוף לאישור האסיפה הכללית ובהמשך להמלצת ועדת התגמול של החברה, החליט דירקטוריון החברה לאשר הענקת מענק בסך של 4 משכורות למר חנן רומבק, המדען הראשי של החברה ומבעלי השליטה בה, עבור ביצועיו בשנת 2021.

(3) **מר אמיר קפלן** מכהן כסמנכ"ל הפיתוח של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר קפלן כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – מר קפלן זכאי לשכר חודשי קבוע של 40 אלפי ש"ח ברוטו אשר מורכב ממשכורת חודשית בסך 28,000 ש"ח ותגמול גלובאלי בגין שעות נוספות בהיקף של עד 40 שעות עבודה נוספות בחודש בסך של 12,000 ש"ח; (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על פי דין. כמו כן, זכאי מר קפלן לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר קפלן ניתן לסיום בכל עת על-ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 30 ימים.

ביום 1 באוקטובר 2020, הקצתה החברה למר קפלן 14,742 אופציות הניתנות למימוש ל-14,742 מניות רגילות של החברה במחיר מימוש של 226.4 לאופציה. השווי הכלכלי של האופציות שהוקצו למר קפלן במועד הענקתן הינו 2,296 אלפי ש"ח.

בימים 27 ו-30 ביוני 2021, אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, מתן הלוואה למר קפלן בסך של 15 אלפי ש"ח ובתנאי שוק. למועד הדוח, נפרעה הלוואה במלואה.

בהתאם להחלטת ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מהימים 24 ו-30 במרץ 2022, בהתאמה, עבור ביצועיו בשנת 2021, הוענק למר קפלן מענק בסכום כולל של 80 אלפי ש"ח.

(4) **מר סטפן טונגור** מכהן כסמנכ"ל הפיתוח העסקי בחברת אלקטריאון AB, שהינה חברה בת של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר טונגור כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – מר טונגור זכאי לשכר חודשי קבוע של 34 אלפי ש"ח ברוטו; (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין; (4) החזר הוצאות שוטפות הדרושות לו לצורך מילוי תפקידו; ו-(5) תנאים נלווים נוספים וביניהם 30 ימי חופשה בשנה וימי מחלה על פי הדין בשבדיה. כמו כן, זכאי מר טונגור לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבנות של החברה. הסכם העסקתו של מר טונגור ניתן לסיום בכל עת על-ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 60 ימים.

(5) **גברת צ'רלי (שארלוט) לוין פלמינג** מכהנת כסמנכ"ל שיווק. תנאי כהונתה והעסקתה של גברת לוין כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – גברת לוין זכאית לשכר חודשי קבוע של 30 אלפי ש"ח ברוטו; (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על פי דין. כמו כן, זכאית גב' פלמינג לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתה של גב' פלמינג ניתן לסיום בכל עת על-ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 30 ימים.

ביום 30 במאי 2021, הקצתה החברה לגב' פלמינג 8,000 אופציות הניתנות למימוש ל-8,000 מניות רגילות של החברה במחיר מימוש של 253.64 לאופציה. השווי הכלכלי של האופציות שהוקצו לגב' פלמינג במועד הענקתן הינו 1,445 אלפי ש"ח.

בהתאם להחלטת ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מהימים 24 ו-30 במרץ 2022, בהתאמה, עבור ביצועיה בשנת 2021, הוענק לגב' פלמינג מענק בסכום כולל של 60 אלפי ש"ח.

תגמול בעלי עניין

להלן פירוט התגמולים שהוענקו לבעלי עניין בחברה, שאינם נמנים בטבלה לעיל, אשר הוענקו להם על-ידי החברה או על ידי תאגיד בשליטתה, בקשר עם שירותים שנתנו כבעלי תפקיד בחברה או בתאגיד בשליטתה, כפי שהוכרו בדוחותיה הכספיים של החברה, באלפי ש"ח (במונחי עלות חברה):

תגמולים אחרים			תגמולים עבור שירותים					פרטי מקבל התגמולים					
סה"כ	אחר	דמי שכירות	ריבית	אחר	דמי יעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שאייעור החזקה בהון למועד הדוח	היקף משרה	תפקיד	שם
268	-	-	-	-	-	-	268	-	-	3.25	-	דירקטור	זאב ברונפלד ⁽¹⁾

(1) **מר זאב ברונפלד** מכהן כדירקטור בחברה. עד יום 6 במרץ 2021 סיפק מר ברונפלד שירותי ייעוץ לחברה, במסגרת הסכם ייעוץ מיום 10 בדצמבר 2018 ולא היה זכאי לתגמול נוסף עבור כהונתו כדירקטור. בתמורה לשירותי הייעוץ כאמור, הוענקו למר ברונפלד 106,036 כתבי אופציה הניתנים למימוש ל-106,036 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה אשר הבשילו במלואם ביום 6 במרץ 2021. לפרטים נוספים ראו דוחות מידיים החברה מימים 2 ו-9 באוגוסט 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-072984 ו-2018-01-075126), וכן דוחות מידיים של החברה בנוגע לעדכון התגמול ההוני מיום 4 באוקטובר 2018 ומיום 11 בנובמבר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-091938 ו-2018-01-107082), בהתאמה, אשר האמור בהם נכלל על דרך ההפניה.

החל מיום 8 במרץ 2021, זכאי מר ברונפלד לגמול דירקטורים כמפורט להלן.

גמול דירקטורים

בימים 24 ו-26 בינואר 2021, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, בהתאמה, כי הדירקטורים המכהנים בחברה, או שיכהנו בה מעת לעת, אשר אינם מכהנים גם כנושאי משרה (שאינם דירקטורים) בחברה או כדירקטורים פעילים וששירותיהם אינם מועמדים במסגרת הסכם ניהול, יהיו זכאים לגמול השתתפות בשיבות וגמול שנתי, בגובה סכומי הגמול המרבי הקבועים בתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 ("תקנות הגמול") כפי שיעודכנו מעת לעת, בהתאם לדרגה שבה תסווג החברה במועד הרלוונטי וכן להחזר הוצאות בקשר עם השתתפותם בשיבות, כמפורט בתקנות הגמול.

בנוסף, במועדים האמורים, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה תכנית תגמול הוני לדירקטורים הכוללת את כל הדירקטורים החיצוניים והדירקטורים האחרים¹ בחברה. הענקת הגמול ההוני תהא בשיעור שלא יעלה על 0.03% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה לאחר ההנפקה בהנחת מימוש מלא של כתבי האופציה המוקצים לדירקטור. לפרטים בדבר אישור הענקת התגמול ההוני לדירקטורים החיצוניים והאחרים המכהנים בחברה על ידי

¹ "דירקטור אחר" - כהגדרת המונח בתקנה 8 לתקנות הגמול.

האסיפה הכללית של החברה ראו תקנה 29 להלן.

בהתאם, בהמשך לאישור האסיפה הכללית של החברה מיום 8 במרץ 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-029241), הוענקו לכל אחד מבין ה"ה רחל בן-נון, יוסף טנא, רונית נועם וזאב ברונפלד 2,850 כתבי אופציה בגין כהונתם כדירקטורים בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 1 בפברואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-013000), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.

יצוין, כי עד ליום 26 בינואר 2021, הדירקטורים המכהנים בחברה, אשר אינם מכהנים גם כנושאי משרה (שאינם דירקטורים) בחברה או כדירקטורים פעילים וששירותיהם אינם מועמדים במסגרת הסכם ניהול, היו זכאים לגמול השתתפות בישיבות וגמול שנתי בגובה סכומי הגמול הקבוע בהתאם לתקנות הגמול.

תקנה 21א: בעלי השליטה בחברה

החל מיום 6 במרץ 2018, בעלי השליטה בחברה הינם חברת הון הטבע בע"מ², וה"ה אורן עזר וחנן רומבק, אשר קיים ביניהם הסכם הצבעה בקשר למינוי דירקטורים בחברה (יחד: "בעלי השליטה").

להלן עיקרי הסכם ההצבעה, למיטב ידיעת החברה:

1. הסכם ההצבעה יחול על כל ניירות הערך של החברה שיוחזקו על ידי הצדדים מעת לעת ויהיה בתוקף כל עוד לא הגיע לידי סיום על פי תנאיו.
2. על פי הסכם ההצבעה, הון הטבע תהא רשאית להמליץ על מינוי דירקטור אחד (1) לדירקטוריון החברה. זכאות זו של הון הטבע תפקע במקרה בו תחזיק הון הטבע פחות מ-7.5% מההון המונפק והנפרע של החברה ("שיעור ההחזקות המינימאלי של הון הטבע") למשך תקופה רצופה של 30 ימים.
3. אורן וחנן יחשבו כמחזיקים ביחד ויהיו רשאים להמליץ יחדיו על מינוי של עד שלושה דירקטורים לדירקטוריון החברה. במקרה בו החזקות אורן וחנן יחדיו בהון החברה יעמוד על פחות מ-24% מההון המונפק והנפרע של החברה למשך תקופה רצופה של 30 ימים תפחת זכאות אורן וחנן והם יהיו רשאים להמליץ על מינוי של עד שני דירקטורים לדירקטוריון החברה. במקרה בו החזקות אורן וחנן יחדיו בהון המונפק והנפרע של החברה יעמדו על פחות מ-15% מהון החברה למשך תקופה רצופה של 30 ימים תפחת פעם נוספת זכאות אורן וחנן והם יהיו רשאים להמליץ על מינוי של דירקטור אחד לדירקטוריון החברה. זכאות אורן וחנן להמליץ על מינוי דירקטורים לדירקטוריון החברה תפקע במקרה בו אורן וחנן יחזיקו יחדיו פחות מ-10% מההון המונפק והנפרע של החברה ("שיעור ההחזקות המינימאלי של אורן וחנן יחדיו") למשך תקופה רצופה של 30 ימים.
4. כל עוד הסכם ההצבעה בתוקף, בכל אסיפה של החברה שעל סדר יומה קבלת החלטות על מינוי דירקטורים בחברה, יצביע כל אחד מהצדדים להסכם ההצבעה בעד מינוי הדירקטורים שיומלצו על ידי הצד האחר או נגד פיטוריו של כל דירקטור כאמור.

² למיטב ידיעת החברה חברת הון טבע בע"מ הינה חברה ללא בעל שליטה, המנוהלת בפועל על ידי אופיר גומא, מנכ"ל הון הטבע.

5. במקרה של פקיעת הזכות להמליץ על מינוי דירקטורים בהתאם לאמור לעיל (כולם או חלקם), הצדדים ינקטו במהלכים הנדרשים להפקיע את כהונת הדירקטורים מטעמים שהזכות להמלצת מועמדותם פקעה בהתאם להוראות הסכם זה, לרבות באמצעות זימון אסיפה בה הצדדים מתחייבים להצביע בעד אי חידוש הכהונה או בעד הפקעת כהונתו של דירקטור כאמור.

6. הגבלות על העברת מניות לנעבר מורשה: תנאי להעברת מניות החברה על ידי מי מהצדדים להסכם ההצבעה לנעבר מורשה (כהגדרתו להלן) הוא הצטרפות הנעבר המורשה להסכם ההצבעה בחתימתו עליו וקבלת ההתחייבויות והזכויות המעוגנות בו. "נעבר מורשה" – ביחס לכל צד להסכם ההצבעה, כל אחד מאלה: (א) כאשר הצד הוא יחיד – קרוב של אותו יחיד; (ב) כאשר הצד הוא תאגיד, בעל השליטה בתאגיד וכן כל חברה הנשלטת על ידי הצד בין לבד ובין ביחד עם אחרים; (ג) נאמן המחזיק בניירות ערך לטובת צד או נעבר מורשה של אותו צד וכן נהנה בהעברה מהנאמן. אין בהצטרפות הנעבר המורשה להסכם ההצבעה בכדי לפטור את מי מהצדדים להסכם ההצבעה מהתחייבויותיו כלפי הצד האחר על פי הסכם ההצבעה, וכל אחד מהצדדים יהיה חייב ביחד ולחוד עם הנעבר המורשה שלו. במקרה בו העביר מי מהצדדים להסכם ההצבעה חלק ממניותיו בחברה לנעבר מורשה, יראו את בעל המניות המעביר והנעבר המורשה כמחזיקים ביחד במניות המועברות לעניין הסכם זה ונעבר מורשה יחשב כחלק מאותו "צד".

7. סיום הסכם ההצבעה: כל אחד מהצדדים להסכם ההצבעה יהיה רשאי לסיים את תוקפו, על ידי מתן הודעה בכתב של 30 ימים מראש לצד השני בקרות אחד או יותר מהאירועים המפורטים להלן: (1) בנוגע להון הטבע - הון הטבע תחזיק בשיעור הנמוך משיעור ההחזקות המינימאלי של הון הטבע למשך תקופה רצופה של 30 ימים; (2) בנוגע לאורן וחנן – אורן וחנן יחזיקו יחדיו בשיעור הנמוך משיעור ההחזקות המינימאלי של אורן וחנן יחדיו למשך תקופה רצופה של 30 ימים; (3) פירוק, כינוס נכסים או פשיטת רגל של החברה או של מי מהצדדים. הסכם ההצבעה יסתיים באופן אוטומטי ביחס לצד לו שחדל מלהחזיק בהון החברה.

8. איסור על התקשרות בהסכם אחר: הצדדים להסכם ההצבעה הצהירו והתחייבו כי אין ולא יהיו בינם לבין עצמם ו/או בינם לבין מחזיק אחר במניות החברה שאינו צד להסכם ההצבעה, הסכמים אחרים בקשר לנושאים המוסדרים בהוראות הסכם ההצבעה.

תקנה 22: עסקאות עם בעלי שליטה או שלבעל השליטה יש בהן עניין אישי

להלן פרטים, למיטב ידיעת החברה, בדבר כל עסקה עם בעלי השליטה בחברה או שלבעלי השליטה בחברה יש עניין אישי באישורה, אשר החברה (או חברה בשליטתה או חברה קשורה של החברה) התקשרה בה בשנת הדיווח או במועד מאוחר לסוף שנת הדיווח ועד למועד הדוח או שהיא עדיין בתוקף במועד הדוח:

1. עסקאות המנויות בסעיף 270(4) לחוק החברות:

א. הסכם העסקת מנכ"ל - לפרטים אודות הסכם העסקה בו התקשרה החברה עם מר עזר, יו"ר הדירקטוריון, מנכ"ל החברה ומבעלי השליטה בה, ראו סעיף (א) בתקנה 21 לעיל.

ב. הסכם העסקת מדען ראשי – לפרטים אודות הסכם העסקה בו התקשרה החברה עם מר רומבק, המדען הראשי של החברה ומבעלי השליטה בה, ראו סעיף (ב) בתקנה 21 לעיל.

ג. גמול דירקטורים – לפרטים אודות גמול דירקטורים לו זכאים הדירקטורים המכהנים בחברה, ראו תקנה 21 לעיל.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה

לפירוט החזקות בעלי עניין בחברה ונושאי משרה בה למועד דוח זה ראו מצבת החזקות בעלי עניין שפרסמה החברה ביום 5 בינואר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-003088) וכן דיווחי החברה מהימים 16 ו-22 בינואר 2022 (מס' אסמכתאות: 2022-01-006984, 2022-01-007345 ו-2022-01-009393) וכן דיווח החברה מיום 30 במרץ 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-039262), המובאים בדוח זה על דרך ההפניה.

תקנה 24א': הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המינים

לפרטים בדבר ההון הרשום, ההון המונפק והנפרע של החברה וניירות הערך ההמינים ראו דיווח החברה בדבר מצבת הון מיום 1 במרץ 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-025117), המובא בדוח זה על דרך ההפניה. יצוין, כי ביום 14 במרץ 2022 ביצעה החברה הנפקה פרטית של 10,000 אופציות לא רשומות לנותן שירותים של החברה. לפרטים נוספים ראו דוח הצעה פרטית שאינה מהותית מיום 17 בינואר 2021 (אסמכתא: 2022-01-007762), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.

תקנה 24ב': מרשם בעלי המניות

לפרטים אודות מרשם בעלי המניות של החברה ראו דיווח החברה בדבר מצבת הון מיום 1 במרץ 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-025117), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

תקנה 25א - מען רשום, טלפון, פקס ודואר אלקטרוני

המען הרשום של החברה: הדסה נעורים, בית ינאי, 4029800

מספר טלפון: 076-5409944

מספר פקסימיליה: 03-6138585

דואר אלקטרוני: barak.d@electreon.com

תקנה 26: הדירקטורים של התאגיד

לפרטים בדבר הדירקטורים המכהנים בחברה למועד פרסום הדוח ראו נספח א', המצ"ב לדוח זה.

תקנה 26א: נושאי משרה בכירה של החברה (שאינם דירקטורים)

לפרטים בדבר נושאי המשרה הבכירה בחברה אשר אינם חברי דירקטוריון ראו נספח ב', המצ"ב לדוח זה.

תקנה 26ב): מספר מורשי החתימה העצמאיים

למועד הדוח, לחברה אין מורשי חתימה עצמאיים כהגדרת מונח זה בסעיף 37(ד) לחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968, למעט בנושאים שאינם כספיים ובתחומי אחריות מוגבלים.

תקנה 27: רואה החשבון של החברה

משרד רואה החשבון המבקר של החברה הינו קסלמן וקסלמן, רואי חשבון (PwC ישראל).

מען משרדו הרשום: דרך מנחם בגין 146, תל אביב, 6492103.

תקנה 29: המלצות והחלטות הדירקטוריון

שינוי ההון המונפק של החברה (תקנה 29א(2)):

לפרטים אודות החלטות הדירקטוריון בדבר הענקת אופציות לעובדים, נושאי משרה ויועצים של החברה ושל החברות הבנות מכוח תכנית האופציות של החברה, ובדבר החלטת הדירקטוריון לאשר הצעה פרטית מהותית של החברה לזן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ, ראו תקנה 20 לעיל.

החלטות אסיפה כללית מיוחדת (תקנה 29ג):

ביום 8 במרץ 2021, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי המניות של החברה את ההחלטות הבאות:

- 1) מינויה לראשונה של גב' רחל בן נון כדירקטורית בלתי תלויה בדירקטוריון החברה, לתקופת כהונה החל ממועד אישור מינויה על ידי האסיפה ועד למועד תום האסיפה הכללית השנתית הבאה של החברה;
- 2) מינויו לראשונה של מר יוסף טנא כדירקטור חיצוני בדירקטוריון החברה, לתקופת כהונה של שלוש שנים בהתאם להוראות סעיף 245 לחוק החברות וזאת החל ממועד אישור מינויו על ידי האסיפה;
- 3) אימוץ תכנית תגמול הונית לדירקטורים והענקת כתבי אופציה לא סחירים לדירקטורים ה"ה רחל בן-נון, יוסף טנא, רונית נועם וזאב ברונפלד.

ביום 5 באוגוסט, 2021, אישרה האסיפה הכללית השנתית המיוחדת של בעלי מניות של החברה את ההחלטות הבאות:

- 1) מינוי מחדש של משרד קסלמן וקסלמן, רואי חשבון (PwC ישראל), כמשרד רואה החשבון המבקר של חברה עד לתום האסיפה הכללית השנתית הבאה ולהסמיך את דירקטוריון החברה לקבוע את שכרו;
- 2) מינויים מחדש של הדירקטורים המכהנים בחברה אשר אינם דירקטורים חיצוניים, ה"ה אורן עזר, רחל (חלי) בן-נון, זאב ברונפלד ואופיר גומא לתקופת כהונה נוספת.
- 3) חידוש כהונתה של גב' רונית נועם כדירקטורית חיצונית בחברה, לתקופת כהונה של שלוש שנים בהתאם להוראות סעיף 245 לחוק החברות וזאת החל ממועד אישור מינויה על ידי האסיפה;

תקנה 29א: החלטות החברה

פטור, ביטוח או התחייבות לשיפוי, לנושא משרה שבתוקף בתאריך הדוח (תקנה 29א(4))

א. ביטוח אחריות נושאי משרה

ביום 15 במרץ 2022, החליטה ועדת התגמול של החברה לאשר, בהתאם להוראות סעיף 1ב1 לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי ענין), תש"ס-2000, את התקשרות החברה בפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, אשר תחול ביחס לדירקטורים ונושאי משרה אשר מכהנים ו/או יכהנו בחברה ובחברות הבנות שלה מעת לעת, לרבות ביחס למנכ"ל החברה ודירקטורים ונושאי משרה הנמנים על בעלי השליטה בחברה, וזאת לתקופה שתחילתה ביום 7 במרץ, 2022 וסיומה ביום 6 במרץ, 2023, בגבולות אחריות של 20 מיליון דולר ארה"ב למקרה ולתקופת הביטוח, בתוספת הוצאות משפט סבירות מעבר לגבול האחריות הנ"ל. הפרמיה לתקופת הביטוח הינה בסך 46 אלפי דולר ארה"ב; השתתפות עצמית לחברה בגין תביעות כנגד דירקטורים ונושאי משרה הינה 10 אלפי דולר ארה"ב לתביעה המוגשת בכל העולם, למעט ארה"ב או קנדה, ו-35 אלפי דולר ארה"ב לתביעה המוגשת בארה"ב או בקנדה; פוליסת הביטוח מורחבת לכסות תביעות כנגד החברה עצמה שעניינן ניירות ערך של החברה עצמה הנסחרים בבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ. ההשתתפות העצמית בגין תביעות כנגד החברה שעניינן דיני ניירות ערך כאמור הינה 35 אלפי דולר ארה"ב לתביעה.

ב. כתבי פטור והתחייבות לשיפוי לנושאי משרה

ביום 4 בפברואר 2018, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה כי עם השלמת עסקת המיזוג של החברה עם אלקטרואד (קרי, ביום 6 במרץ 2018) יוענקו כתבי פטור ושיפוי לנושאי משרה ודירקטורים, המכהנים ושיכהנו בחברה מעת לעת, ובכלל זה לנושאי משרה ודירקטורים שהם בעלי ענין או בעלי שליטה ו/או קרובים לבעל השליטה ו/או עובדים של בעל השליטה בחברה במועד ההענקה.

במסגרת כתבי השיפוי והפטור התחייבה החברה לשפות את נושאי המשרה והדירקטורים בחברה, המכהנים ושיכהנו בחברה מעת לעת, בגין כל חבות או הוצאה ו/או הוצאות התדיינות סבירות, כמפורט בכתב השיפוי, שתוטלנה עליהם עקב פעולותיהם בתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או בחברות בנות ו/או קשורות של החברה ו/או נושאי משרה או עובדים מטעם החברה בתאגיד אחר כלשהו בו החברה מחזיקה בניירות ערך במישרין או בעקיפין ("תאגיד אחר"), ובלבד שסכום השיפוי הכולל שתשלם החברה לכל נושאי המשרה במצטבר לא יעלה על סכום השווה ל-25% מההון העצמי הקובע של החברה בתוספת כל הסכומים שיתקבלו מחברת ביטוח, אם יתקבלו, במסגרת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה ("סכום השיפוי המרבי").

לעניין זה, "ההון העצמי הקובע של החברה" פירושו סכום הונה העצמי של החברה לפי דוחותיה הכספיים המאוחדים, המבוקרים או הסקורים (לפי העניין), כפי שיהיו בסמוך לפני מועד תשלום השיפוי. מובהר, כי השיפוי יחול מעבר לסכום שישולם (אם וככל שישולם) במסגרת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה שרכשה או שתרכוש החברה, מעת לעת.

כמו כן, במסגרת כתבי השיפוי והפטור פטרה החברה את האמורים מכל אחריות כלפיה (עד כמה שהדבר מותר עפ"י הדין), ביחס לכל נזק שייגרם לה על ידי האמורים בפעולותיהם מתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או

נושאי משרה או מועסקים מטעם החברה בתאגיד אחר, עקב הפרת חובת הזהירות (למעט נזק עקב הפרת חובת הזהירות בחלוקה (כהגדרתה בחוק החברות) ונזקים נוספים שנקבעו בכתב הפטור).

ביום 29 בדצמבר 2020, אישרה האסיפה הכללית השנתית והמיוחדת של בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתם והעסקתם של מר אורן עזר ומר חנן רומבק, מבעלי השליטה בחברה, ובכלל זאת אישרו את הענקת כתבי פטור ושיפוי בנוסח המקובל בחברה עבורם, לתקופה של שלוש שנים נוספות. כמו כן, ביום 5 באוגוסט 2021, אישרה האסיפה הכללית השנתית והמיוחדת של בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו והעסקתו של מר אופיר גומא, המכהן כדירקטור מטעם הון הטבע, ובכלל זאת אישרה הענקת של כתבי פטור ושיפוי בנוסח המקובל בחברה לתקופה של שלוש (3) שנים.

30 במרץ, 2022

מר ברק דואני

סמנכ"ל הכספים של החברה

מר אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה

נספח א' - פרטים בדבר דירקטורים בתאגיד (לפי תקנה 26)

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר	זאב ברונפלד	רונית נועם	רחל בן-נון	יוסף טנא	אופיר גומא
תעודת זהות	038273017	050843101	028955961	051852150	053581575	028854073
תאריך לידה	07.02.1976	18.07.1951	13.10.1971	15.05.1953	17.10.1955	20.01.1972
מען להמצאת כתבי בי דין	רקאנטי 3, תל אביב	אורי לטר 6, תל אביב	הכלנית 11, רעננה, 4352430	פנקס 62, תל אביב	התות 6, רמות השבים 4593000	מנחם בגין 150, תל אביב
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית	ישראלית	ישראלית ופולנית	ישראלית
חברות בוועדה או בוועדות דירקטוריות	לא	לא	ועדה לבחינת הדוחות הכספיים, וועדת הביקורת וועדת תגמול	ועדה לבחינת הדוחות הכספיים, וועדת הביקורת וועדת תגמול	ועדה לבחינת הדוחות הכספיים, וועדת הביקורת וועדת תגמול	לא
האם דירקטור חיצוני, חיצוני מומחה או בלתי תלוי	לא	לא	דירקטורית חיצונית	דירקטורית בלתי תלויה	דירקטור חיצוני	לא
התאריך בו החל לכהן כדירקטור	6.3.2018	3.12.2017	8.8.2018	8.3.2021	8.3.2021	30.6.2021
השכלתו בציון המקצועות או התחומים שבהם נרכשה ההשכלה, המוסד שבו נרכשה והתואר האקדמי או התעודה המקצועית שהוא מחזיק בהם	בוגר, הנדסת אלקטרוניקה, אוניברסיטת תל אביב; מוסמך, הנדסת מערכות, הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל	תואר ראשון בכלכלה, האוניברסיטה העברית בירושלים	B.A. בכלכלה וחשבונאות, מאוניברסיטת תל-אביב; תואר שני (MBA) במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב	BSC – תואר ראשון – הנדסת תעשייה וניהול, אוניברסיטת בן גוריון בנגב; MSC – תואר שני – הנדסת תעשייה וניהול, אוניברסיטת בן גוריון בנגב	B.A. בכלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל אביב; תואר שני (MBA) במנהל עסקים – התמחות בחשבונאות ומימון, אוניברסיטת תל אביב	B.A. בכלכלה וחשבונאות, האוניברסיטה העברית; תואר שני (MBA) במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית	לא	בעל כשירות מקצועית	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית
האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון לפי סעיף 92(א)(12) לחוק החברות	לא	לא	כן	כן	כן	לא

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר	זאב ברונפלד	רונית נועם	רחל בן-נון	יוסף טנא	אופיר גומא
התעסקותו בחמש השנים האחרונות	מהנדס אלקטרוניקה ראשי, אלאופ – תעשיות אלקטרו אופטיקה בע"מ; ראש מחלקת מחקר ופיתוח, אלאופ – תעשיות אלקטרו אופטיקה בע"מ	מנכ"ל חברת מ.ב.ר.ת פיתוח והשקעות בע"מ.	עד אוגוסט 2019 – ייעוץ פיננסי ועסקי לחברות, נועם – ניהול וייעוץ פיננסי (עצמאית); 2019 – היום – סמנכ"לית כספים, שינדלר נחשתן מעליות בע"מ; דירקטורית בחברות ציבוריות	2015 – היום – יו"ר פעיל רדקום בע"מ; 2015 – 2018 – דירקטור תעש מערכות בע"מ; 2015 – היום – ייעוץ/ ליווי השקעות בחברות הזנק, עצמאית	2014 - 2017 – סמנכ"ל כספים איתמר מדיקל בע"מ; 2017 - היום – יועץ פיננסי (במשרה חלקית) איתמר מדיקל בע"מ; 2003 - היום – דירקטור בחברות ציבוריות, עצמאי	2018-2021 – סמנכ"ל תפעול, חטיבת החקלאות, קבוצת אל.אר. בע"מ; 2015-2018 – מנכ"ל, כלל סאן בע"מ; 2016-2019 – דירקטור חיצוני ויו"ר ועדת כספים, אלברט טכנולוגיות בע"מ (לשעבר: אדגוריטמס בע"מ)
פירוט התאגידים בהם מכהן כדירקטור	דירקטור בחברות הבנות של החברה.	אקוסייקל ישראל בע"מ; קונטיפי בע"מ; ל.נ. יזמות טכנולוגית בע"מ; פרוטליקס בע"מ; טרנדליינס גרופ בע"מ; מופ"ת ביהודה – מחקר ופיתוח תעשייתי ביהודה בע"מ; החממה לניהול יזמות טכנולוגיות משגב בע"מ; טרנדליינס חממות ישראל בע"מ; מ.ב.ר.ת פיתוח והשקעות בע"מ; די אן איי ביומדיקל סולושנס בע"מ; טרנס ביו-דיזל בע"מ; אנטרה ביו בע"מ; הלסקר אחזקות בע"מ; סטימטיקס גיי איי בע"מ; לאפספייס מדיקל בע"מ; אס.טי.אס מדיקל בע"מ; קונטיפי מדיקל בע"מ; אי.בי.סי השקעות בע"מ; טרנדליינס מדיקל סינגפור בע"מ; סנטר גארד בע"מ; המרכז הבינתחומי אלבייטור (2011) בע"מ, פרסונלייזד נטורל מדיסין בע"מ; ק.א.-דינמיק קולור בע"מ	טורבוגן בע"מ	רדקום בע"מ; תעש מערכות בע"מ	אודיוקודס בע"מ (דב"ת); מאינד סי.טי. אי. בע"מ (דב"ת); או.פי.סי אנרגיה בע"מ (דח"צ); ספיר קורפ בע"מ (דח"צ); רציו חיפושני נפט (מימון) בע"מ (דב"ת); אורג'נסיס בע"מ (חברת סטארט אפ פרטית); קיוריקל בע"מ (חברת סטארט אפ פרטית); טננבאום נכסים בע"מ (חברה משפחתית פרטית); הייקון בע"מ.	אוגווינד אנרגיה טק אחסון בע"מ; סיליב בע"מ; רודסנס טכנולוגיות מתקמות בע"מ; טראקנט אנטרפרייז בע"מ
האם הוא עובד בחברה, חברת בת, חברה קשורה או בעל עניין בחברה	יו"ר הדירקטוריון, מנכ"ל החברה והחברות הבנות של החברה.	לא	לא	לא	לא	מנכ"ל הון הטבע בע"מ
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא	לא	לא	לא	לא	לא

נספח ב' - פרטים בדבר נושאי המשרה הבכירה בתאגיד (לפי תקנה 26א)

שם נושא המשרה	תעודת זהות	תאריך לידה	תאריך תחילת כהונה	תפקיד שממלא בחברה, בחברה בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	האם בן משפחה של נושא משרה בכירה בחברה או של בעל עניין אחר בחברה	השכלתו בציון המקצועות או התחומים שבהם נרכשה ההשכלה, המוסד שבו נרכשה והתואר האקדמי או התעודה המקצועית שהוא מחזיק בהם	עיסוק בחמש השנים האחרונות
חנן רומבק	064446081	10.07.1953	06.03.2018	מדען ראשי	לא	-	המדען הראשי של החברה
ברק דואני	040203754	18.08.1981	23.10.2019	סמנכ"ל כספים של החברה והחברות הבנות	לא	בוגר חשבונאות וכלכלה, המרכז האקדמי רופין; רואה חשבון מוסמך.	סמנכ"ל כספים באפוס מדיקל ישראל בע"מ
אמיר קפלן	028765915	12.09.1971	01.10.2020	סמנכ"ל פיתוח טכנולוגיות	לא	מוסמך (M.Sc) בהנדסת אלקטרואופטיקה, אוניברסיטת בן-גוריון; תואר שני במנהל עסקים (MBA), מכללת פרס.	מנהל תכניות באלביט מערכות בע"מ
גביש מידה	061245684	09.07.1982	28.02.2019	סמנכ"ל אינטגרציה	לא	בוגר הנדסת מכונות (BS.c), אוניברסיטת בן גוריון.	מהנדס מערכות – Stratasis Ltd
שרית גולדשטיין	029983558	17.05.1986	18.07.2021	סמנכ"ל משאבי אנוש	לא	בוגרת תואר B.A. בסוציולוגיה ואנטרופולוגיה, אוניברסיטת תל אביב; בוגרת תואר M.A. בלימודי עבודה, אוניברסיטת תל אביב.	מנהלת משאבי אנוש בחברת פלאריום
צ'רלי (שארלוט) לוין פלמינג	339725731	10.10.1989	30.06.2021	סמנכ"ל שיווק	לא	בוגרת תואר B.A. בלימודי המזרח התיכון, הקולג' האינברסיטאי של לונדון (UCL); בוגרת תואר שני בלימודי קיימות וסביבה, אוניברסיטת תל-אביב.	שיווק ופיתוח עסקי במס' חברות סטארט-אפ ישראליות, ביניהן- Moovit
מאיר חן	057536641	12.07.1962	01.09.2021	סמנכ"ל אסטרטגיה	לא	בוגר המכללה לבטחון לאומי; תואר שני במדעי המדינה ומינהל, אוניברסיטת חיפה.	יו"ר הדירקטוריון של נתיבי איילון

שם נושא המשרה	תעודת זהות	תאריך לידה	תאריך תחילת כהונה	תפקיד שממלא בחברה, בחברה בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	האם בן משפחה של נושא משרה בכירה בחברה או של בעל עניין אחר בחברה	השכלתו בציון המקצועות או התחומים שבהם נרכשה ההשכלה, המוסד שבו נרכשה והתואר האקדמי או התעודה המקצועית שהוא מחזיק בהם	עיסוק בחמש השנים האחרונות
תומר אהרון ציטר	032818858	16/07/1978	06/03/2022	סמנכ"ל תפעול	לא	בוגר B.Sc בהנדסת תעשייה וניהול המכון הטכנולוגי חיפה, הטכניון בוגר תואר M.A בלימודי משפטים אוניברסיטת בר אילן.	סגן מנהל מרכז התפעול לרכש ולוגיסטיקה בתעשייה האווירית
שרון כהן	040403958	14.09.1980	10.10.2021	מבקרת פנים	לא	בוגרת תואר ראשון במנהל עסקים, התמחות פיננסית, המכללה למנהל; בוגרת תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב; רואת חשבון מוסמכת	שותפה במשרד רואי חשבון- דלויט ישראל.



פרק ה'

**דוח על אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח
הכספי והגילוי לפי תקנה 9ב לתקנות ניירות ערך
(דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל-1970**

דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי לפי תקנה 9ב(א)

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה"), אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה.

לעניין זה, חברי ההנהלה הם :

1. אורן עזר, יו"ר דירקטוריון ומנהל כללי ;

2. ברק דואני, סמנכ"ל כספים.

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקרות ונהלים הקיימים בחברה, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון החברה, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלות בדוחות שהיא מפרסמת על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקרות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת החברה, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה והאפקטיביות שלה ;

הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה :

- בקרות ברמת הארגון (ELC) Entity Level Controls ;
- בקרות על תהליך עריכה וסגירת הדוחות הכספיים (Period-End Close) ;
- בקרות על תהליך הרכש ;
- בקרות כלליות על מערכות המידע (ITGC) ;
- בקרות על תהליך השכר והאופציות.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת החברה הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה ליום 31 בדצמבר, 2021 היא אפקטיבית.

תאריך : 30 במרץ 2022

הצהרות מנהלים

הצהרת מנהל כללי לפי תקנה 9ב(ד)(1)

אני, אורן עזר, מצהיר כי:

- (1) בחנתי את הדוח התקופתי של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") לשנת 2021 ("הדוחות");
- (2) לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
- (3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
- (4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון, ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:
 - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן-
 - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;
- (5) אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:
 - א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן-
 - ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
 - ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים לפי תקנה 9(ד)(2)

אני, ברק דואני, מצהיר כי :

(1) בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") לשנת 2021 ("הדוחות");

(2) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

(3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

(4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי :

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן-

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

(5) אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה :

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן

ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;

ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון והנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.