

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2022



electreon
Charging the way forward

anytime, anywhere

אלקטריאון וירלס בע"מ

(“החברה”)

דוח תקופתי לשנת 2022

תוכן העניינים

פרק א'	תיאור עסקי החברה
פרק ב'	דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה
פרק ג'	דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2022
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 ומיידיים), 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 כישלון 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 המיידיים 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 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>

29 במרץ, 2023

לכבוד

הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ
באמצעות המגנ"א

לכבוד

רשות ניירות ערך
באמצעות המגנ"א

בעלי מניות יקרים,

הנדון: מכתב לבעלי המניות של החברה

אנו מתכבדים לשתף אתכם בפעילות העסקית של החברה במהלך שנת הכספים 2022 (**"תקופת הדוח"**), כעולה מהדוח השנתי של החברה (**"הדוח השנתי"**). שנה זו היתה שנה משמעותית במשימתה של החברה להאיץ את המעבר הגלובלי לניטרליות פחמן, באמצעות השימוש בטכנולוגיית הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים שפיתחה החברה, וכפי שעולה מהדוח השנתי - החברה עמדה ביעדים שהציבה לעצמה לתקופת הדוח ואף התעלתה עליהם, בשלל היבטי פעילות העסקית.

כך, החברה רשמה במהלך תקופת הדוח גידול בהכנסות, אשר הסתכמו בכ-8.65 מיליון ש"ח, עם רווח גולמי של כ-1.5 מיליון ש"ח. ההכנסות האמורות הן ביטוי למגמה אליה התייחסה החברה בדוח הכספי לרבעון השלישי לשנת 2022 (ראו דוח מידי מיום 24 בנובמבר 2022, מס' אסמכתא: 141685-01-2022) (להלן: **"דוח רבעון 3 לשנת 2022"**), לפיה מאמצי החברה ליצירת קשרים מסחריים עם שותפים קיימים ולביסוס שיתופי פעולה עם שותפים חדשים נושאים פרי, ומתבטאים בקביעת יעד הכנסות ותקבולים בהיקף של כ-102 מיליון ש"ח עבור השנים 2023-2024 (כמפורט בדוח רבעון 3). בהקשר זה, אנו נרגשים לעדכן כי כבר ברבעון החולף, עשתה החברה צעדים להגשמת היעד האמור, כך שרכיב התקבולים מהתקשרויות קיימות ומהתקשרויות במשא ומתן או מכרז עומד על כ-79 מיליון ש"ח (לעומת כ-60 מיליון ש"ח שדווחו ביעד שהוצג בדוח רבעון 3 לשנת 2022). בנוסף לכך, החברה ביצעה גיוס כספים בהיקף של עד כ-43 מיליון שקלים, מתוכם 20 מיליון שקלים כנגד מניות (ראו דוח מידי מיום 1 במרץ 2023, מס' אסמכתא: 018994-01-2023), וכל זאת על רקע תקופה מאתגרת בשווקים הפיננסיים ברחבי העולם.

גם תהליכי הפיתוח והמחקר של הטכנולוגיה "עלו שלב", כאשר החברה עמדה ביעדים למחקר ולפיתוח שהציבה לתקופת הדוח, ככל שהשלמתם היתה תלויה בה, וזאת, בין היתר, בשל המאמצים שהשקיעה בחיזוק צוותי המחקר והפיתוח בישראל ובגרמניה. בכוונת החברה להמשיך במגמה ולעמוד גם ביעדי המחקר והפיתוח השאפתניים שקבעה לשנת 2023, כפי שמתבטאים בדוח השנתי.

בשלות הטכנולוגיה, כפי שבאה לידי ביטוי בשלל הפרויקטים שמבצעת החברה וכפי שהוכחה בבדיקות שונות שבוצעו על ידי החברה ועל ידי שותפיה בטרטוריות השונות (יצרני רכבים, מכוני מחקר ואוניברסיטאות, ממשלות ולקוחות פרטיים), אפשרה לחברה לנוע קדימה במסלולה אל עבר מסחור הטכנולוגיה וחתימה על

הסכמים אסטרטגיים והעמקה של שיתופי הפעולה הקיימים. בהקשר זה, נבקש לציין בעיקר את מזכר ההבנות האסטרטגי של החברה עם ענקית הרכב TOYOTA ועם DENSO, יצרנית חלקי רכב בינלאומית (Tier 1), לפיתוח משותף של מערכת טעינה אלחוטית שתשולב (Built-in) ברכבי טויוטה חדשים כחלק מהליך הייצור, ושל ערכת טעינה להתקנה פשוטה על רכבים חשמליים הקיימים בשוק של מגוון יצרנים (Aftermarket Kit) (ראו דוח מידי של החברה מיום 23 במרץ 2023, מס' אסמכתא: 2023-01-026563); וכן את בחירתה של החברה כ"ספק יחיד" לפיתוח, הקמה והפעלה של כביש חשמלי בארה"ב יחד עם רשות הנמלים Utah Inland Port Authority ומכון המחקר של אוניברסיטת יוטה, במימון הקרן הלאומית למדע בארה"ב ASPIRE, בפרויקט שעלותו הכוללת מוערכת בכ-15 מיליון דולר (ראו דוח מידי של החברה מיום 7 בפברואר 2023, מס' אסמכתא: 2023-01-014991). ההסכמים האמורים הם תוצאה של מאמצים שמשקיעה החברה לאורך השנים, וביתר שאת בתקופת הדוח, בטיפול שותפויות עם גורמי ממשל בטרטוריות השונות בהן פועלת החברה, עם לקוחות קיימים וחדשים ועם יצרני רכבים. הישגים אלה מתווספים להסכמים נוספים שנחתמו השנה – חלקם הסכמי המשך עם לקוחות קיימים, וחלקם עם לקוחות ושותפים חדשים (ראו סעיפים 16.3, 16.4, ו-26 לפרק א לדוח השנתי).

הנתונים והמגמות המתוארים לעיל מדגימים את כבדת הדרך שעשתה החברה בתקופת הדוח – החברה ביססה את פעילות החברות הבנות שלה בגרמניה, שבדיה וארצות הברית; פעלה לקידום, שכלול וייעול שרשרת האספקה, ואף הצטיידה ברוב המוחלט של הרכש עבור ההתקשרויות הקיימות; חיזקה את ההון האנושי; הידקה את השותפויות האסטרטגיות; טייבה את הביצועים של הטכנולוגיה פרי פיתוחה; וחתמה על הסכמים רבים ומשמעותיים. כל זה משתלב היטב עם המגמות הברורות בשוק, של מעבר של ציי רכב שונים לשימוש ברכבים חשמליים, ושל הכרה בחשיבות ואף אימוץ הפתרון של הקמתה של "מערכת דרכים חשמלית" (ERS – Electric Road System) באירופה ובארה"ב.

בתקופת הדוח, מקבלי החלטות ברחבי העולם, ובארה"ב ואירופה בפרט, קידמו רגולציה אשר מגבילה את השימוש ברכבים מונעים בדלק, ואשר תומכת במעבר לכלי רכב חשמליים, וכפועל יוצא מכך מדינות רבות הפנו תקציבים משמעותיים, סובסידיות ומענקים לצורך הקמת תשתיות הרלוונטיות לתחום הפעילות של החברה. גם שחקנים משמעותיים בשוק הפרטי, ויצרניות הרכב בפרט, סימנו לעצמם כמטרה את המעבר לניטרליות פחמן ואת הפחתת פליטות CO₂ והקצו משאבים בהתאם, וניכר כי הביקוש לרכבים חשמליים ולפתרונות טעינה הולך וגובר. כמו כן, בתקופת הדוח פורסם בשוודיה מכרז ראשון בעולם, למיטב ידיעת החברה, להקמת ERS באורך של 42 קילומטרים – מכרז המהווה סנונית ראשונה לכוונתן של מדינות רבות באירופה ושל ארה"ב לחשמל אלפי קילומטרים של דרכים (לפרטים נוספים, ראו סעיפים 7.5-7.7 לפרק א בדוח השנתי).

ההתקרבות – של החברה אל "השוק" ושל "השוק" אל החברה – מעוררת תקווה רבה להתגשמות יעדי החברה להגדלת הפעילות בשנה הקרובה, לעלייה בהכנסות וברווחים, ולהתבססותה של אלקטריאון כשחקנית עולמית מובילה בתחומה.

בהזדמנות זאת, נבקש להודות לכם, בעלי המניות בחברה, על תמיכתכם ואמונתכם בחברה ובטכנולוגיה. אנו מתחייבים להמשיך לפעול בכל הכוח כדי לעמוד ביעדים וכדי לייצר הזדמנויות עסקיות נוספות.

מובהר כי הסקירה לעיל לא נועדה להחליף את הצורך לעיין בדוחות וכי המידע המופיע בה מוצג בתמצית ואינו ממצה את מלוא הנתונים אודות החברה ופעילותה. כמו כן, סקירה זו כוללת, בין היתר, מידע צופה פני עתיד, כהגזרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, המבוסס על הערכות הנהלת החברה, שנעשו על בסיס המידע והנתונים שהיו בידי הנהלת החברה במועד עריכת סקירה זו (לרבות באמצעות הסתמכות על נתונים שפורסמו על ידי גופים שונים, שתוכנם לא אומת על ידי החברה באופן עצמאי, ועל כן היא אינה אחראית לנכונותם). מידע כאמור כולל, בין היתר, תחזיות, מטרות, הערכות ו/או אומדנים המתייחסים לאירועים ו/או לעניינים עתידיים, שהתממשותם אינה ודאית ואשר מושפעים מגורמים שאינם בשליטת החברה ואשר אין ביכולתה להעריכם מראש.

פרק א' – תיאור עסקי התאגיד

חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה
2. תיאור תחום הפעילות של החברה
3. מודל עסקי
4. השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה
5. חלוקת דיבידנד

חלק שני – מידע אחר

6. מידע כספי לגבי הפעילות של החברה

חלק שלישי – תיאור עסקי החברה בתחום הפעילות

7. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה
8. מידע כללי על תחום מחקר ופיתוח טכנולוגיית כביש חשמלי אלחוטי (ERS)
9. מוצרים בפיתוח
10. לקוחות
11. שיווק והפצה
12. תחרות
13. עונתיות
14. כושר ייצור
15. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים
16. מחקר ופיתוח
17. נכסים לא מוחשיים
18. הון אנושי
19. חומרי גלם וספקים
20. השקעות
21. מימון
22. מיסוי
23. סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם
24. מגבלות ופיקוח על פעילות החברה
25. הסכמים מהותיים
26. שיתופי פעולה אסטרטגיים
27. הליכים משפטיים
28. יעדים ואסטרטגיה עסקית
29. צפי להתפתחות בשנה הקרובה
30. מידע לגבי אזורים גיאוגרפיים
31. דיון בגורמי סיכון

חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי החברה

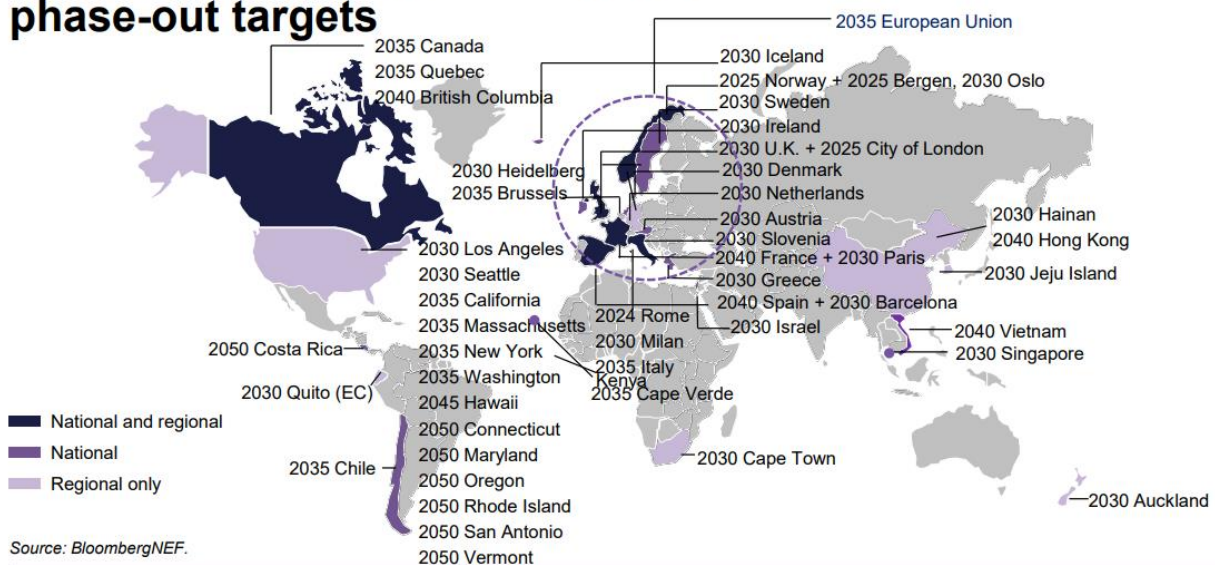
הקדמה

מדינות רבות בעולם הצהירו על מעבר לתחבורה שאינה מזהמת ו/או על מועד בו תיאסר כניסה של רכבים מזהמים למרכזי ערים,¹ וחלקן אף הכריזו כי יאסרו על כניסת רכבים מזהמים למרכזי ערים כבר בשנת 2025 (לפרטים נוספים אודות המגמות בעולם למעבר לתחבורה שאינה מזהמת, ראו סעיפים 7.4 ו-7.6 להלן).

מדיניות זו מחייבת היערכות של מפעילי ציי רכבים באשר הם במידה וברצונם להמשיך בפעילותם.

Government commitments

National and regional ICE vehicle phase-out targets

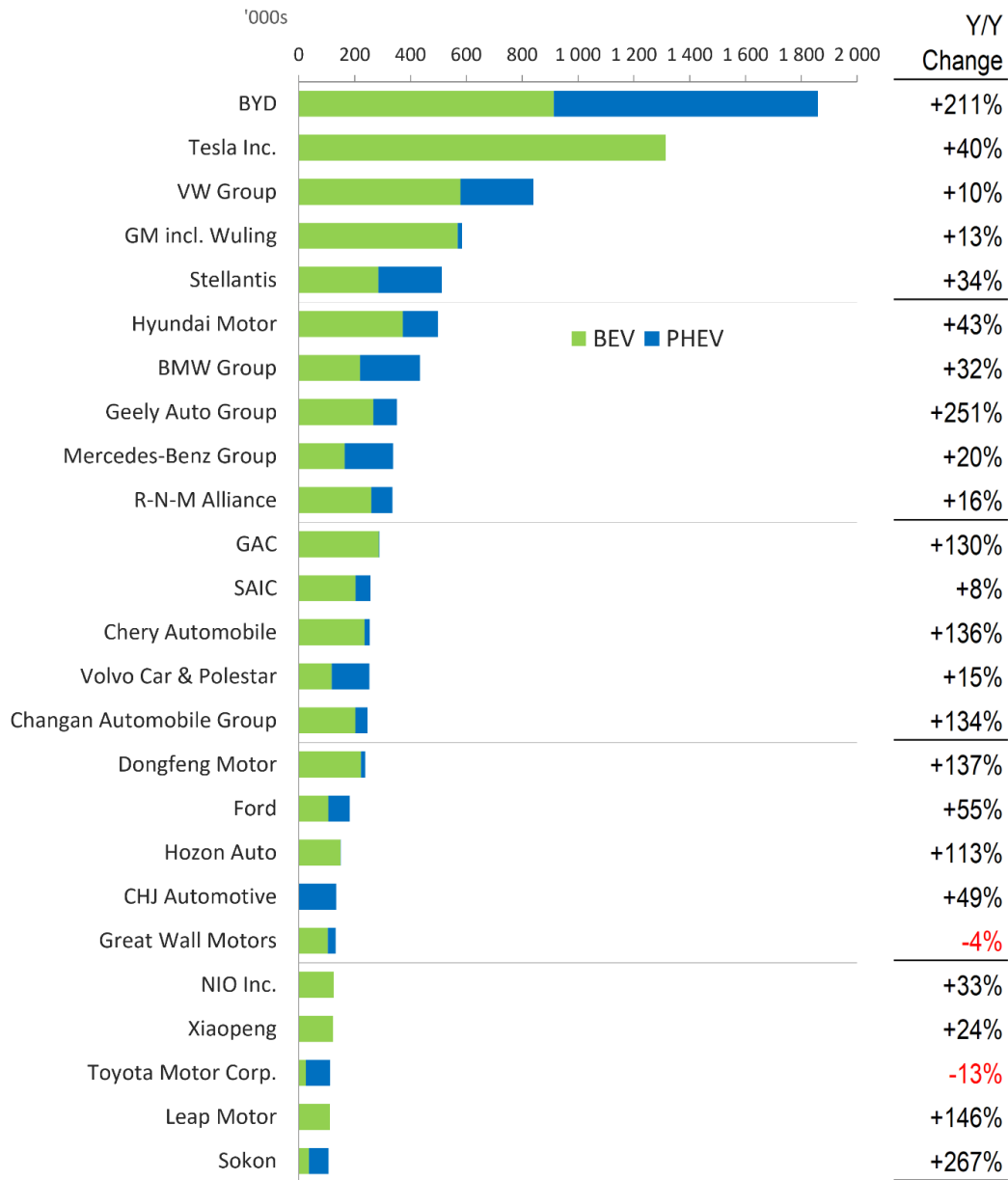


מעבר לתחבורה שאינה מזהמת הינו מאתגר מאוד. למיטב ידיעת החברה, קיימים מספר פתרונות, ואולם, הפתרון של תחבורה חשמלית הינו הפתרון הבשל ביותר, כאשר בשנת 2022 בלבד, חל גידול של כ-55% במכירות רכבים חשמליים או היברידיים לעומת שנת 2021.² כפי שמראה הגרף מטה, בקרב רוב חברות הרכב ישנו גידול משמעותי בייצור רכבים חשמליים או היברידיים ורוב יצרניות הרכב פועלות לייצור רכבים שונים המונעים באופן מלא או חלקי על ידי סוללות נטענות.

¹ Bloomberg NEF, Zero-Emission Vehicles Factbook, November 2022

² EV Volumes.com the electric vehicle world sales database

GLOBAL EV SALES BY OEM / OEM GROUP FOR 2022



Source: EV-volumes - Aggregated Sales by Model and Country

Light Vehicles

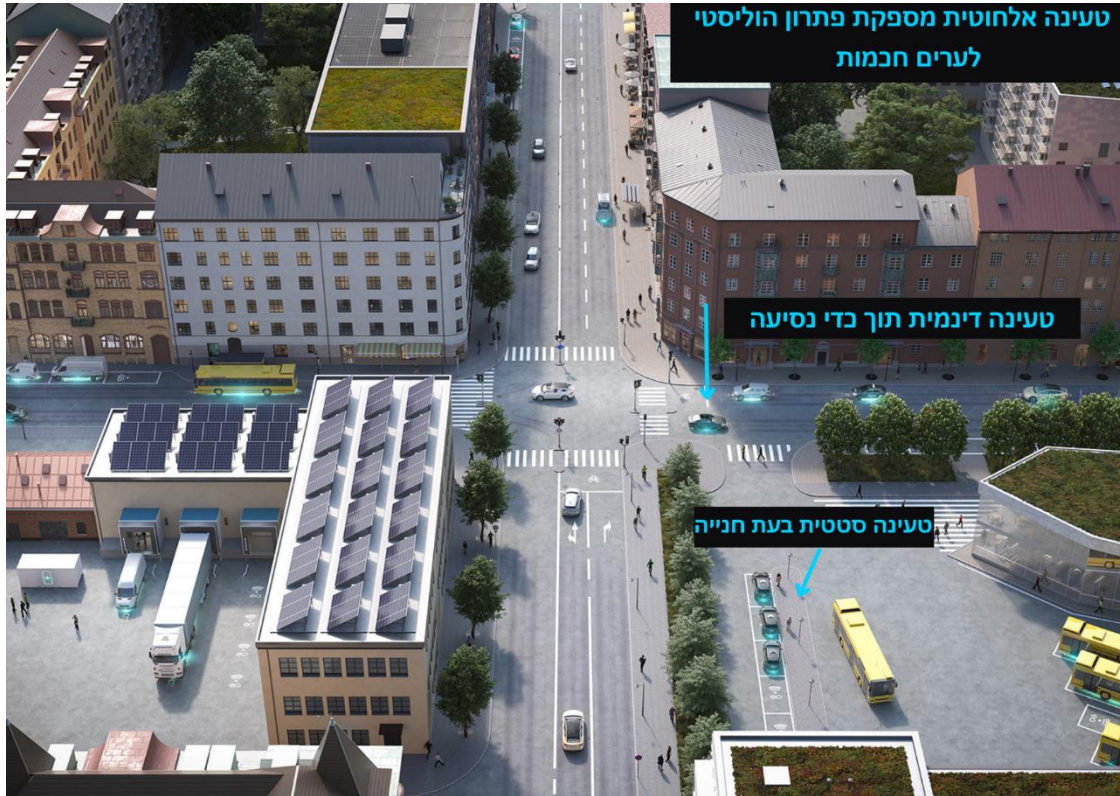
בראיית החברה, המעבר לתחבורה חשמלית מחייב היערכות במספר אופנים: רכישת רכבים חשמליים; השקעה בתשתית טעינה; שינוי והתאמת אופן תפעול ציי רכבים (רכב חשמלי אינו מתפקד כמו רכב בנזין/דיזל); ועוד.

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 מסוגלת לגשר על הפער. טכנולוגיה זו ניתנת ליישום בכל מקום, מהווה פלטפורמת טעינה משותפת ובמצב תנועה, מאפשרת גם טעינה סימולטנית לכל סוגי הרכבים החשמליים ובנוסף אינה נראית לעין או תופסת מקום.



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 לבזר את צריכת האנרגיה שלהם ותאפשר את צמצום גודל הסוללה. טכנולוגיה זו פותחה בבסיסה עבור טעינת רכבים תוך כדי נסיעתם באופן אלחוטי. כמו כן, ובאופן טבעי ומתבקש, פיתחה החברה יכולות נוספות, כגון טעינה אלחוטית סטטית, המאפשרת לרכב החונה בחניון להיטען תוך כדי חנייה.



להערכת החברה, השילוב בין שני מצבי הטעינה האמורים מאפשר לחברה לספק פתרון אופטימלי לכל מפעיל צי רכבים באשר הוא בין אם מדובר במפעיל צי מוניות המבוסס על רכבים פרטיים, רכבי שילוח, אוטובוסים או משאיות.

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 (וביחד – "המערכת") (לפרטים נוספים ראו סעיף 16 להלן).

בנוסף, למועד זה, מפתחת החברה שירות מבוסס ענן המאפשר שליטה ובקרה של כל מרכיבי המערכת מרחוק ("התוכנה"). שירות זה צפוי לאפשר למנהלי ציים שליטה מלאה באופן הטעינה (לפרטים נוספים, ראו סעיף 16 להלן).

בראיית החברה, יתרונות הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה הם:

- קניין רוחני - לחברה ישנם 16 פטנטים רשומים בטריטוריות שונות בעולם, כמו גם 11 בקשות לרישום פטנטים, הנמצאות בתהליכי הגנה ברחבי העולם, כולם סובבים את ליבת הטכנולוגיה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 17 להלן.
 - הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה הינה שיתופית וניתנת לשימוש על ידי מגוון רחב של רכבים.
 - יחידת המקלט פשוטה להתקנה על רכב חשמלי מכל סוג 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, ומשום שהעברת האנרגיה מתרחשת רק כאשר מקלט של החברה ממוקם מעל לסלילים.
- החברה פועלת בשיתוף פעולה הדוק עם שותפיה הרבים בארץ ובעולם, ביניהם: שותפים אסטרטגיים בתחומי פעילות שונים, ממשלות, 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

נכון למועד הדוח, עיקר פעילותה של החברה הוא מול מפעילי ציי רכבים וממשלות המקדמות פתרונות תחבורה חכמים אשר מפחיתים פליטות פחמן. החברה מאמינה כי ביכולתה להציע ערך רב לקהל לקוחות זה.

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 פתרונות הטעינה של החברה (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 משמעותי מהאנרגיה הנדרשת ליום עבודה שלם של אוטובוס. לפרטים נוספים, ראו סעיף 9.3 להלן.

● ציי 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, ניתן להניח כי מפעיל הצי 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 להלן.

● ציי מוניות ורכבים משותפים



למיטב ידיעת החברה, בין היתר, על בסיס בירורים שקיימה בחלק מהטריטוריות בהן היא פעילה, עיריות ומתכנני ערים ברחבי העולם מעדיפים שלא להציב עמודי טעינה לאורך רחובות, מאחר שהצבתן מייצרת מפגע סביבתי. בנוסף, מחסור בעמדות טעינה מקשה על נהגי מוניות לעבור לשימוש במוניות חשמליות. לאור האמור, 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, היא שואפת להטמין יחידות טעינה אלחוטיות במפרצי חניה 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 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 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 הסטטית כדי לנצל לצורך טעינה 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 מרכזים לוגיסטיים, מפעילי נמלים, מפעילי משאיות ויצרני משאיות, כך שהחברה תפרוס את התשתית ותנהל את מערך הטעינה הכולל. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3 ו-9.3 להלן.

כמו כן, החברה נוקטת בצעדים משמעותיים לקראת הטמעת מוצריה גם בשוק הרכבים הפרטיים, לרבות רכבים למוניות. כך, במהלך תקופת הדוח קיימה החברה סקר היתכנות ממושך יחד עם נציגי חברת TOYOTA ("טויוטה"), היא אחת מיצרניות הרכב הגדולות בעולם המייצרת כ-10 מיליון כלי רכב בשנה, ונציגי חברת DENSO ("דנסו"), יצרנית עולמית של חלקי רכב (Tier 1), אשר הטכנולוגיה פרי פיתוחה מוטמעת כמעט בכל רכב פרטי זמין בשוק. בתום סקר ההיתכנות, הסכימו הצדדים במסגרת מזכר הבנות אסטרטגי על המשך שיתוף פעולה שמטרותיו הן, בין היתר, פיתוח משותף של רכבי טויוטה פרטיים חדשים מותאמים למערכות החברה, כמו גם של ערכת טעינה אלחוטית המיועדת להתקנה על רכבים קיימים משלל סוגים (After Market Kit). לפרטים נוספים, ראו סעיף 25.2 להלן.

יצוין, כי החברה ממשיכה לפעול מול מדינות, חברות ממשלתיות ובטריטוריות השונות ורגולטורים שונים, לצורך קידום מטרתה בטווח הבינוני-ארוך, להגדיל את פריסת הטכנולוגיה בכבישים עירוניים ובינעירוניים

ובמיקומים מתאימים, כך שתוכל להציע לכל משתמשי הרכבים החשמליים, לרבות רכבים פרטיים, פתרון טעינה המתאים לצרכיהם. כך לדוגמה, בכוונת החברה להגיש באמצעות חברת הבת בשוודיה Electreon AB, בבעלות מלאה של החברה ("Electreon AB") ויחד עם חברת הבניה הספרדית Cobra Instalaciones Y Servicios, S.A ("קוברה") (אשר נרכשה לאחרונה על ידי ענקית הבנייה הצרפתית, חברת Vinci), את הצעתה במרכז ראשון מסוגו בעולם, למיטב ידיעת החברה, שפרסם מנהל התחבורה השוודי Trafikverket ("TRV"), שעניינו התקנה של מערכת טעינה חשמלית על גבי כביש באורך של כ-42 ק"מ. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.4 להלן. כמו כן, לפרטים נוספים אודות המודל העסקי של החברה, ראו סעיף 3 להלן.

טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלב הפיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכת. האמור לעיל בהתייחס לטכנולוגיה של החברה, אופן השימוש בה וקהלי היעד הרלוונטים אליה, משקפים את אסטרטגיית החברה ואין כל וודאות כי יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמזנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמזנים 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 אי הצלחת שיתופי הפעולה המפורטים לעיל ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 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.

ביום 6 במרץ 2018, הושלמה עסקת מיזוג במסגרתה רכשה החברה מבעלי המניות של חברת אלקטריק רואד בע"מ ("אלקטרוואד"), כפי שהיו במועד השלמת העסקה, את מלוא הון המניות המונפק והנפרע של אלקטרוואד ("עסקת המיזוג"). לפרטים נוספים אודות עסקת המיזוג, ראו סעיף 1.2.1 להלן. עד לחודש מרץ 2021, פעילותה של החברה התבצעה באמצעות אלקטרוואד, אשר הייתה חברה בת בשליטתה המלאה של החברה.

ביום 21 במרץ 2019, הושלם מיזוג סטטוטורי של אלקטרוואד עם ולתוך החברה, כחלק ממהלך כולל של שינוי מבנה הקבוצה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 1.2.1 להלן.

יובהר, כי אלא אם יאמר במפורש אחרת, דוח זה מתייחס לתיאור החברה ופעילותה החל ממועד השלמת עסקת המיזוג ואינו מתייחס לפעילות החברה (מעבר לרקע הכללי לעיל) 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. לפרטים נוספים אודות עסקת המיזוג, ראו דוח מידי מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201) ("דוח העסקה"), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

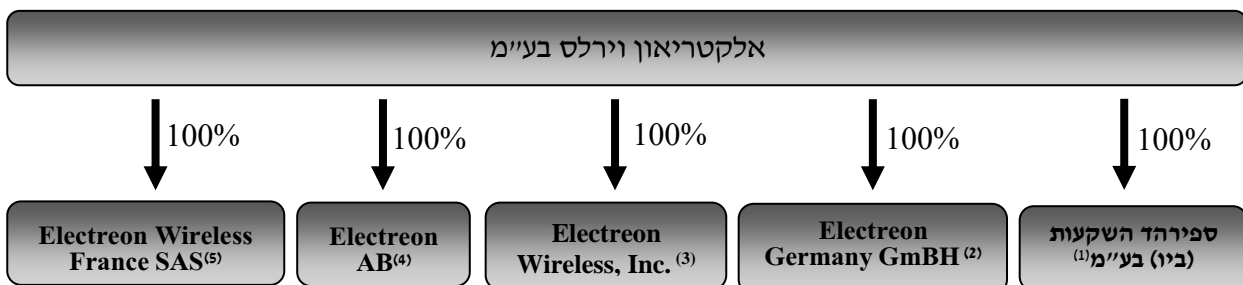
במסגרת עסקת המיזוג וכחלק מתנאייה ניתנה החלטת מיסוי של רשות המיסים בישראל בנוגע לעמידת עסקת המיזוג בתנאי סעיף 103כ לפקודת מס הכנסה (נוסח חדש), התשכ"א-1961 ("פקודת מס הכנסה"). לפרטים נוספים בדבר היבטי המיסוי הנוגעים לפעילות החברה, ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים של החברה בפרק ג' לדוח זה.

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, כחברת היעד, כחלק ממהלך כולל של שינוי מבנה הקבוצה. מטרת המהלך הייתה 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 מידיים מהימים 31 בדצמבר 2019, ו-27 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2019-01-116772 ו-2020-01-010479, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

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 8.4 להלן.

(5) חברה בת אשר הוקמה בצרפת, לצורך השתתפות במכרז לפרויקט Charge as you Drive.

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 שני מצבי טעינה: טעינה סטטית, במצב בו כלי הרכב חונה בחניה פרטית, חניון או מסוף, וטעינה דינמית כאשר הרכב נמצא בנסיעה, במהירויות שונות ומשתנות.

יובהר, כי טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלב הפיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכת. כל ההערכות והאמזנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת פיתוח מוצרי החברה ותוצאות ההשלמה כאמור) הינם הערכות, תחזיות ואמזנים 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 חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 להלן.

3. מודל עסקי

להערכת החברה, ההזדמנויות העומדות בפני טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הינן משמעותיות. בהתאם לתחזיות שונות, מגמת האורבניזציה (עיור) תמשיך, כך שעד לשנת 2050 כ-368% מאוכלוסיית העולם תחיה באזורים עירוניים. מעבר לכך, ישנו גם צפי להמשך גידול בביקוש לתחבורה של נוסעים פרטיים ונסיעות משא (Freight Travel) כך שתידרש בנייה של כ-25 מיליון ק"מ של כבישים עד שנת 2050 כדי לספק מענה לצורך זה,⁴ נתון אשר מייצג, להערכת החברה, נתח שוק הנאמד במיליארדים של דולר של ארה"ב ("דולר") ביחס לפיתרון הטעינה האלחוטית הדינמית והסטטית של החברה.

החברה מתמקדת בפנייה לציים מסחריים כגון מפעילי תחבורה ציבורית עירונית, חברות המנהלות ציי משלוחים, אספקה ותובלה מנקודה לנקודה (P2P) ושירותי מוניות, בעיקר בתוך ערים לאור מגמת האורבניזציה הצפויה בעתיד, כאמור לעיל.

כמו כן, החברה פועלת להטמעת מוצריה גם בשוק הרכבים הפרטיים, לרבות רכבים למוניות, ולאפשר את הפצת מוצרי החברה בסדרי גודל משמעותיים.

³ UN Habitat, World cities report, 2022

⁴ PTV Group, A Guide to Road Infrastructure Planning and Management

כמו כן, החברה מהדקת את קשריה ומקדמת את שיתופי הפעולה שלה עם מדינות, חברות ממשלתיות בטריטוריות השונות ורגולטורים שונים, לצורך קידום פריסת הטכנולוגיה בכבישים עירוניים ובינעירוניים ובמיקומים מתאימים, כך שתוכל להציע את הטכנולוגיה שלה לכל משתמשי הרכבים החשמליים.

למועד הדוח, המודל העסקי של החברה מתבסס על צפי להכנסות מהמערכת פרי פיתוחה, אשר תלויות בהצלחתה של הטכנולוגיה המפותחת על ידה. בכוונת החברה להציע מודל עסקי גמיש בהתאמה לאזור הגיאוגרפי בו היא פועלת, כתלות בשיתופי פעולה שונים עם גופים אסטרטגיים, דרישות סוגי הלקוחות השונים, אופי ההתקשרות ותנאי מימון שונים, כמפורט להלן:

(1) מכירת מערכת הטעינה האלחוטית ("מודל מכירה") – בכוונת החברה להציע ללקוחות קיימים, עתידיים ו/או משתמשים אפשרות לרכישה ישירה של המערכת, לרבות גביית תשלום עבור פריסת המערכת בשטח. כאשר מדובר במכירה למפעילי צי רכב ו/או לגורמים ציבוריים, יכלול מודל המכירה, לרוב, גם רכיב של שירותי תפעול ותחזוקה, כמפורט להלן.

(2) מתן שירותי תפעול ותחזוקה – בעבור אספקת שירותי תפעול ותחזוקה לאחר תקופת ההקמה של הפרויקט בפרויקטים הרלוונטיים לעניין, תגבה החברה דמי תפעול ותחזוקה, וזאת במהלך התקופה ה"תפעולית" של ההסכמים הרלוונטיים.

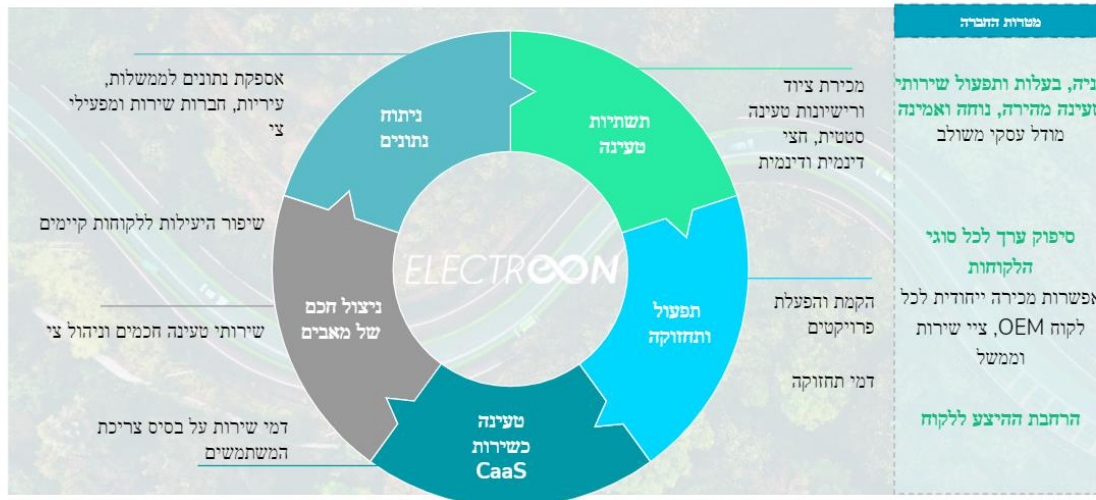
(3) טעינה כשירות - Charging as a Service ("CaaS") – בכוונת החברה לבחון אפשרות לממן התקנה, הפעלה ותחזוקה של תחנות הטעינה הסטטיות (בעצמה או באמצעות גורמים אחרים) לציי מוניות, משאיות משלוחים וטנדרים, לרבות יישומים נוספים, וזאת בתמורה לתשלום בהתאם לשימוש. להערכת החברה, שירות זה יאפשר לחברה לייצר הכנסות קבועות בדמות גביית דמי שירות חוזרים על בסיס צריכת שירות הטעינה על ידי המשתמשים.

(4) מתן שירות ניהול צי חכם - מתן שירותי טעינה חכמים וניהול צי לצורך שיפור יעילות ללקוחות הצי, וזאת באמצעות הכלים הקיימים בתוכנה.

(5) פלטפורמת Smart Data⁵ - מתן גישה למידע אשר מופק מהמערכת ואשר מעובד בתוכנה כגון: מהירות נסיעה, כמות רכבים הנוסעים על כל מקטע כביש וכדומה, לגורמים חיצוניים, כגון ממשלות, עיריות, חברות שירות ומנהלי צי.

Smart Data⁵ – מידע דיגיטלי שנאגר באופן המאפשר לעשות בו שימוש לצורך איחוד וניתוח נתונים.

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



(6) מיזמים מסוג שותפות ציבורית-פרטית (Private-Public Partnership) – בכוונת החברה לבחון אפשרות לממן, בעצמה או באמצעות אחרים, את פריסת המערכת ולהפעילה עבור הלקוח באמצעות התקשרות בהסדרי בנה-הפעל-העבר (BOT). להערכת החברה, במקרים בהם ממשלות ו/או גופים ציבוריים אחרים, או לקוחות אחרים, מתחייבים להשתמש בשירות 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 הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי פיתוח, וטרם נוצרו לחברה הכנסות משמעותיות בגינה. האמור לעיל, בהתייחס למקורות ההכנסה והמודלים הפיננסיים השונים עליהן מתבססת החברה, משקף את אסטרטגיית החברה ואין כל ודאות כי היא תתממש בפועל, וממילא כפוף לפיתוח מוצלח של טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה. 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 31 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:

4.1 התקשרויות הון הטבע בהסכמים למכירת מניות החברה

4.1.1 ביום 17 בינואר 2020, הודיעה הון הטבע בע"מ ("הון הטבע"), שהייתה 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, למועד הדוח, מר יעקבי הינו בעל עניין בחברה.

בהתאם להסכם מכירת המניות, מכירת המניות התבצעה במספר שלבים, שבמסגרתם התבצעה 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 מיום 19 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-007428), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

ביום 15 בדצמבר 2020, השלימה הון הטבע את מכירת מלוא 250,000 המניות בהתאם להוראות הסכם מכירת המניות. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים מהימים 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 ההפניה.

4.1.2 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 מיום 14 בדצמבר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-127645), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. לפרטים בדבר עדכון תנאי העסקה למכירת המניות, ראו דוחות מיידיים 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 ההפניה. ביום 30 במרץ 2022 השלימה הון הטבע מכירה של 100,000 מניות של החברה בהתאם לעדכונים להסכם מכירת המניות. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 30 במרץ 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-039262), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

4.1.3 ביום 9 במאי 2022, הודיעה הון הטבע לחברה כי התקשרה בתיקון נוסף להסכם מכירת המניות וביום 31 במאי 2022 הודיעה הון הטבע לחברה כי התקשרה עם מר ירון יעקבי בתוספת נוספת להסכם. לפרטים אודות התקשרויות אלו ראו דוחות מיידיים מהימים 9 במאי 2022 ו-1 ביוני 2022 (מס' אסמכתאות: 2022-01-055819 ו-2022-01-068707, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

4.1.4 הסכם בעלי המניות בין הון הטבע לבין מר אורן עזר, יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה, ומר חנן רומבק, המדען הראשי של החברה, פקע ביום 10 באוגוסט 2022. על כן, נכון למועד דוח זה, אין בחברה בעל שליטה. לפרטים נוספים בעניין בעלי השליטה הקודמים בחברה ופקיעת הסכם בעלי מניות שנחתם ביניהם, ראו דוח מיידי מיום 10 ביולי 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-087214), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

4.2 הצעות פרטיות

4.2.1 ביום 4 באוקטובר 2021, התקשרו החברה ודן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ ("דן") בהסכם עקרוני 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 16.3.6 להלן. ביום 4 באוקטובר 2022 הבשילו יחידות המניה החסומות של דן והומרו ל-130,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה.

4.2.2 ביום 26 באפריל 2022, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 25,500 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-25,500 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, ל-14 עובדים של החברה מכוח מתאר עובדים להצעה של אופציות (שאינן סחירות) אשר אושר על ידי דירקטוריון החברה ביום 26 באוגוסט 2021 ואשר פורסם לציבור ביום 16 בספטמבר 2021 (דוח מיידי מיום 16 בספטמבר 2021 (מס' אסמכתא 2021-01-079582)) ("המתאר"), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. לפרטים נוספים, ראו תקנה 20 בפרק ד' בדוח התקופתי 2022 להלן.

4.2.3 ביום 30 באוגוסט 2022, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 31,650 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-31,650 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, ל-14 עובדים של החברה מכוח המתאר.

4.2.4 ביום 11 בספטמבר 2022, נכנסה לתוקף החלטה של דירקטוריון החברה בדבר הקצאת 51,000 אופציות לא סחירות של החברה, הניתנות למימוש ל-51,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, ליועץ ועובד של החברה. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים בדבר הצעה פרטית שאינה מהותית ואינה חריגה מהימים 11 בספטמבר 2022 ו-23 באוקטובר 2022 (מס' אסמכתאות: 2022-01-115690 ו-2022-01-128908, בהתאמה) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

4.2.5 ביום 23 בנובמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 20,600 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-20,600 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, ל-10 עובדים ולנושאת משרה של החברה, מכוח המתאר. לפרטים נוספים, ראו תקנה 20 בפרק ד' בדוח התקופתי 2022 להלן.

4.2.6 ביום 5 במרץ 2023 השלימה החברה הנפקת 666,667 מניות רגילות של החברה ו-666,667 אופציות לא סחירות הניתנות להמרה ל-666,667 מניות רגילות של החברה בדרך של הצעה פרטית מהותית שאינה חריגה ל-12 ניצעים שונים מבין בעלי המניות בחברה המחזיקים במעל ל-25% מזכויות ההצבעה בחברה. הנפקת המניות כאמור בוצעה בתמורה לסך של 20 מיליון ש"ח, המשקף מחיר של 30 ש"ח למניה, בעוד שמימוש כתבי האופציה ייעשה במחיר מימוש של 35 ש"ח, המשקפים 23.3 מיליון ₪ נוספים. לפרטים אודות ההצעה הפרטית ראו דוח מיידי לזימון אסיפה כללית מיום 7 בפברואר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-013021), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה; כמו כן ראו דוח מיידי בדבר תוצאות אסיפה כללית מיום 1 במרץ 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-018994) ודוח מיידי מיום 5 במרץ 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-023904), הנכללים דוח זה על דרך ההפניה.

4.2.7 ביום 28 במרץ 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 24,350 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-24,350 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, ל-20 עובדים של החברה ול-3 נושאי משרה בה, וזאת מכוח המתאר. לפרטים נוספים, ראו תקנה 20 בפרק ד' בדוח התקופתי 2022 להלן.

4.2.8 כמו כן, ביום 28 במרץ 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 8,750 אופציות לא סחירות של החברה, הניתנות למימוש ל-8,750 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, לנותן שירותים לחברה.

4.3 ביום 26 בפברואר 2023 פרסמה החברה תשקיף מדף נושא תאריך 27 בפברואר 2023, מכוחו רשאית החברה להנפיק סוגי ניירות ערך שונים בהתאם להוראות הדין. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 26 בפברואר 2023 (מס' אסמכתא : 2023-01-017893), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

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, 2022 המפורטים בפרק ג' לדוח זה ("הדוחות הכספיים"). להסבר אודות ההתפתחויות שחלו בנתונים המובאים בדוחות הכספיים, ראו דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה ליום 31 בדצמבר 2022, המפורף בפרק ב' לדוח זה ("דוח הדירקטוריון").

חלק שלישי – תיאור עסקי החברה בתחום הפעילות

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 אינפלציה וריבית

בשנת 2022, החלה מגמה כלל עולמית של עלייה בשיעור האינפלציה, אשר באה לידי ביטוי הן במשק הישראלי, הן בשווקים נוספים בהם פועלת החברה.

כך למשל, שיעור האינפלציה בגוש האירו עמד על 8.5% בקצב שנתי (נכון לינואר 2023), זאת לאחר שעמד על 5% (קצב שנתי) בתחילת 2022.⁶ בישראל עמדה האינפלציה בקצב שנתי של 5.4%, מעל לגבול העליון של יעדי בנק ישראל, ובארה"ב עמד שיעור האינפלציה על 8%, עלייה חדה ביחס לנתון הדומה בתחילת שנת 2020.⁷

בכדי להתמודד עם העלייה החדה בשיעור האינפלציה, ננקטו צעדים שונים, בישראל ובעולם, אשר כללו בין היתר העלאת ריבית משמעותית. כך, כחלק מצעדים אלה, החל מחודש יולי 2022 העלה הבנק המרכזי האירופאי (ECB) את הריבית עד לרמה של 3.0% (נכון לחודש מרץ 2023).⁸ בנק ישראל פעל גם הוא להעלאת הריבית, כאשר לאחרונה ביצע העלאה נוספת בשיעור של 0.5%, כך שהריבית במשק הישראלי עומדת על 4.25% (נכון לפברואר 2023). גם בארה"ב ננקטו פעולות דומות, כאשר נכון לחודש מרץ 2023 עומד אמצע טווח הריבית בארה"ב על כ-5.0% כאשר הרמה הצפויה בשנת 2023 הינה 5.6%.⁹

בעקבות צעדים אלה, נצפית בתקופה האחרונה התמתנות מסוימת בעלויות החדות שנראו בשיעורי האינפלציה והריבית בעולם, והבנקים המרכזיים מפרסמים תחזיות זהירות להפחתה באינפלציה ובריבית בעקבותיה, על פני השנים הקרובות.¹⁰

לאור העובדה שהחברה פועלת במספר שווקים ברחבי העולם (ובניהם, ישראל, ארה"ב ואירופה), היא עשויה להיות מושפעת משינויים בסביבת האינפלציה והריבית. בין היתר, החברה עשויה להיות מושפעת מעלייה במחירי חומרי גלם עקב עליית האינפלציה במדינות מהן רוכשת החברה חומרי גלם, ומהשפעת הגורמים המאקרו כלכליים על עלויות ההעסקה והאנרגיה במדינות אלה ובמדינות הפעילות של החברה. יצוין כי נכון למועד דוח זה, מממנת החברה את פעילותה בעיקר על ידי שימוש בהונה העצמי, גיוסי הון וקבלת מענקים, והיא אינה מחזיקה קווי אשראי או התקשרה בהסכמי הלוואה. לאור האמור, נכון למועד דוח זה, השפעת עליית הריבית על החברה אינה מהותית. עם זאת, ככל שהחברה תשקול קבלת אשראי, הלוואה או גיוס חוב, לשיעור הריבית במשק תהיה השפעה על תנאי העמדת מימון כאמור.

⁶ <https://www.ecb.europa.eu/press/pressconf/shared/pdf/ecb.ds230202~40a069a7b4.en.pdf>

⁷ [/https://www.boi.org.il/publications/pressreleases/55237](https://www.boi.org.il/publications/pressreleases/55237)

⁸ <https://www.ecb.europa.eu/press/pr/date/2023/html/ecb.mp230316~aad5249f30.en.html>

⁹ <https://www.boi.org.il/publications/pressreleases/55237> <https://www.federalreserve.gov/newsevents/pressreleases/monetary202930322a.html>

¹⁰ <https://www.boi.org.il/publications/pressreleases/55237>

יובהר כי סעיף זה, הכולל בחלקו תחזיות לגבי שיעור האינפלציה ו/או הריבית, הינו בגדר מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה אינו וודאי, מתייחס לאירועים עתידיים ונסמך, בין היתר, על פרסומים של גורמים מקצועיים והערכות החברה, נכון למועד הדוח. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים שאינם בשליטת החברה.

7.2 שינויים בשרשרת האספקה

בשנים האחרונות, וכחלק מהשפעותיה של מגיפה הקורונה, נרשמה עליה בעלויות השינוע והאספקה אשר לוו בעיכובים בהגעת מוצרים שונים ממדינות הייצור השונות. לצורך פיתוח המערכת והשלמת הפיילוטס, כמפורט בדוח זה, החברה עושה שימוש בחומרי גלם שונים הדורשים שינוע בין מדינות. עם זאת, במהלך שנת 2022 נרשמה מגמת ירידה בזמני השילוח, עלויות השילוח והזימנות של מוצרים, והם חזרו לרמתם ערב התפרצות נגיף הקורונה, בין היתר עקב ירידה בהיקף הסחר ובקצב הצמיחה בסין, ירידה הדרגתית בעומס הנמלים וגידול בהיצע המכולות.¹¹ נכון למועד דוח זה, לא ניכרת השפעה מהותית של המשבר בשרשראות האספקה על פעילות החברה, אולם החברה מקפידה לעקוב אחר זמינות חומרי הגלם הנדרשים לה לצורך עמידה ביעדיה על מנת לצמצם השפעות אפשריות על פעילותה.

7.3 משברים גיאופוליטיים

בחודש פברואר 2022, החלה פלישת צבא רוסיה לאוקראינה. התגברות המתיחות בין המדינות הובילה גורמים מערביים שונים, ובכללם בארה"ב 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 הגיאופוליטי נרשמות השפעות נרחבות גם על הכלכלה העולמית, ובין היתר, תנודתיות גבוהה בשוקי ההון בארץ ובעולם ובשערי מטבע.

המשבר הגיאופוליטי בין אוקראינה לרוסיה יצר משבר אנרגיה באירופה, אשר הוביל, בין היתר, לעליית מחירי הגז והנפט, ובאופן ישיר לעלייה משמעותית במחירי הדלקים. בהמשך לכך, ובניסיון לענות על העליה החדה במחירי האנרגיה, נקט האיחוד האירופי בפעולות למען מעבר לתחליפי דלקים ולקידום פתרונות אגירת אנרגיה, טעינה ושימור אנרגיה, אשר עשויות לתרום לאימוץ והטמעת מערכות מסוג אלו שמפתחת החברה.¹²

למועד אישור הדוח, לאירוע הגיאופוליטי בין אוקראינה לרוסיה לא קיימת השפעה מהותית על פעילותה של החברה. אולם, בשל היעדר יכולתה של החברה להעריך כיצד תתפתח הלחימה באוקראינה, את התרחבות המשבר הגיאופוליטי כאמור, התרחבות הסנקציות באופן בו יחולו גם על החברה או את ההשפעה של אלה על המשק הישראלי ככלל מחד, והפוטנציאל בקידום פתרונות אגירת אנרגיה, טעינה ושימור אנרגיה מאידך, אין ביכולתה של החברה להעריך בשלב זה את ההשפעה האפשרית, אם בכלל, שתהיה לאלה על תוצאות פעילותה בעתיד.

נוסף על האמור, במהלך חודש ינואר 2023, החלה הממשלה בישראל לקדם תוכנית לביצוע שינויים במערכת המשפט בישראל. שינויים אלה עשויים להביא להשלכות על מצב המשק בכללותו, וזאת בהתאם להתבטאויות

¹¹ על פי מדד [/https://fbx.freightos.com](https://fbx.freightos.com) - Freight Rate Index

¹² <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12999-2022-INIT/en/pdf>

והערכות כלכלניים בכירים במשק (לרבות נגיד בנק ישראל) ועמדת אגף התקציבים והכלכלנית הראשית במשרד האוצר.

למועד אישור הדוח, לאירועים האמורים לא קיימת השפעה מהותית על פעילותה של החברה. אולם, ככל שההערכות המתוארות לעיל תתממשנה במלואן או בחלקן, עלול הדבר להשפיע על שערי מטבע חוץ, על זמינות ועלות מקורות המימון של החברה שיידרשו לחברה לצורך הרחבת פעילותה העסקית.

7.4 שינויים באמצעי התחבורה לבני אדם ולסחורות

מגה-גלובליזציה מהווה מניע עיקרי לצמיחה של כ-50% בשרשראות האספקה העולמיות ולתנועת סחורות במגזר השילוח העילי, אשר להערכת החברה צפויים להמשיך ולגדול בעתיד הנראה לעין. כך, בשנת 2022 מכירות האונליין המשיכו לגדול ועברו את ה-1 טריליון דולר לראשונה אי פעם, עם גדילה ב-7% בשנת 2022.¹³ ככל שהמסחר האלקטרוני מגדיל את חלקו בכל המכירות הקמעונאיות, צומחים גם חברות ושירותי שילוח ומשלוח חבילות, המכונים בדרך כלל המערכת האקולוגית של המייל האחרון (Last Mile Ecosystem). מרבית הלקוחות 'רגישים' לעלות דמי המשלוח, ולכן רכבי משלוח אוטונומיים (ADV) זהו כפתרונות לטווח בינוני לצרכי משלוח במייל האחרון. להערכת החברה, בטווח הארוך, יידרשו פתרונות ברי קיימא לטעינת רכבי שילוח הפועלים בשרשראות האספקה העולמיות 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

● Main distribution center² → Driving ● Customer off-loading/loading



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.

¹³ [Digital Commerce 360, US ecommerce in 2022 tops \\$1 trillion for the first time](#). יצויין, כי מדובר בגדילה פחותה מאשר בשיא של תקופת הקורונה בשנת 2020, אך עדיין ניתן לראות שמכירות האון ליין ממשיכות לגדול.

¹⁴ [Road Freight global pathways report, McKinsey & Company, 2022](#)

למיטב ידיעת החברה, ישנן כיום ארבע מגמות מרכזיות המתרחשות בתעשיית הרכב ברחבי העולם שמגדירות את הכיוון העתידי של מגזר התחבורה: נייודות הופכת יותר ויותר (א) אוטונומית;¹⁵ (ב) מחוברת; (ג) חשמלית; ו-(ד) משותפת¹⁶ (ACES - Autonomous Connected Electric Shared).¹⁷ מגמות אלו מונעות על ידי שינויים כגון, התקדמות מיקרו-אלקטרוניקה, ירידה בעלות טכנולוגיית סוללות רכבים חשמליים, גידול באוכלוסייה, הגברת העיור וצמיחת הערים המרכזיות, פיתוח מכוון של תחבורה ציבורית ושינויים בדרך שבה המשתמשים צורכים ומשלמים עבור אורח חיים דיגיטלי, שירותי בידור ונסיעות. תעשיית הרכב הפכה לשם נרדף לתעשיית הניידות כאשר נרשמה ירידה חדה במכירות הרכב הפרטי בשנה האחרונה,¹⁸ והדורות הצעירים מעדיפים לא לרכוש רכבים פרטיים¹⁹ ובמקום זאת לצרוך נייודות כשירות (MaaS - Mobility As A Service)²⁰ ולשלם עבור השימוש בה. כתבירה אשר שוק היעד המרכזי שלה הינו ציים, מגמה זו של מעבר לרכבים שיתופיים מלמדת כי מדובר בפוטנציאל שוק הולך וגדל.

7.5 שינויי רגולציה/ חקיקה המשפיעים על תעשיית הרכב החשמלי

במהלך שנת 2022, מקבלי החלטות ברחבי העולם קידמו רגולציה התומכת בקידום רכבים חשמליים. כך, לדוגמה, בארה"ב פורסמה תוכנית NEVI²¹ (National Electric Vehicle Infrastructure) - תוכנית לאומית לקידום תשתיות לרכבים חשמליים אשר זכתה לתמיכה דו-מפלגתית ומטרתה לספק למדינות בארה"ב תקציב לפריסה אסטרטגית של רכבים חשמליים. העלות הכוללת של התוכנית נכון למועד דוח זה עומדת על כ-7.5 מיליארד דולר, כאשר במהלך השנה הראשונה להפעלת התוכנית 35 מדינות כבר זכו לאישור תוכניות החשמול שלהם, כמפורט בתרשים הבא:²²



¹⁵ [Global Transportation Trends:2022 Future-ready transportation, Deloitte 2022](#)

¹⁶ [Company, 2023](#)

¹⁷ [Major Urban Mobility Trends of the Future, ISPO 2022](#)

¹⁸ [Supply Problems Hurt Auto Sales in 2022. Now Demands Is Weakening, The New York Times, 2023](#)

¹⁹ [Young people don't want to own cars, Fleet Point, 2022](#)

²⁰ [Shifting from ownership to access and the future of MaaS: Insights from car sharing practices in Copenhagen, Science Direct, 2022](#)

²¹ https://www.fhwa.dot.gov/bipartisan-infrastructure-law/nevi_formula_program.cfm

²² [First 35 State plans to build out EV charging infrastructure approved; more than \\$900M in FY22 and FY23 Funding, Green Car Congress, 2022](#)

מקבלי החלטות ברחבי העולם המשיכו לקדם, בשנה החולפת, אסטרטגיות פוליטיות וכלכליות להפחתת פליטות CO2 עם יעד של ניטרליות פחמן עד שנת 2050.²³ בכנס השנתי COP27 (United Nations Climate Change Conference), אישרו משתתפי הוועידה החלטה להשקיע בין 4 ל-6 טריליון דולר באנרגיה מתחדשת, הכוללת השקעה בטכנולוגיה ותשתיות שיאפשרו לעולם להגיע לניטרליות פחמן עד 2050. כמו כן, הסכימו מדינות וסוכנויות פיתוח להקצות כ-243 מיליון דולר, במהלך שנת 2022, לקרן הסתגלות שתסייע לקהילות פגיעות ברחבי העולם להסתגל לשינויי האקלים.²⁴ כלל המשתתפים הכריזו מחדש על יישום מלא של הסכם פריז הקורא להגבלת התחממות כדור הארץ ל-1.5 מעלות צלזיוס מעל לרמות הטרום תעשייתיות, מהלך אשר יחייב את הצדדים להפחית את הפליטות ב-43% לפחות עד 2030.²⁵

במהלך השנה האחרונה, 25 מדינות נוספות התחייבו למלא אחר הצהרת ZEV (Zero Emissions Vehicle) שעניינה קידום רכבים עם אפס פליטות, כמפורט בתרשים הבא:²⁶



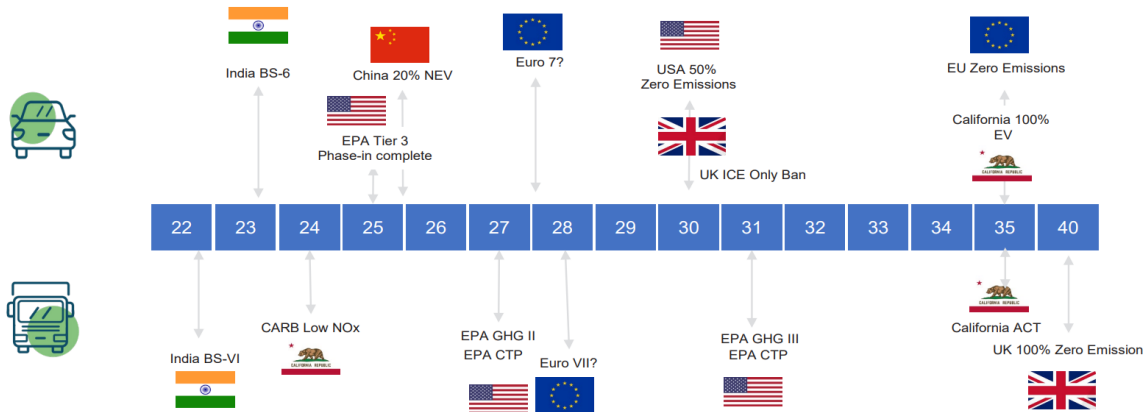
²³ [COP27 ends with announcement of historic loss and damage fund, UN 2022](#)

²⁴ [Adaptation Fund Receives Nearly US\\$ 243 Million Mobilized in 2022 for the Most Climate-Vulnerable at COP27 in Egypt, Adaptation Fund 2022](#)

²⁵ [COP 27 Outcomes, Global CCS Institute 2022](#)

²⁶ [Zero-Emission Vehicle Factbook Bloomberg NEF, 2022](#)

להלן תרשים המתאר את לוח הזמנים ליישום הרגולציה של מספר מדינות בקשר עם האמור לעיל, ומדיניותן לבטל רכבי בעירה פנימית ולקדם רכבים חשמליים²⁷:



נכון למועד דוח זה ולמיטב ידיעת החברה, קיימים שינויים רגולטוריים, חקיקתיים ועסקיים רבים המתרחשים ברחבי העולם שמטרתם להפחית את טביעת הרגל הפחמנית של מגזר התחבורה העולמי. להלן יובאו מספר דוגמאות למהליכים מעין אלה, אשר להערכת החברה יש בהם כדי להשפיע על פעילות החברה:

- האיחוד האירופי הכריז בשנת 2021 על תוכנית Fit for 55²⁸, המתווה תוכנית אסטרטגית של הצעדים שצריכים להתבצע כדי להקטין פליטות גזי חממה עד 2030. בשנה האחרונה התוכנית עודכנה²⁹ עם יעדים מחמירים יותר הכוללים הפחתת 100% מפליטות הרכב עד 2035, כאשר החל משנה זו תיאסר מכירת מכוניות או טנדרים עם מנוע בעירה פנימית. כמו כן נקבעו ליעדים אלה תוקף מחייב על פי חוק, ומדינות גוש האירו פועלות לקדם חקיקה זו על מנת שהאיחוד האירופי יהיה נייטרלי לפחמן עד 2050.
- בחודש אוקטובר 2022, הפרלמנט האירופי אישר את תוכנית AFIR, Alternative Fuel and Infrastructure Regulations³⁰, שמטרתה פיקוח על תשתית הטעינה של האיחוד האירופי, על מנת להוציא אל הפועל את הנחיות Fit for 55. התקנות מתוות דרישות באשר למרחק בין טעינה נגישה לציבור לרכבים קלים וכבדים וכן מפרטות את רמות ההספק הנדרשות.
- דוגמא לרגולציה אקלים שמיושמת בצעד אופרטיבי של הממשלה ומוביל לפרויקט אשר רלוונטי לחברה, ניתן לראות בהכרזתה של שוודיה על תוכנית לפתח את הכביש המחושמל הקבוע הראשון³¹, אשר יטעין רכבים תוך כדי נסיעה (ראו סעיף 8.4 להלן).

החברה מעריכה כי לשינויים רגולטוריים אלו תהיה השפעה חיובית על הפעילות העסקית של החברה, לאור העובדה שממשלות מפנות תקציבים לקידום רכבים חשמליים ותקציב זה מגדיל את כמות הפרויקטים שהחברה תוכל לקדם, ואת יכולתה לגייס הון ולהגדיל מכירות כאשר תשלים בהצלחה את פיתוח מוצריה.

²⁷ [2022-2040 Powertrain Outlook., KPG Powertrain Intelligence, 2022](#)

²⁸ [The 'Fit for 55' package at a glance, European Climate Foundation, 2022](#)

²⁹ [Fit for 55, European Council of the European Union, 2022](#)

³⁰ [European Parliament approves AFIR report: a major step forward towards the full decarbonization of the transport sector, 2022](#)

³¹ [Electric road E20, Hallsberg-Orebro, Trafikverket, 2022](#)

בנוסף, שינויים רגולטוריים אלה הביאו בתורם לתמורות בשוק הרכבים החשמליים, כמפורט בסעיף 7.4 לעיל ובסעיף 7.6 להלן.

7.6 רכבים חשמליים ותשתיות טעינה

עידוד המעבר לרכבים חשמליים מתבצע בשלל אופנים, וביניהם החלת רגולציה המגבילה שימוש ברכבים מונעים בדלק, וכן הענקת הטבות, סובסידיות ופרסום מכרזים המעודדים השקעה בתשתיות ציבוריות שיקדמו את המעבר לרכבים חשמליים. בהקשר זה, ראו את האמור בסעיף 7.5 לעיל בכל הנוגע לצעדים שנוקטות ארה"ב ואירופה להגבלת השימוש ברכבים עם בעירה פנימית, וללוחות הזמנים שיש לעמוד בהם.

להלן פירוט על אופנים נוספים הידועים לחברה, בהם מדינות שונות מקדמות את המעבר לרכבים חשמליים:

- בריטניה פרסמה בשנה האחרונה מכתב מדיניות³² ובו חזון ותוכנית אופרטיבית למעבר לרכבים חשמליים. התוכנית כוללת הקמה של תשתיות חשמליות, תקציב של למעלה מ-500 מיליון לירות שטרלינג שינתן לרשויות על מנת לספק גישה נרחבת של טעינה לרכבים חשמליים, תמיכה ברשויות לצורך מימוש אסטרטגיות חשמול איזוריות וסיוע בתהליך הגשת בקשות מימון להוצאת פרויקטים של חישמול אל הפועל.
- כפי שעולה מהאיר מטה, מדינות רבות בגוש האירו מעניקות סובסידיות לרכישת רכבים חשמליים, לצד מדינות אשר מעניקות תמריצים וסובסידיות מסוגים שונים או במידה פחותה³³. כך, לצורך הדוגמה, אנגליה מספקת מענקים לרכישת מוניות חשמליות, רכבי וואן ומשאיות, ובלגיה מעניקה הטבות מס איזוריות והטבות לעסקים שירכשו רכבים חשמליים.

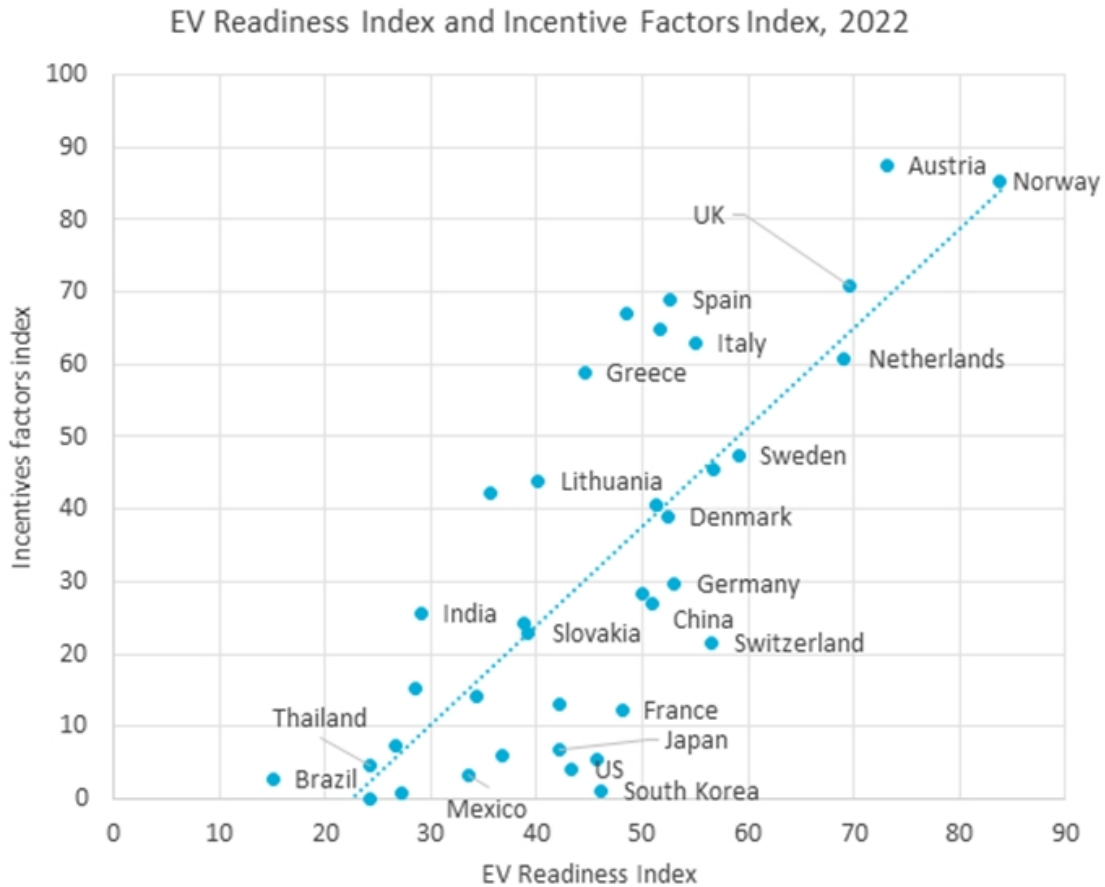
Purchase subsidies Yes No



³² [UK electric vehicle infrastructure strategy, GOV UK, 2022](#)

³³ [Helping you switch to electric cars: How do countries in Europe compare.](#) לפרטים נוספים ביחס לכל מדינה, ראו בקישור המצ"ב: [Euronews.next, 2022](#)

התרשים שלהלן מציג מוכנות למעבר לרכבים חשמליים על פי מדינה ותמריץ: ³⁴



- בגזרת ציי השילוח למרחקים קצרים ולרכבי ה"מייל האחרון", כמה מציי הטנדרים האמריקאיים והאירופיים הגדולים ביותר פועלים על מנת להעביר את ציי הרכב לרכבים חשמליים:

- AMAZON הכריזה בין היתר על השקעה של 970 מיליון דולר בחשמול הצי האירופאי שלה. ³⁵
- UPS ציינה באתר הרשמי שלה את מספר הרכבים החשמליים שהיא מתכננת לרכוש בשוקי היעד השונים בהם היא פועלת ³⁶ ואף פרסמה זה מכבר את תוכניתה להגיע לניטרליות פחמן עד לשנת 2050.
- DHL הצהירה על כוונתה לחשמל 60% מהצי של last mile delivery עד 2030. ³⁷
- Walmart הכריזה כי תחשמל את צי המשלוחים שלה בהמשך לתוכניתה להגיע לניטרליות פחמן עד שנת 2040. ³⁸

³⁴ [Euromonitor International from EV Readiness Index, 2022](#)

³⁵ [Amazon will invest \\$970 million in electric vehicles for its European fleet, CNN Business, 2022](#)

³⁶ [Electrifying our future, UPS website, 2022](#)

³⁷ [How DHL is embracing electric vehicles \(EVS\) for a greener, sustainable future, DHL site, 2022](#)

³⁸ [Walmart to electrify its delivery fleet with Canoo EVs, Reuters, 2022](#)

- נוסף למפעילות הקמעונאיות, מפעילי ציים משותפים וציים על פי דרישה, שותפים אף הם למגמה של המעבר לרכבים חשמליים:

○ Uber פרסמה את תוכניתה להגיע לנייטרליות פחמן בכל רכביה עד 2040, כשעד 2030 בכוונתה להיות נייטרלית פחמן בצפון אמריקה, ואירופה.³⁹

○ Lyft הכריזה על תוכניות חשמול של 100% מרכביה עד 2030.⁴⁰

- בכל הנוגע למכרזים המקדמים מעבר לרכבים חשמליים:

○ ביום 1 בפברואר, 2022 הודיעה מושלת מדינת מישיגן בארה"ב על זכיית אלקטריאון בפרויקט לחשמל את הכביש החשמלי הראשון בארה"ב באורך כולל של כ-1.6 ק"מ.⁴¹ (ראו פרטים נוספים על זכיית החברה במכרז זה בחודש פברואר 2022, בסעיף 16.3.7 להלן).

○ בשבדיה, ביום 2 בנובמבר 2021, פרסם TRV הליך של מיון מוקדם להשתתפות במכרז לפריסת מקטעי כביש חשמלי אלחוטי באורך כולל של כ-42 ק"מ בין העיר הלסברג לעיר ארברו,⁴² לטעינה של משאיות כבדות. בהמשך לכך, פורסם בחודש נובמבר 2022 המכרז עצמו (ר' פרטים נוספים על הצלחת החברה בשלב ההליך המוקדם ועל כוונתה להגיש הצעתה במכרז, בסעיף 8.4 להלן).

- בנוסף, החברה מזהה מגמה של עידוד כניסת רכבים חשמליים באמצעות סובסידיות:

○ יועדו 175 מיליארד דולר עבור מכונות חשמליות ואוטובוסים חשמליים, וזאת מתוך הצעת חוק רחבה משנת 2021 בסך של כ-2 טריליון דולר, שעניינה פיתוח והרחבת תשתיות.⁴³

○ בחודש ינואר 2022 ארה"ב הודיעה על הטבת מס בסך של 7,500 דולר לכל אמריקאי שירכוש רכב חשמלי⁴⁴, ו-4,000 דולר⁴⁵ הטבת מס עבור רכב חשמלי משומש.

○ ביום 2 בפברואר 2022, הוצגה תכנית מענקים בהיקף של 50 מיליון דולר עבור טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים במחלקת התחבורה האמריקאית (DOT – Department of Transportation) עבור פרויקטי טעינה של רכבים חשמליים קטנים. כמו כן, נקבע כי יתועדפו פרויקטים לטעינה אלחוטית אשר מתמקדים במערכות טעינה שאינן מפריעות, חסכוניות ומועילות לציבור.⁴⁶

³⁹ [Your city. Our promise. Uber](#)

⁴⁰ [Our commitment to achieve 100% electric vehicles across the Lyft platform by 2030. Lyft website](#)

⁴¹ [Gov. Whitmer Announces First-in-the-U.S. Wireless Electric Vehicle Charging Road System Contract Awarded by MDOT. Feb 1, 2022](#)

⁴² https://www.trafikverket.se/contentassets/33b5c5e7e1634e1799e71734e132ce7d/samradshandlingar-feb-2021/e20_elvag_hallsbergorebro_vagplan_samradshandling_14_miljokonsekvensbeskrivning.pdf

⁴³ <https://www.nytimes.com/2021/03/31/business/economy/biden-infrastructure-plan.html>
⁴⁴ [2023 Transportation Trends That Could Impact The Future of Transportation, Forbes 2023](#)

⁴⁵ [What to know about EV tax credits Biden's new climate law, Bloomberg, 2022](#)

⁴⁶ <https://lawrence.house.gov/media-center/press-releases/us-rep-lawrence-introduces-new-legislation-promote-wireless-ev-charging>

- בהמשך למאמצים אלה ולגורמים נוספים, הגידול במכירת מכוניות חשמליות ונתח השוק של מכוניות אלו בשנת 2022 היה גדול, כשהמכירות הגלובליות מרכבים חשמליים גדלו ב-55% ב-2022 לעומת השנה החולפת.⁴⁷ להלן יסקרו דוגמאות בולטות לתמורות אלו:

- במהלך שנת 2022, בסין אחת מכל ארבע מכוניות שנרכשו היתה חשמלית, באיחוד האירופי אחת מכל חמש, ובארה"ב כמעט אחת מכל 10 מכוניות שנרכשו היתה חשמלית.⁴⁸
- הגידול בנתח השוק של רכבים חשמליים הוא עולמי, כאשר חלק מיצרני הרכב מוציאים בהדרגה דגמים מסוימים בעלי בעירה פנימית בלבד ממחזור הייצור, לטובת כלי רכב היברידיים או רכבים חשמליים מלאים עד שנת 2030. כך למשל:
 - פולקסווגן מתחייבת להיות נייטרלית פחמן עד 2050.⁴⁹
 - חברת IVECO הודיעה על התחייבות להפוך לנייטרלית מבחינת פליטות פחמן עד שנת 2040 ומציעה מגוון פתרונות תחבורה עם אפס פליטות החל ברכבי EV, ביו-מתאן ותאי דלק.⁵⁰
 - כמו כן, יצרנית הרכב טויוטה, לה קיימים 20 דגמי EV, מכרה בשנת 2022 כ-2.73 מיליון רכבים מחושמלים.⁵¹ בנוסף, לטויוטה יש תכנית אסטרטגית להימנע לחלוטין מפליטות CO2 לכל אורך מחזור חיי הרכב עד שנת 2024 באירופה, וכן להגיע לנייטרליות פחמן במפעלי הייצור האירופאים שלה עד שנת 2030,⁵² ובכל העולם עד שנת 2050.⁵³
 - גם רנו הודיעה על שותפות עם ניסן ומיצובישי ועל תוכנית להציע 35 דגמים של רכבים חשמליים עד 2030.⁵⁴
- שוק האוטובוסים החשמליים, צפוי לצמוח צמיחה שנתית כוללת (CAGR) של 29.1%,⁵⁵ לכדי כ-912,354 רכבים עד שנת 2030. שוק המשאיות החשמליות העולמי צפוי לצמוח צמיחה שנתית כוללת (CAGR) של 39.7% ולהגיע לכ-1,413,694 רכבים עד שנת 2030.⁵⁶ שוק הוואנים החשמליים צפוי להגיע לכ-1,082.9 אלף יחידות עד 2030 עם צמיחה שנתית כוללת (CAGR) של 33.6%.⁵⁷

[Global EV sales for 2022, ev-volumes](#)⁴⁷

[1 in 7 cars sold globally now is electric, World Economic Forum, 2023](#)⁴⁸

[On the way to zero – the general strategy, Volkswagen newsroom](#)⁴⁹

[IVECO 'drives the road of change' at IAA 2022 and unveils its latest innovations in alternative propulsion which will lead the transport industry to zero emissions](#)⁵⁰

[Toyota Motor North America Reports Year-End 2022 U.S. Sales Results](#)⁵¹

<https://www.toyota-europe.com/sustainability/carbon-neutrality>⁵²

https://global.toyota/pages/global_toyota/sustainability/esg/environmental/carbon_neutrality_en.pdf⁵³

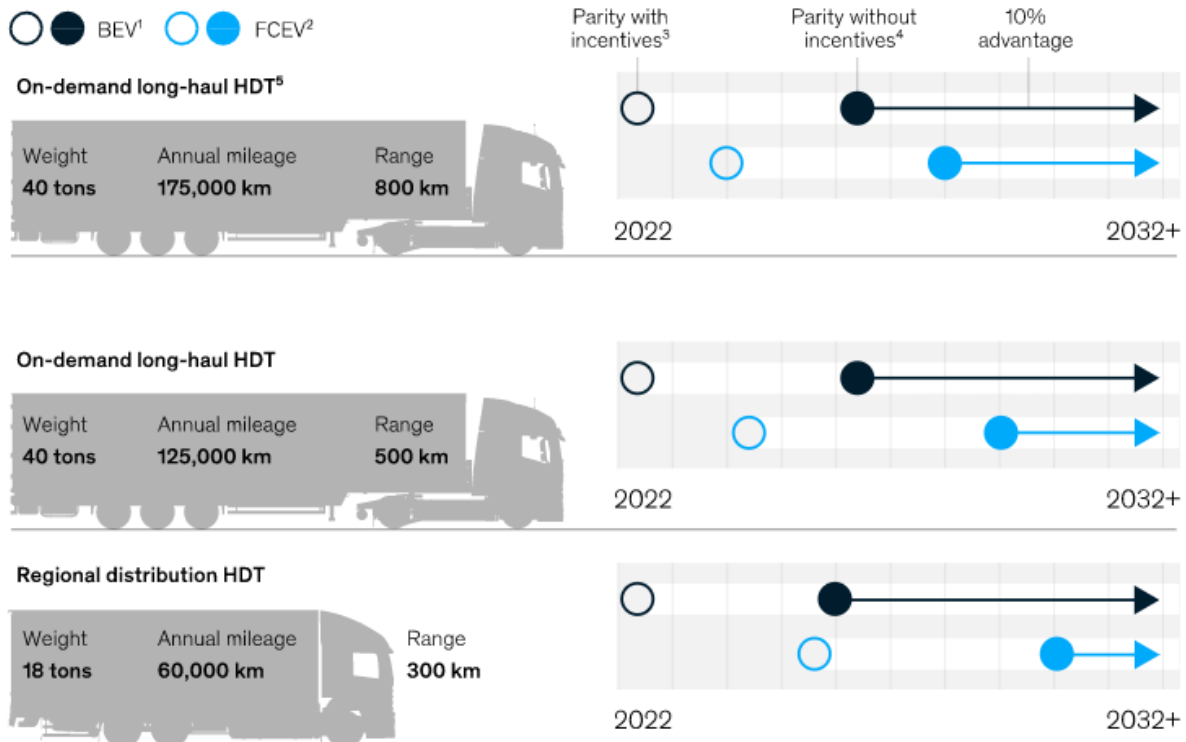
[The road to 2030, Renault Nissan Mitsubishi, 2022](#)⁵⁴

[Electric bus market size and share analysis, PSM market research, 2022](#)⁵⁵

[Global Electric Truck Market Size is Witnessing a CAGR of 39.7%, by 2030, Globw Newswire, 2022](#)⁵⁶

[Electric van market, Yahoo Finance, 2022](#)⁵⁷

כפי שמפורט בדוח מקינזי,⁵⁸ שנת 2022 מתאפיינת במעבר מוצלח לעבר רכבים עם אפס פליטות - בסין הייתה גדילה של כ-80%, ובארה"ב של כ-40%, באירופה לעומת זאת המספרים נותרו דומים לאלה של 2021. האטה זו, כפי שעולה מהדוח, הינה תוצאה משולבת של האטה בסובסידיות באירופה, מחירי החשמל הגבוהים ועליית המחירים של חומרי הגלם.



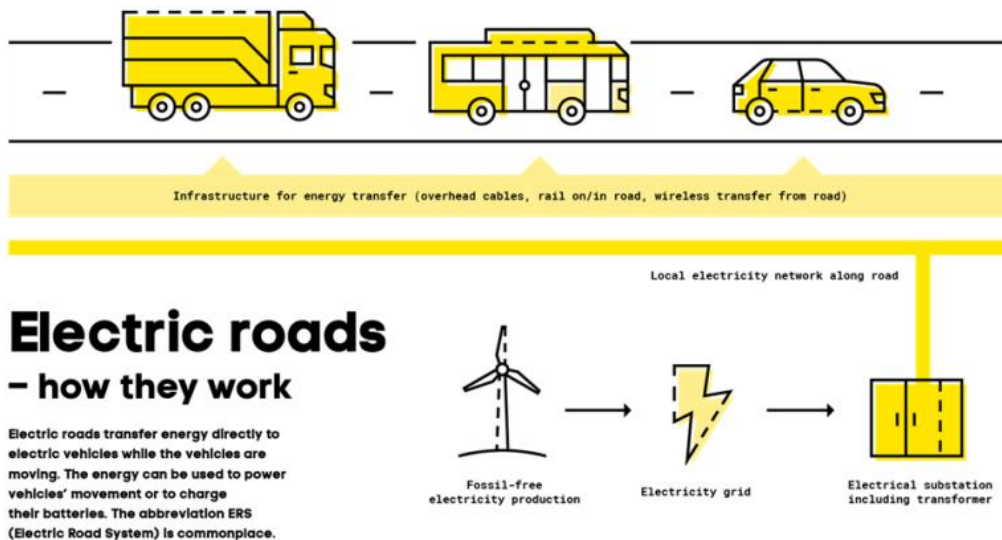
7.7 אימוץ הולך וגובר של טכנולוגיית הכביש החשמלי (ERS) כחלק מהאסטרטגיה להפחתת פליטת הפחמן בתחום התחבורה

בחודש פברואר 2021, אוניברסיטת קיימברידג' פרסמה מחקר לפיו טכנולוגיית הכביש החשמלי מציעה את ההפחתה האפשרית הגבוהה ביותר של פליטת CO₂ בהשוואה לכל שאר הטכנולוגיות הקיימות כיום. על פי מחקר זה, 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. בשנת 2022 פורסמו מחקרים חדשים התומכים בנתונים אלה:

- כך, מחקר של מכון RISE השוודי שהוצג ב-35th International Electric Vehicle Symposium and Exhibition (EVS35) מצביע על כך שהכביש החשמלי (ERS) מאפשר תלות מופחתת בדלק, צמצום בפליטת גזי חממה, הפחתת זיהום אוויר, הפחתת רעש באיזורים עירוניים, הגברת היעילות האנרגטית והפחתת הצורך בסוללות גדולות במכוניות נוסעים. להלן יובא תרשים לאופן בו פועל הכביש החשמלי:

⁵⁸ Future of mobility 2022: Hype transition into reality, McKinsey

⁵⁹ Research and Innovation for Electric Roads, Rise research institute, Sweden, 2022



כמו כן, הקרן הלאומית למדע של ארה"ב ("NSF – National Science Foundation) הודיעה על מימון מכון המחקר ASPIRE והחליטה על הענקה של 26 מיליון דולר, ועל תקצוב של עוד 25 מיליון דולר לפיתוח מכון מחקר בינלאומי שיקדם ביטול מחסומי טווח ופיתוח הטעינה לשימוש ברכבים חשמליים, למשל באמצעות טעינה אלחוטית.⁶⁰

בנוסף, סוכנות האנרגיה הבינלאומית (IEA) עורכת מחקר לפיתוח הבנה ומודעות גלובלית רבה יותר של כבישים חשמליים.⁶¹

להלן ייסקרו מגמות בולטות בכל הנוגע לאימוץ טכנולוגיית הכבישים החשמליים:

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 (המפה המצורפת מטה מפרטת את רשת הכבישים החשמליים המתוכננת בשוודיה, אשר תכלול כ-2,000 ק"מ של כבישים חשמליים).⁶² החלטה זו, כך להערכת החברה, נובעת בין היתר ממספר פיילוטס ציבוריים בקנה מידה קטן אשר הוכיחו את עצמם כמוצלחים, וביניהם הפרויקט של החברה בגוטלנד (ראו פרטים נוספים על פיילוט החברה בגוטלנד, שוודיה, בסעיף 16.3.1 להלן). יצויין כי מכרז להקמתו של כביש חשמלי באורך 42 קילומטרים, המהווה סוגנית ראשונה של מימוש התכנית רחבת ההיקף האמורה, פורסם בחודש נובמבר 2022, והחברה הודיעה על כוונתה להגיש הצעתה בו, וזאת לאחר שהשלימה בהצלחה את שלב ההליך המוקדם (ראו פרטים נוספים על המכרז בשוודיה, בסעיף 8.4 להלן).

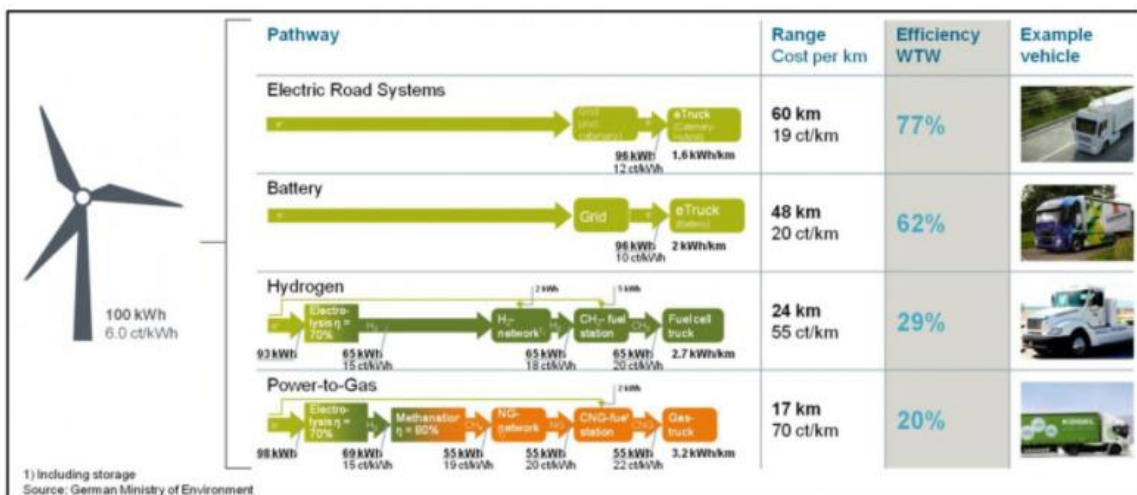
[EV charging at freeway speeds? USU's ASPIRE puts it on the road map. The Salt Lake Tribune, 2023](https://www.saltlaketribune.com/story/news/transport/2023/07/26/ev-charging-at-freeway-speeds-usu-s-aspire-puts-it-on-the-road-map/2023-07-26)⁶⁰

<https://ieahev.org/tasks/45/>⁶¹

<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1524344/FULLTEXT01.pdf>⁶²



- איגוד התעשייה המוביל בגרמניה, BDI, המליץ לחשמל כ-8000-4000 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.⁶³
- בשנה האחרונה הכריז קונסורציום רחב בשיתוף אלקטריאון, יורוביה, מכוני מחקר והאוטובאן על תוכנית ERS לחשמול האוטובאן.⁶⁴
- כעולה ממחקר שפרסם ארגון המחקר IET בקנדה,⁶⁵ המשרד להגנת הסביבה הגרמני הצהיר כי למשאיות המונעות על ידי סוללות יש נצילות⁶⁶ 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. לפירוט ראו התרשים הבא :



https://climate.ec.europa.eu/system/files/2018-06/s3_01_ruprecht_brandis_bdi.pdf⁶³

[A first test route for inductive charging for electric vehicles is to be launched in Bavaria as part of an FAU project, FAU, 2022](#)⁶⁴

https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2021/05/REPORT_eHighwaysEstCanada_WEB.pdf⁶⁵

⁶⁶ הכוונה היא להיקף אובדן האנרגיה כתוצאה מייצור, המרה, הולכה ואספקה.

- נוסף על האמור, בגרמניה אף קיימים 2 פרויקטים אשר מאיצים, כל אחד בדרכו, את אימוץ הטכנולוגיה:
 - פרויקט eCharge, במימון ממשלת גרמניה, הבודק את נושא הטעינה האלחוטית הדינאמית, בו משתתפת החברה כחלק מקונצורסיום רחב (ראו פרטים נוספים על פרויקט eCharge, בסעיף 16.3.3 להלן);
 - פרויקט EMPower, בו משתתפת החברה כחלק מקונצורסיום רחב, שמטרתו לבחון את השימוש במערכת הטעינה האלחוטית במהירויות גבוהות במיוחד על האוטובאן – הכביש המהיר באירופה (ראו פרטים נוספים על פרויקט EMPower, בסעיף 16.4.4 להלן).

להלן יובאו דוגמאות נוספות לאימוץ טכנולוגיית כבישים חכמים בעולם:

- באיטליה, יצרניות הרכב המובילות Stellantis וחברת Iveco Bus, בשיתוף פעולה עם מפעיל כבישי אגרה איטלקי, בדקו מערכות כביש חשמלי אלחוטי עבור יישומי כביש אגרה. באירוע השקה של הפיילוט הצהירו יו"ר שדה התעופה הבינלאומי ברגמו ונשיא חברת ברבמי על כוונתם לקדם פרויקט מסחרי בשדה התעופה (ראו דוח מיידי מיום 14 ביוני 2022, מס' אסמכתא: 2022-01-073528), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
- בבריטניה, קבוצת העבודה האזורית DynaCov, מועצת העיר קובנטרי וחברת חשמל Western Power, החלו לחקור כבישים חשמליים אלחוטיים עבור יישומי אוטובוסים וצי מסחרי והשלימה את תהליך המחקר במהלך שנת 2022.⁶⁷ בנוסף החלו לחקור את ההשפעה של הטכנולוגיה על הביקוש לאנרגיה והשפעות אחרות על רשת החשמל.
- בארה"ב, כאמור בסעיף 7.6 לעיל, זכתה החברה בפרויקט לחשמול כביש במדינת מישיגן כחלק מיוזמתה של מושלת מדינת מישיגן גרטשן ויטמר, לקידום תשתית טעינה אלחוטית דינמית במדינה.
- כמו כן במהלך שנת 2022, מדינות רבות בארה"ב הכריזו על תוכניות לחקור פיילוטטים של טכנולוגיית ERS.⁶⁸ בהקשר זה יצויין כי החברה הגישה במהלך השנה החולפת מענה למספר RFI's ו-RFP's שפורסמו במדינות שונות, ואף ל-RFI שהופק על ידי הממשל הפדרלי.
- בחודש פברואר 2022, הודיעו ASPIRE ואוניברסיטת יוטה כי אלקטריאון נבחרה כספק יחיד יחיד לפיתוח הקמה והפעלה של כביש חשמלי עם רשות הנמלים של יוטה. הודעה זו מגיע בהמשך לפרויקט הדגמה מוצלח עם מכון ASPIRE ואוניברסיטת יוטה שהתקיים במהלך שנת 2022. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.4.7 להלן.
- כמו כן, מדינות נוספות בארה"ב בוחנות התכנות של כביש חשמלי, לרבות מדינת פלורידה,⁶⁹ אשר בוחנת באופן ספציפי את האפשרות של הטמעת טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה, בין היתר, בדומה

⁶⁷ [Dynamic Charging of Vehicles DynaCov, National Grid UK](#)

⁶⁸ [States Test an Electrifying Idea: Roads That Can Recharge Your EV, Pew, 2022](#)

⁶⁹ [CFX will test a possible future for EV driving, charging as you go, WMFE, 2022](#)

לנעשה במדינת מישיגן, ⁷⁰ פנסילבניה⁷¹ ומשרד האנרגיה האמריקאי הכריז על תוכנית למימון פרויקטים החוקרים פתרונות חדשים לתחבורה וניידות.⁷²

- בצרפת, לאחר השלמת חקירתה על טכנולוגיות טעינה אלחוטית בשנת 2021 (במסגרת קבוצת עבודה של ממשלת צרפת) הודיעה ממשלת צרפת, בחודש אוקטובר 2021, על מימון של 200 מיליון אירו, הכולל מימון עבור פיילוטי ERS בקול קורא⁷³ לפרויקטים בנושא תשתיות שירות אוטומטיות ומקושרות ובנושא ניידות כביש מופחתת פחמן. אלקטריאון הגישה את מועמדותה לקול קורא זה ותוצאות צפויות להתקבל לכל המאוחר ברבעון השני של שנת 2023.

7.8 תחרות בשוק תחליפי הדלקים

שוק תחליפי הדלקים לתחבורה נקיה הוא שוק משתנה, הכולל פתרונות רבים ומגוונים כגון הנעה באמצעות מימן [נכון למועד הדוח, למיטב ידיעת החברה פועלות שתי חברות Original Equipment Manufacturer (בשוק הרכב, הכוונה היא לחברות המייצרות חלקי רכב לתעשיית הרכב – "OEM") משמעותיות בארה"ב אשר מציעות רכבי מימן - טויוטה ויונדאי]⁷⁴ או גז טבעי, וכן פתרונות אחרים של הנעה חשמלית כגון סוללות וקבלי על. החברה מזהה עליה בשימוש בתחליפי דלקים, ויוזמות רבות אשר מטרתן צמצום פליטת פחמן, כמפורט לעיל, מגדילות ומצמיחות גם שוק זה. פתרונות אלו עלולים לנגוס בחלקה של החברה בשווקי היעד.

לפרטים אודות תחרות ומוצרים חלופיים למוצרי החברה, ראו סעיף 12 להלן.

7.9 הסרת חסמים סטטוטוריים ועידוד יוזמות להפחתת גזי חממה בישראל ולמעבר לרכבים חשמליים

בכל הנוגע להסרת חסמים סטטוטוריים בישראל, ביום 18 באפריל 2021, פרסם משרד האנרגיה והתשתיות ("משרד האנרגיה") להערות הציבור את מסמך מפת הדרכים למשק אנרגיה דל פחמן עד שנת 2050.⁷⁵ המדובר בתוכנית מדיניות ארוכת טווח אשר נועדה להכין את תשתית משק האנרגיה בישראל, ואשר גובשה על רקע משבר האקלים, התקדמות הטכנולוגיה ומאפייניה של ישראל, 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.

⁷⁰ <https://a40.asmdc.org/press-releases/20230309-assemblywoman-schiavo-announces-electrified-roads-and-ev-infrastructure>

⁷¹ [Pitt's new \\$2.5 million partnership with the Pennsylvania Turnpike aims to improve the state's roads](https://www.pitt.edu/news/2021/04/20/pitts-new-2.5-million-partnership-with-the-pennsylvania-turnpike-aims-to-improve-the-state-s-roads), University of Pittsburgh

⁷² Notice of Intent of Issue Funding Opportunity Announcement No. DE-FOA-0002893, [US Department of energy](https://www.energy.gov/foia/foia-records/2021-04-20-notice-of-intent-of-issue-funding-opportunity-announcement-no-de-foa-0002893)

⁷³ <https://www.bpifrance.fr/nos-appels-a-projets-concours/appele-a-projets-mobilites-routieres-automatisees-infrastructures-de-services-connectees-et-bas-carbone>

⁷⁴ [Visualized: Battery Vs. Hydrogen Fuel Cell](https://www.energy.gov/foia/foia-records/2021-04-20-notice-of-intent-of-issue-funding-opportunity-announcement-no-de-foa-0002893)

⁷⁵ https://www.gov.il/BlobFolder/reports/energy_180421/he/energy_2050_new.pdf

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 חשמול של מתקני תחבורה קיימים/מאושרים בכל מדינת ישראל, במטרה לעמוד ביעד משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ("משרד התחבורה") לחשמול 60% מצי האוטובוס העירוני בישראל עד לשנת 2026.⁷⁶

מגמה זו המקודמת זה מספר שנים על ידי ממשלות ישראל, לצד תקציבים המוקצים להקמת תשתיות לטעינת רכבים חשמליים ובדגש על התחבורה הציבורית, מובילות את החברות הממשלתיות ומפעילי ציי הרכב הגדולים לבחון את מגוון פתרונות הטעינה לעומק בכדי לתכנן את המעבר לשימוש בהנעה חשמלית, כאשר מטרתם לצמצם את ההשקעות הנדרשות ולוחות הזמנים למימוש רחב היקף של מעבר זה. מאחר והטכנולוגיה של החברה מאפשרת שימוש משותף בתשתית הטעינה וללא הפרעה לפעילות השוטפת, המענה אותו היא מספקת למפעילי צי רכב, בדגש על ציי תחבורה ציבורית, הינו, להערכת החברה, איכותי וזול משמעותית ביחס לפתרונות אחרים הקיימים בשוק, בשכלול עלויות הרכב והתפעול הכרוכים במעבר לצי חשמלי.

כמו כן, למיטב ידיעת החברה, רשת החשמל בישראל איננה יכולה לתמוך בטעינת לילה של כלל הרכבים החשמליים בישראל, ולכן נדרש פתרון המאפשר קיום חלק נכבד של הטעינה לאורך שעות היום, כאשר הטכנולוגיה המובילה למימוש טעינת יום הינה טכנולוגיה אלחוטית אשר משתלבת בפעילות היומית של כלי הרכב ואינה מחייבת עצירת הפעילות לשם הטעינה.

ככל שמשבר האקלים מחמיר, מדינות ותאגידים מאיצים יוזמות שמטרתן הפחתת פליטת 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 מחדש יולי 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. יצוין בהקשר זה כי בחודש נובמבר 2021, במסגרת ועידת האקלים של האו"ם שהתקיימה בגלגו (COP26), התחייב ראש ממשלת ישראל דאז 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.⁷⁷

⁷⁶ עוד על תוכנית תת"ל ועדכוני שהתקבלו בשנה הראשונה פה: [תוכנית תת"ל 130 חשמול תחבורה ציבורית](#)
⁷⁷ עוד על הרגולציה המתגבשת לגבי תמחור פחמן בישראל: [הרגולציה המתגבשת לגבי תמחור פחמן בישראל – תמונת מצב, ברנע, 2022](#)

בהקשר זה יצויין כי 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. יצויין, כי במהלך השנה האחרונה פרסמה החברה מחקר שבצעה בשיתוף עם פרופ' קנת' גיליאם מאוניברסיטת ייל, ממנו עלה כי מוצרי החברה יכולים להפחית באופן משמעותי פליטות פחמן.⁷⁸

הערכות החברה באשר למגמות, האירועים וההתפתחויות בסביבה המאקרו כלכלית של החברה, 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 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 31 להלן).

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 ודינאמית, כמפורט בסעיף 16.1 לעיל.

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 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 ציי שילוח לסביבה העירונית ולכבישים בין עירוניים, וכן על מנת לתת מענה בטווח הבינוני-רחוק לרכבים פרטיים, לרבות למוניות.

8.2.3 כמפורט לעיל, שוק הטעינה לציים צומח במהירות ושוק תשתיות הטעינה לציים העולמי מוערך כי יגיע לשווי של עשרות מיליארדי דולרים עד לשנת 2030 וימשיך לגדול בצורה דרמטית עד שנת 2040.⁷⁹ שוק השירותים הנוספים לפתרונות טעינה לציים רכבים צפוי לגדול לגודל שוק של מיליארדי דולר עד לשנת 2030.⁸⁰ ציי 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.⁸¹

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

⁷⁸ New research suggest global CO2 emissions can be reduced by 1% year-on-year with wireless EV charging [technology](https://www.electreon.com/technology). Electreon, 2022

⁷⁹ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

⁸⁰ 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 8 במרץ 2020.

⁸¹ <https://www.iea.org/articles/global-ev-data-explorer>

רכבים חשמליים (באלפים)		
2030	2020	ענף
3,218	515	ציי אוטובוסים ⁸²
13,466	935	ציים משותפים על פי דרישה ⁸³
8,139	370	משאיות וטנדרים להובלות וציי משלוחים ⁸⁴
24,823	1,820	סה"כ שוק צפוי

הצמיחה הנרחבת בשוק ציי הרכבים החשמליים, יחד עם המגמות העולמיות המפורטות בסעיפים 7.4 עד 7.7, וסעיף 7.9 לעיל, צפויות להשפיע באופן חיובי על הפעילות העסקית של החברה ועל מכירות פוטנציאליות של מוצרי החברה המוכנים לשיווק מסחרי, בין היתר נוכח העובדה שהתווספותם של רכבים חשמליים חדשים לצי העולמי מחייבת פתרונות טעינה נלווים.

טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, וטרם נוצרו לחברה הכנסות משמעותיות בגינה. האמור בסעיף זה לעיל, לרבות השינויים הצפויים בתחום הפעילות בעתיד, מתבסס בעיקרו על הערכות ואמדנים סובייקטיביים של החברה על בסיס הנתונים המצויים בידיה 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.

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 8.7.3 להלן.

8.4 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

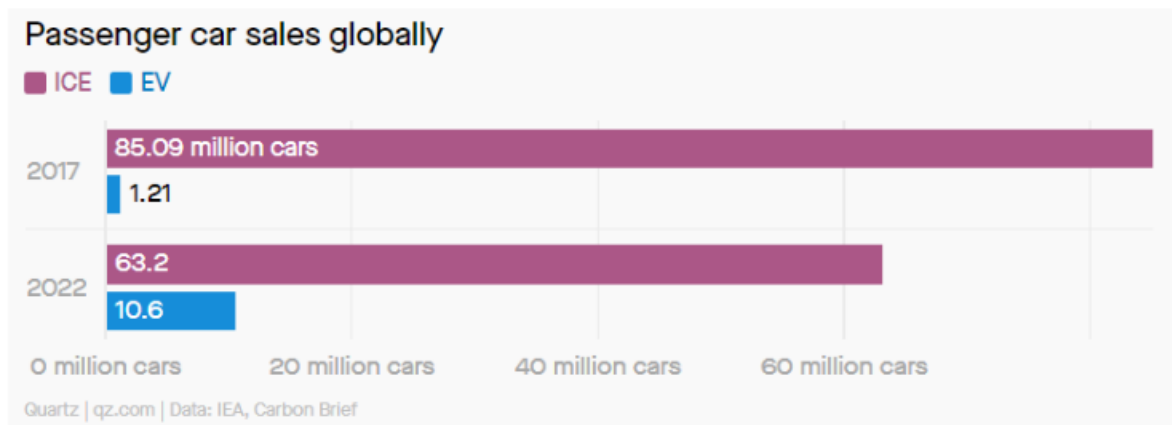
בראיית החברה, שוק הטעינה של רכבים חשמליים קשור בצורה מהותית לשוק הרכבים החשמליים, אשר חווה קפיצת מדרגה משמעותית במהלך 2022 בייחוד בסין ובארה"ב, כך שלפי ה-World Economic Forum נמכרו בשנת 2022 כ-10.6 מיליון רכבי נוסעים חשמליים.⁸⁵

⁸² ראו הייש 81 לעיל.

⁸³ ראו הייש 81 לעיל.

⁸⁴ ראו הייש 81 לעיל.

⁸⁵ ראו הייש 49 לעיל.



שוק הרכבים החשמליים התפתח מאוד מבחינת היצע המודלים החשמליים, ביצועי הרכבים, הורדת מחירים, הגדלת הטווח והיצע תחנות טעינה, וניכר כי כמעט כל יצרניות הרכב הגדולות התחייבו לייצור מוגבר של מודלים חשמליים, ורבות מחברות אלו גם הציבו יעדים אגרסיביים למכירות רכבים חשמליים, כמפורט בסעיף 7.6 לעיל.

הגידול בשימוש ברכבים חשמליים במהלך 2022 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.

בנוסף, בחודש נובמבר 2022, פורסם לראשונה בעולם, למיטב ידיעתה של החברה, מכרז להקמה של ERS לשימוש ציבורי בסדר גודל משמעותי – 42 קילומטרים – על ידי מנהל התחבורה השבדי. ההזמנה להציע הצעות הופניתה למספר מצומצם של מציעים אשר השלימו בהצלחה את הליך המיון המוקדם, וביניהם חברת הבת השבדית (בבעלות מלאה של החברה), Electreon AB, אשר ניגשה להליך המיון המקדים יחד עם חברת Cobra Instalaciones y Servicios SA ("Cobra") - חברת בניה ספרדית מובילה המתמחה בעבודות חשמל והנדסה אזרחית, אשר נרכשה לאחרונה על ידי חברת Vinci, ענקית בנייה צרפתית. אלקטריאון AB וחברת Cobra פועלות בימים אלה לגיבוש הצעתן המשותפת במכרז בהתאם לתנאי הליך המיון המוקדם ולתנאי המכרז.

יש לציין כי לחברה שותפות אסטרטגית עם חברת בת אחרת של Vinci – יורוביה – וכי החברות פועלות ביחד, זה מכבר, במספר פרויקטים [ראו סעיף 26.3 להלן וכן דוח מידי מיום 4 באוגוסט 2022, בעניין פרויקט E-MPower (מס' אסמכתא 2022-01-099010); דוח מידי מיום 31 בינואר 2022, בעניין פרויקט e-Charge עם חברת BAST (מס' אסמכתא 2021-01-011908); דוח מידי מיום 6 באוקטובר 2020, בעניין מזכר ההבנות האסטרטגי עם חברת יורוביה (מס' אסמכתא 2020-01-108693); וכן דוח מידי מיום 23 באוגוסט 2020, בעניין הפרוייקט לבניית מקטע כביש חשמלי במתחם EnBW (מס' אסמכתא 2020-01-092118), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה].

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 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

תחום פעילותה של החברה נוגע באופן ישיר לחידושים טכנולוגיים בתחום האנרגיה ובתחום הטעינה החשמלית של רכבים. כך למשל, תעשיית הרכב נמצאת בחיפוש מתמיד ואינטנסיבי אחר פיתוחים חדשים בכל הנוגע לאופני העברת אנרגיה, סוגי סוללות וגודל סוללות. בדומה לכך, מדינות, רשויות ציבוריות אוניברסיטאות ומכוני מחקר שותפים אף הם לתנופת המחקר והפיתוח הטכנולוגי בהיבטים אלה. המדובר מטבע הדברים בתחום הנהנה משינויים טכנולוגיים תדירים, וכחברת מחקר ופיתוח החברה רואה עצמה כחלק מהשינויים הטכנולוגיים המאפשרים פיתוח של טכנולוגיות טעינה אלחוטיות של רכבים.

8.7 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

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

8.7.1 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, במהלכו 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 מפיילוטס ופרויקטים מסחריים עם גופים ממשלתיים, עירוניים ופרטיים, במסגרתם מפתחת החברה מערכות יחסים מתמשכות עם הגופים כאמור.

החברה מעריכה כי פיתוח ומסחור של מוצרי הטעינה האלחוטית שלה, כולל טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי הייחודית שלה, יאפשרו 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 ההתאמות הנדרשות לתקנים הרגולטוריים של השווקים השונים בהם 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 לזיהוי מגמות חדשות, שווקים ולקוחות בתחום פעילותה במטרה לחדש ולהמשיך את הטכנולוגיה הייחודית שלה.

8.7.2 שיתופי פעולה אסטרטגיים ומוניטין

החברה מאמינה כי שיתוף פעולה עם שותפים מקומיים הקשורים בייצור, התקנה והטמעה של המערכת, בעלי ידע, מומחיות וניסיון ואשר מהווים מותג מוכר בתחומם הספציפי, יחד עם המומחיות והניסיון של החברה, מהווה את האסטרטגיה המתאימה ביותר לצורך חדירה לשווקים הרלוונטיים.

שיתופי פעולה עם שלל גורמים הם מהותיים להצלחה. לאורך שנותיה העמיקה החברה ביצירת שותפויות כאמור עם גורמים מהשוק הפרטי והציבורי כלקוחות החברה; עם חברות ויצרני רכב; עם יצרנים של חלקי מערכת; עם חברות הנדסה מובילות בעולם ועם גופים אחרים בתחום התשתיות בישראל ובעולם, ובכך ביססה את מעמדה כמובילה בתחום של טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים.

להערכת החברה, המוניטין הגובר של החברה, יחד עם השותפויות אותן בחרה לקדם, ליכולתה של החברה לחדור לשוקים ספציפיים.

במהלך שנת 2022, ניתן לראות כי החברה צעדה צעד קדימה אל עבר העמקת השותפות והפעילות המשותפת עם חלק משותפיה האסטרטגיים (לפרטים אודות שיתופי הפעולה האסטרטגיים של החברה, בין היתר בהקשר של השיווק וההפצה, ראו סעיף 11 להלן), וכן כי נוצרו שיתופי פעולה אסטרטגיים חדשים, שיש באפשרותם לקדם בצורה משמעותית את פעילות החברה ואת מסחור הטכנולוגיה שלה (ראו סעיף 28.2.5 להלן).

8.7.3 חקיקה ותקינה

עמידה מוצלחת בתנאי התקינה הנדרשת לפיתוח המוצר ומסחורו, וכן התעדכנות שוטפת בחידושי התקינה והרגולציה, מהווים גורם מכריע בהצלחת החברה בתחום פעילותה. זאת, משום שמוצרי החברה, בדגש על התממשקותם עם רכבים מסוגים שונים והשתלבותם בפרויקטים של הסקטור הציבורי, נדרשים לעמוד בסטנדרטים הגבוהים של תעשיית הרכב, מכרזים ציבוריים, חשמל ואנרגיה, והגנת הסביבה.

תקנות אזוריות, לאומיות, מדינתיות, פרובינציאליות ומקומיות להתקנת מערכת הטעינה של החברה משתנות לפי תחום שיפוט וכוללות, למשל, דרישות היתר, דרישות בדיקה, רישוי קבלנים והסמכות.

היות וטעינה חשמלית אלחוטית של רכבים חשמליים 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 - הוועדה הבינלאומית (IEC) של האיחוד האירופי ו- SAE האמריקאית. הצוות הטכני של החברה לוקח חלק פעיל ומספק ממומחיותו הטכנית לוועדות האמורות לצורך גיבוש תקינה של טעינה אלחוטית באמצעות התקנים (המאושרים) IEC 61980 ו- SAE J2594, אשר עוסקים בהעברת אנרגיה אלחוטית לצורך טעינה של רכבים חשמליים (בעיקר במקומות חנייה מוסדרים), וכן התקן העתידי IEC 63243 שעוסק במערכות טעינה אלחוטית לכבישים. 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 תקן IEC 63243 יאושר ויפורסם.

בשנת 2016, אושר בישראל החלק הראשון בתקן IEC 61980 על ידי מכון התקנים הישראלי.

מערכת הטעינה הסטטית של החברה מפותחת בהתאם לתקני טעינה סטטית בינלאומיים, הכוללים בעיקר את תקן IEC 61980.

הטכנולוגיה של החברה עברה בהצלחה בדיקות תאימות אלקטרומגנטית (EMC), ושדות אלקטרומגנטיים (EMF), הן בארץ והן בשוודיה על ידי בודקים חיצוניים, ואף קיבלה אישור סוג לכל המערכת ממשרד התקשורת הישראלי.

החברה קיבלה אישור רשמי מהרשויות המוסמכות בהולנד, לפיו מקלט הרכב ויחידת הניהול ברכב פרי פיתוחה, המשמשים מרכיבים משמעותיים במערכת הכביש החשמלי האלחוטי של החברה, עומדים

בדרישות התקן 10 Regulation (בסעיף זה - "התקן")⁸⁶ 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 חיזוניים, חסינות בפני מתחי יתר בסביבת רכב, עמידות בפני תנאי סביבה ורעידות. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 22 בספטמבר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-148074), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

בנוסף, מוצרי החברה כפופים לתקני איכות ולתקני מוצרי חשמל ISO מקומיים ובינלאומיים המיועדים לשימוש בסביבה עירונית. כמו כן, כל תחום שיפוט עשוי לדרוש מהחברה לדבוק בדרישות ציות ורישוי נוספות, אף מעבר לסטנדרטים הבינלאומיים. למועד הדוח החברה הוסמכה לתקני ISO9001 עבור תהליך הייצור, שיווק ומכירה של תשתית הטעינה וכן ISO27001 עבור אבטחת מידע, יישום, הפעלה, ניטור, סקירה, תחזוקה ושיפור של מערכת ניהול אבטחת מידע של החברה.

יצוין, כי למועד הדוח ולמיטב הבנתה והיכרותה של החברה, קיומה של תקינה ייעודית למוצרי החברה (סטנדרטיזציה), לכשעצמה, אינה מהווה תנאי למכירת מוצרי החברה – ובלבד שמוצרי החברה עומדים בתקנים ספציפיים הרלוונטיים לתחום הפעילות. משמעות העניין היא כי במועד בו תסיים החברה את פיתוח מוצריה, יתכן כי החברה תחליט לפעול לפריסת תשתית הכביש החשמלי האלחוטי גם בהיעדר סטנדרטיזציה, וזאת בכפוף לעמידה בדרישות הרישוי בכל מדינה ו/או רשות מקומית אשר בשטחן תתבצע הפעילות.

8.7.4 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 ובהצלחת החברה בהטמעת מוצריה בשווקים השונים. 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. בהקשר זה יצויין כי החברה הדגימה השנה בהצלחה, במתחם הכביש החשמלי שהקימה בגוטלנד, שוודיה, טכניקה של פריסה מהירה ופשוטה של מקטע באורך 400 מטרים, ראו דיווח מיידי מיום 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-099010), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. במקביל, החברה עומלת על הגשת הצעתה במכרז בשוודיה, בה מתעתדת החברה להציג התייחסות מקיפה ומתקדמת למתודולוגיית הפריסה של המערכת, לראשונה בהיקף משמעותי של כ- 42 קילומטרים של כביש.

נוסף על האמור בקשר עם טכנולוגיית הפריסה, עומלת החברה על יעול וקיצור תהליך האינטגרציה של המקלט פרי פיתוחה, לכלי רכב שונים. בהקשר זה, שיתוף הפעולה של החברה עם דנסו וטויוטה, לרבות בכל הנוגע לתכנון ולייצור של After Market Kit שתאפשר התקנה מהירה של המקלט על כלי רכב

⁸⁶ 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.

קיימים מסוגים שונים, עשויה להוות בשורה של ממש בכל הנוגע ליישום הטכנולוגיה בשוק הרכבים הפרטיים.

8.7.5 איכות כוח האדם

פעילותה של החברה, לרבות פעילויות שיווק, מכירות, מחקר ופיתוח, ייצור ופריסה שהחברה מבצעת, כולן מחייבות כוח אדם מיומן ומקצועי בתחומו, בכדי לתת מענה לצרכי השוק ולהגיע לקהלי היעד. לצורך כך, בשלושת הרבעונים הראשונים של שנת 2022, גייסה החברה עובדים למטה החברה בבית ינאי, כמו גם לחברות הבנות שלה בארה"ב ובגרמניה, באופן אשר הגדיל את כמות העובדים בחברה ובחברות הבנות האמורות, וזאת על מנת לעמוד ביעדי המחקר והפיתוח שהציבה לעצמה, כמו גם בביקושים הגוברים למוצריה ואבני הדרך שסימנה לעצמה להתקדמות במסחור הטכנולוגיה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 18 להלן.

8.8 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, ובעיקר 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.

8.9 מחסומי הכניסה והיציאה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

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

8.9.1 חסמי כניסה עיקריים

(1) 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, המעבר לשלב הייצור וההקמה של מיזמים עירוניים בתחום התחבורה החשמלית בשוקי היעד הפוטנציאליים של החברה, דורש אף הוא מימון בהיקף משמעותי. כך גם ביחס למיזמים מסחריים, לרבות הפעלה, שיווק והקמת ערוצי הפצה בתחום התחבורה החשמלית בשוקי היעד הפוטנציאליים של החברה.

לאור כל האמור, יכולת החברה להמשיך ולגייס הון בעתיד הינה גורם מהותי הדרוש להצלחתה ומהווה חסם כניסה לתחום פעילותה.

(2) רגולציה

על אף פעילות החברה בנושא, ולמרות ההתקדמות בהטמעה ובתקינה של טכנולוגיית טעינה אלחוטית דינמית (כמפורט בסעיף 8.7.3 לעיל), כל שוק וטריטוריה בהם פועלת או תפעל בעתיד החברה עשויים

להגיב באופן שונה לטכנולוגיה, ועשויים לדרוש עמידה בדרישות נוספות וחובות רישוי מעבר לדרישות שיקבעו בתקנים בינלאומיים. במקרים כאמור, החברה עשויה להחליט כי אין זה תואם את האינטרסים האסטרטגיים שלה להמשיך ולפעול בשוק או בשטח מסוימים. בנוסף, יתכן שהתקנים הבינלאומיים לא יאושרו או יאושרו באופן שונה מצפייתיה של החברה או שהחברה עלולה שלא לעמוד בתקנים האמורים.

(3) 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 המיזמים שהחברה מקדמת ובכל אחד משוקי היעד נדרש שותף אסטרטגי המסוגל להוציא לפועל את תוכניותיה העסקיות של החברה ופעילויותיה.

לפרטים נוספים בדבר שיתופי פעולה של החברה, ראו סעיף 8.7.2 לעיל וסעיפים 11 ו-28.2.5 להלן.

8.9.2 חסמי יציאה עיקריים

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 בהיקפים משמעותיים, תידרש החברה להתחייב בפני לקוחותיה לתקופת תחזוקה ואחריות בת מספר שנים ממועד סיום ההתקנה.

8.10 תחליפים למוצרי תחום הפעילות והשינויים החלים בהם

פיתוח מוצרי החברה נועד להוות תחליף טעינה חשמלית 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:

8.10.1 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 (למשל, בחינוך לילה או עמדת הטענה) ביחס לטעינה אלחוטית, ניתן למנות את החסרונות הבאים:

(1) 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.

(2) חיבור ידני - קיים סיכון תפעולי בכך שחיבור הכבל לשקע הטעינה ברכב לא יעשה כראוי וללא בדיקה ידנית שאכן זורם חשמל לסוללה. כתוצאה מכך, יתכן שהרכב לא יהיה מוכן לפעילות בתחילת היום.

(3) גודל - ככל שמתח הטעינה גדל כך גדל גם עובי כבל הטעינה ומשקלו. כתוצאה מכך, גדל גם הקושי הפיזי בהפעלתו ובמרווח התפעול הנדרש לשם כך.

(4) בלאי ושחיקה - קיים בלאי בחיבורים הפיסיים לרכב ובכבלי הטעינה. כמו כן, קיים חשש מקריעת כבלים ומפגיעה פיזית בעמדות הטעינה במהלך תמרוני רכבים במסוף.

(5) נראות - מקבלי החלטות עירוניים נרתעים מריבוי עמדות טעינה פיזיות 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 לילה לאוטובוסים ולציי רכבים, הן בעלות פוטנציאל להסרת חלק מהחסרונות המפורטים לעיל, כמפורט להלן:

(1) שטח פיזי - לא נדרש שטח נוסף למיקום עמדות טעינה מאחר ואלו מוטמנות מתחת לקרקע של החניות הקיימות.

(2) חיבור אלחוטי - חיבור אלחוטי אינו דורש תפעול ידני של הכבלים, אינו מייצר שחיקה של רכיבי הטעינה באוטובוס ומצטמצמת האפשרות לפגיעה פיזית במערכת עקב תמרון רכבים.

(3) 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 הטעינה האלחוטיות של החברה אינן מצריכות מקום פיזי ואינן מפריעות להתנהלות השוטפת במסוף או חיבור פיסי לשקע הטעינה, ניתן לפרוס את מערכות הטעינה האלחוטיות 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.

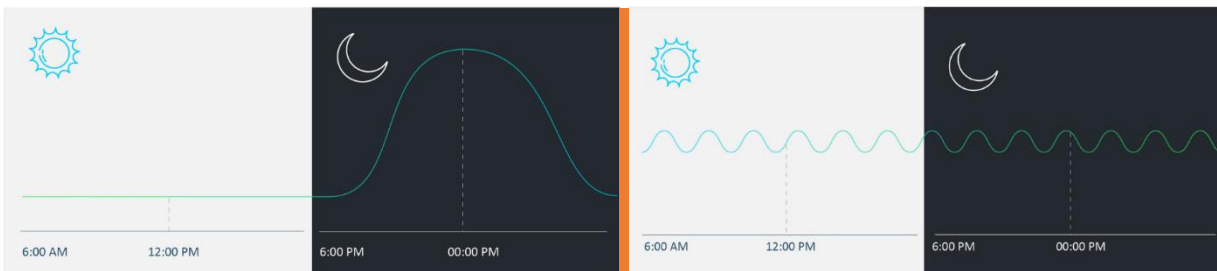
תחומי השוואה	טעינה חוטית	טעינה אלחוטית
גודל חיבור	בחניוני טעינה נדרש חיבור זמין בהיקף משמעותי על מנת לתמוך בטעינת כלי הרכב בו זמנית	ניתן להקטין את גודל חיבור הטעינה באמצעות פריסת תשתית דינמית או סטטית במגוון אזורים (Opportunity Charging)
הספקי טעינה (לעמדה)	150 קילוואט	120 קילוואט
יכולות טעינה מזדמנת (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 ועלויות גודל חיבור חשמל גבוהות בחניוני הטעינה.	עמדות זולות מחוברות ליחידת בקרה מרכזית וגמישות בפיזור גודל חיבור החשמל למספר אזורים ובכך הקטנת גודל החיבור.

על אף השינויים המבניים והשקעת המשאבים הראשונית הנדרשת, ניכר כי מערכת טעינה אלחוטית תת קרקעית מספקת פתרונות לרבים מהאתגרים העומדים בפני מתכנני מתקנים התפעוליים, גורמי התפעול ומקבלי ההחלטות העירוניים.

יתרון נוסף של מערכות החברה, לעומת הפתרון של החיבור הקווי לחשמל, הוא הטעינה מזדמנת - Opportunity Charging

בהמשך לטבלת ההשוואה בין טעינה חוטית לטעינה אלחוטית, אחת מיתרונותיה של הטעינה האלחוטית (בין אם דינמית או סטטית) היא שטעינה זו פותחת בפני ציים מסחריים (אוטובוסים, משאיות חלוקה וכיו"ב) את האפשרות לטעון את הרכב במשך שעות פעילות הצי. כך למשל, יוכל הצי לטעון באופן סטטי (בחניות או בתחנות הפזורות לאורך מסלול הצי), וגם דינמי (על מקטע של כביש חשמלי שהצי נוסע בו באופן תדיר). טעינה מזדמנת תוכל להשתלב או להחליף את טעינת הלילה של ציים כמו אוטובוסים. טעינה מזדמנת תאפשר להאריך את שעות פעילות הצי, לבזר את זמן הטעינה ולהפחית את העומס על רשת החשמל, ולהקטין את גודל סוללת הרכב.

להלן איור הממחיש באופן ויזואלי כיצד טעינה מזדמנת מבזרת את הטעינה ומפחיתה את העומס על רשת החשמל:



רשת החשמל בעת טעינת לילה בלבד

רשת החשמל עם טעינה מזדמנת לאורך היום והלילה

בעת האחרונה, המגמה השלטת היא שימוש בטעינת לילה בגלל אתגרים רבים המבוססים בחלקם על אפשרויות הטעינה הנפוצות היום בשוק, כגון הצורך לעצור לשם טעינה גם כאשר אין צורך תפעולי בכך; הצורך בחיבור חשמל גדול במיקומים שונים; וקשיים תפעוליים וטכנולוגיים נוספים. בטעינה אלחוטית, כפי שמציעה החברה, אף אם היא סטטית, אזור הטעינה יקבע בנקודות ותחנות בהן הרכב עוצר ממילא כחלק ממסלולו, ועל כן הדבר לא ישפיע על תוכנית הפעילות של הצי.

8.10.2 אמצעי טעינה חוטיים דינמיים

למיטב ידיעת החברה, 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. לפרטים על התחרות בתחום, ראו סעיף 12 להלן.

8.11 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 - פתרונות טעינה סטטיים ודינמיים לרכב חשמלי, ובפיתוח מוצרים משלימים, כמפורט בסעיף 16.1 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 מהפיילוטים והפיתוחים בעולם הטעינה האלחוטית.

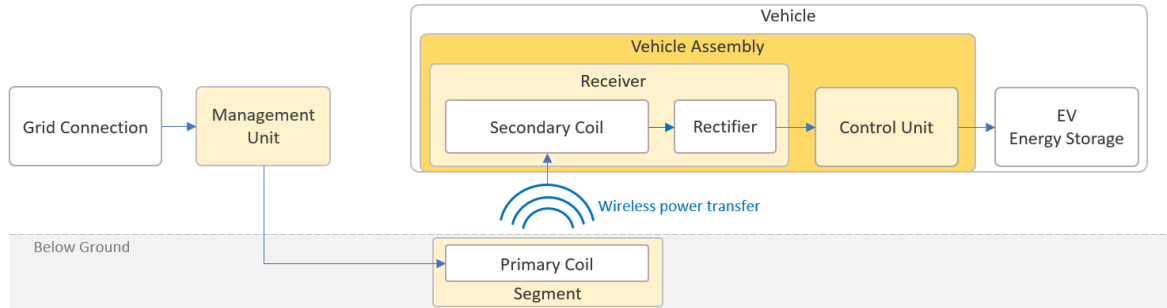
כאמור בסעיף 8.7.3 לעיל, במהלך הרבעון השלישי של 2021, קיבלה החברה אישור רשמי מהרשויות המוסמכות בהולנד, לפיו מקלט הרכב ויחידת הניהול פרי פיתוחה, המשמשים מרכיבים משמעותיים במערכת הכביש החשמלי האלחוטי של החברה, עומדים בדרישות התקן Regulation No.10 לתאימות אלקטרומגנטית. להערכת החברה, אישור זה הינו הישג חשוב לקראת סיום פיתוח המערכת של החברה שכן הוא מאפשר לחברה לשלב את מקלט הרכב פרי פיתוחה בכל כלי רכב. כמו כן, מוצרי החברה נבדקו מספר פעמים על ידי מעבדות מוסמכות ונמצאו עומדים בכל דרישות התקינה האירופאית הרלבנטית, ובהסתמך על קביעות אלה החברה קיבלה אישור סוג לכלל מרכיבי המערכת ממשדד התקשורת הישראלי.

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 כן סלילי נחושת, המשמשים כסלילים המשניים. כאשר מקלט ממוקם מעל מקטע סליל מתרחש תהליך זיהוי, ורק לאחר מכן מתחילה העברת האנרגיה האלחוטית

בין הסלילים. משמעות העניין היא כי 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, פתיחת ערוץ אנרגיה, יוזמה של טעינה, ויכולה להיות ממוקמת מעל או מתחת לפני השטח.

מקלט הרכב מפותח באופן גנרי (מידותיו עשויות להשתנות בהתאם לגודל רכב ספציפי ומאפייניו), 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 שממחישות התמונות הבאות:



נכון למועד הדוח, החברה משקיעה מאמצים בהמשך הפיתוח והאופטימיזציה של רכיבי המערכת השונים לשני פתרונות הטעינה:

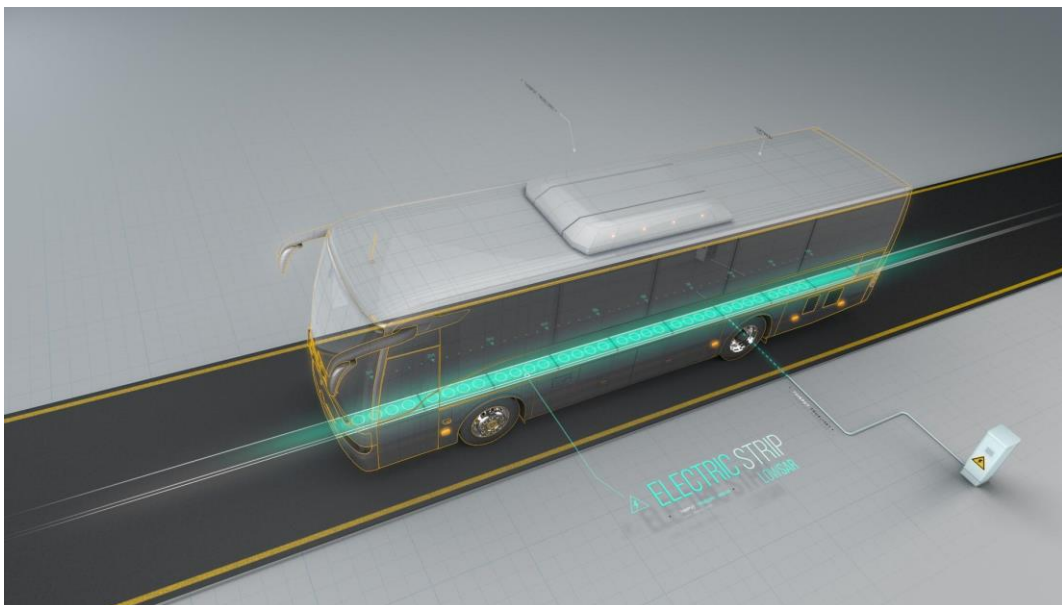
1. **דינמי** - פתרון המיועד לטעינת כלי רכב בתנועה, כאשר הטעינה מתבצעת על מסלול הנסיעה היומיומי.
2. **סטטי** - פתרון המיועד לטעינה ניידת במסופי אוטובוסים, חניוני ציי רכבי שילוח, חניוני משאיות חלוקה, תחנות מנוחה, חניונים, חניות פרטיות וכדומה.



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 הבינוני מתכוונת החברה לפעול על מנת להטמיע את מוצריה גם בשוק הרכבים הפרטיים, לרבות רכבים למוניות ורכבים שיתופיים (דוגמת Car2Go), ולאפשר את הפצת מוצרי החברה בסדרי גודל משמעותיים; ובטווח הבינוני-ארוך מתכוונת החברה לפעול לצורך קידום פריסת הטכנולוגיה בכבישים עירוניים ובינעירוניים ובמיקומים מתאימים, כך שתוכל להציע את הטכנולוגיה שלה לכל משתמשי הרכבים החשמליים.

9.2 מערכת טעינה אלחוטית דינמית - "הכביש החשמלי האלחוטי"

בתרשים להלן ניתן לראות 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 16.1 להלן.

יובהר, כי לאור אופיה 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 לגיוסי הון נוספים עד ליצירת תזרים מזומנים חיובי ממכירת 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 חלקן, 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 31 להלן.

9.3 תיאור השווקים המיועדים של מוצרי החברה

9.3.1 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 משמעותית ותשתית הטעינה עשויה לתפוס שטח מהותי בתחנות עמוסות.

החברה שואפת להציע פתרון טעינה מלא, המותאם לצרכי 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.

להערכת החברה, על בסיס ניתוחים שביצעה של מספר רב של קווי אוטובוס שונים, נראה 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 לשוק ציי האוטובוסים העירוניים:

- 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 תשתית טעינה דינאמית המאפשרת 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.
- טעינה דינמית מציעה יתרון נוסף - הפחתה נוספת בעלות המעבר לצי חשמלי על ידי הקטנת הספק הסוללה באופן משמעותי.

9.3.2 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 של החברה הם אידיאליים לפעילות רכבים מסוג הזה, כאשר הם יכולים להיטען בזמן העמסה או פריקת סחורה, או בזמן החנייה בסוף המשמרת. ליתרונות טכנולוגיית החברה ביחס לתחליפים הזמינים בשוק ראו סעיף 8.10 לעיל.

9.3.3 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, הפתרון הסטטי של החברה מאפשר מתן מענה לצרכי הטעינה של נהגי המוניות באופן שיקל על מעבר מוניות להנעה חשמלית. כמו כן, להערכת החברה, עם התרחבות פריסת מקטעי הטעינה הדינאמיים של החברה שישמשו אוטובוסים, יוכלו גם מוניות ליהנות מהתשתית האמורה. כך, תושג אופטימיזציה של זמני טעינה והפחתה משמעותית, עד כדי ביטול של הצורך בעצירה לצורך טעינה.

9.3.4 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 התומך בצרכי התפעול היומיומיים של המשאיות. הזמן הארוך שנדרש לטעינת הסוללות גורם להגבלת טווח הנסיעה של המשאית 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, לדוגמא, 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, ונכון למועד הדוח ההכנסות ממכירת המערכת ומפרויקטים מסחריים אינן משמעותיות. האמור לעיל בהתייחס לשווקים הפוטנציאליים של מוצרי החברה ויכולתה של החברה לשווק מוצרים באופן מוצלח בשווקים אלה או בכל שוק פוטנציאלי אחר, משקפים 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, 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, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

10. לקוחות

10.1 במהלך שנת הדוח עשתה החברה כברת דרך בכל הנוגע לבשלות המוצר שלה, בין היתר נוכח הפיילוטים הרבים בהם היא משתתפת ברחבי העולם, כמו גם מאמצי הפיתוח המשמעותיים המבוצעים במטה החברה

בישראל ובחברה הבת בגרמניה. בנוסף, נכנסה החברה לפעילות בשוק האמריקאי והעמיקה את דריסת הרגל שלה באירופה, יצרה שותפויות אסטרטגיות חדשות והעמיקה שותפויות אסטרטגיות קיימות עם גופים ציבוריים וגופים פרטיים.

בהמשך לכך, למועד הדוח, החלה החברה להתקשר בהסכמי "המשך" לפיילוטים שביצעה עם לקוחות קיימים, ובהסכמים מסחריים עם לקוחות חדשים. על בסיס הסכמים אלה, והתקשרויות פוטנציאליות נוספות, הציגה החברה צפי הכנסות ותקבולים מהסכמים מסחריים לשנים 2023-2024. לפרטים נוספים, ראו סעיף 29 להלן.

10.2 בכל הנוגע להתקשרויות בהסכמי "המשך" עם לקוחות קיימים עבורם ביצעה החברה מלכתחילה פרויקט פיילוט או הדגמה, הרי שלמועד הדוח זכתה החברה בחוזה להארכה של 400 מטרים נוספים של החלק הראשון שהתקינה באתר בגוטלנד, שוודיה (ראו סעיף 16.4.516.3.1 להלן); חתמה על הסכם עם EnBW לפרויקט במדינת באדן-וירמברג (ראו סעיף 16.3.4 להלן) ולשיתוף פעולה בפרויקט E-MPower (ראו סעיף 16.4.4 להלן); חתמה על הסכם עקרונית עם משרד התחבורה של מדינת מישיגן (ראו סעיף 16.4.6 להלן); והוכרזה כספק יחיד על ידי אוניברסיטת יוטה בארה"ב (ראו סעיף 16.4.7 להלן).

10.3 בכל הנוגע להתקשרויות עם לקוחות חדשים, חתמה החברה על הסכם עקרונית מול חברת דן להתקנה של מערכת הטעינה של החברה במסופי תחבורה ציבורית ועל גבי כ-200 אוטובוסים חשמליים בהם משתמשות דן וחברות בנות של דן, ובהמשך על הסכם מקדמי בקשר עם 14 האוטובוסים הראשונים עליהם יותקנו מערכות החברה (ראו סעיפים 16.3.6 ו-16.4.1 להלן); הסכם מול חברת אלקטרה אפיקים, להתקנה של תשתית טעינה אלחוטית ולמתן שירותי תמיכה, תפעול ותוכנה לתשתית הטעינה, בתמורה לתשלום בסך כולל של כ-6.5 מיליון ש"ח, אשר ישולמו לחברה בכפוף להעברתם ממשרד התחבורה לאלקטרה אפיקים (ראו סעיף 16.4.2 להלן); מזכר הבנות לא מחייב עם חברת התחבורה האמריקאית, Corporate Transportation Group CTG Ltd. ("CTG") אשר למיטב ידיעת החברה מפעילה צי של כ-2,800 לימוזינות ומוניות בערים ניו יורק ולאס וגאס (ראו סעיף 16.4.3 להלן); והסכם עם החברה הכלכלית קיסריה (ראו סעיף 16.4.8 להלן).

10.4 כאמור לעיל, החברה פועלת במרץ על מנת ליצור קשרים עם שותפים אסטרטגיים פוטנציאליים העוסקים בתחומי התחבורה, התשתיות, החשמל והאנרגיה, בישראל ובעולם, לצורך קידום, שיווק והפצה של מוצריה לשוקי היעד ומקדמת שיתופי פעולה עם רשויות ממשלתיות, תחבורה ציבורית ומפעלי ציים מסחריים, במטרה לחדור לשוקי היעד הנוכחיים של החברה בישראל, אירופה וארה"ב. לפרטים נוספים אודות פעילות השיווק וההפצה של החברה, ראו סעיף 11 להלן.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, ונכון למועד הדוח ההכנסות ממכירת המערכת ומפרויקטים מסחריים אינן משמעותיות. האמור לעיל בהתייחס ללקוחות פוטנציאליים של החברה וביחס לפיילוטים בהם לוקחת החברה חלק, הצלחתם והשפעתם על יכולת החברה לגייס לקוחות בעתיד, משקפים 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, 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, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

11. שיווק והפצה

למועד הדוח, החברה פועלת ליצירת קשרים עם שותפים אסטרטגיים פוטנציאליים, עם ממשלות המובילות רגולציה להפחתת פליטות פחמן, עם אסטרטגיה ותקציבים לסלילת כבישים חשמליים ועם חברות בתחום התחבורה, התשתיות, החשמל והאנרגיה בארץ ובעולם, וכל זאת לצורך קידום, שיווק והפצה בשווקי היעד הפוטנציאליים בישראל, באירופה ובארה"ב.

עם התקדמות הפיתוח הטכנולוגי של מוצרי החברה, והתרבות הפיילטים והפרויקטים המסחריים, האיזה החברה את מהלכי השיווק והמכירה של המערכת, אשר נכון למועד הדוח כוללים בין היתר, התקשרות בהסכמי שיתוף פעולה אסטרטגיים, כדלקמן:

11.1 ארה"ב

11.1.1 לצורך גיבוש אסטרטגיית חדירה לשוק האמריקאי, התקשרה החברה עם מר קורי ג'ונסון, יו"ר לשעבר של מועצת העיר ניו יורק, כיועץ אסטרטגי לשוק האמריקאי. לפרטים נוספים, ראו דו מידי מיום 17 בינואר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-007687), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.1.2 התקשרות בהסכם אסטרטגי עם מדינת מישיגן לקידום מערכת כבישים חשמלית בעיר, בהמשך לזכיית החברה בהסכם למכרז הדגמה של טעינה אלחוטית. לפרטים נוספים ראו דוחות מידיים מהימים 21 בספטמבר 2022 ו-1 בפברואר 2023 (מס' אסמכתאות: 2022-01-097098 ו-2022-01-012387, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

11.1.3 התקשרות במזכר הבנות מחייב עם ג'ייקובס (Jacobs) חברת הנדסה מהגדולות בארה"ב (ר' סעיף 26.5 להלן). יצויין, כי בהמשך לכך החלה החברה לשתף פעולה עם Jacobs במסגרת הפרויקט במדינת מישיגן, במסגרתו נערכת החברה לפרוס 1.6 קילומטר של כביש בשילוב טכנולוגיית החברה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3.7 להלן, וכן דוח מידי מיום 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-099010), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.1.4 התקשרות עם מכון המחקר ASPIRE (through Powered Infrastructure for Roadway) ASPIRE (Electrification Advancing Sustainability) של אוניברסיטת יוטה במימון הקרן הלאומית למדע NSF אשר אחראית לקדם את הכבישים החשמליים בארה"ב כולה. ההתקשרות כוללת פרויקט הדגמה באורך של כ-50 מטרים במתחם ההדגמה לטעינה אלחוטית של אוניברסיטת יוטה. התקשרות זו הובילה לפרויקט נוסף בשנת 2023 בה נבחרה אלקטריאון כספק יחיד לפיתוח הקמה והפעלה של כביש חשמלי עם רשות הנמלים של יוטה. לפרטים נוספים ראו דוחות מידיים מהימים 8 במרץ 2022 ו-7 בפברואר 2023 (מס' אסמכתא 2022-01-027313, ו-2023-01-014991, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

11.1.5 התקשרות במזכר הבנות לא מחייב עם חברת התחבורה האמריקאית, Corporate Transportation Group CTG Ltd. ("CTG") אשר למיטב ידיעת החברה מפעילה צי של כ-2,800 לימוזינות ומוניות בערים ניו יורק ולאס וגאס. בהתאם למזכר הבנות כאמור, הביעו הצדדים את כוונתם להתקשרות בהסכם מסחרי מחייב במסגרתו החברה תספק ל-CTG שירותי טעינה אלחוטית ושירותים נוספים. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-099010), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.1.6 נוסף על כך יצויין כי בשוק האמריקאי התקשרה החברה עם שתי חברות המספקות שירותי לובינג, בסיוען פעלה כדי לקדם את הכללת הטכנולוגיה של טעינה חשמלית כחלק מתכניות התקצוב הפדראלי NEVI formula funding וכן הרחיבה את השתתפותה במספר רב של הליכי RFI ו-RFP הנוגעים לטעינה חשמלית אלחוטית, אשר התפרסמו במדינות השונות.

11.2 אירופה

11.2.1 בהמשך לפיילוט של החברה באי גוטלנד בשוודיה, מנהל התחבורה השוודי האריך את הפיילוט Smartroad Gotland כדי לבחון דור חדש של הטכנולוגיה ביניהם מקלט של כ-30 קילוואט, פיתוח יכולות שליטה ובקרה, והזגמת המערכת בפני המכון הלאומי לחקר הכבישים והתחבורה השוודי (VTI). בדיקות אלו נועדו להוכיח כי טכנולוגיית החברה מוכנה לקראת פריסה מסחרית בהיקף רחב בכבישים, לרבות מוכנות למכרז השבדי אשר לידיעת החברה הינו הראשון מסוגו בעולם, ובכוונת החברה להגיש בו את הצעתה יחד עם חברת Cobra, חברת בת של Vinci.

11.2.2 התקשרות במזכר הבנות אסטרטגי עם חברת התשתיות הבינלאומית Eurovia SAS ("יורוביה") (ראו סעיף 26.3 להלן), שכפועל יוצא ממנו נחתם במהלך שנת 2022 הסכם בקשר עם השתתפות החברה בפרויקט EM-Power בגרמניה, במסגרתו ישתפו פעולה החברה, יורוביה, המחלקה הטכנית (FAPS) באוניברסיטת ארלנגן-נירנברג וחברת ריסומט המתמחה באוטומציה ותיעוש של מוצרים, בתהליך של פיתוח מיכון לייצור המוני של מרכיבים מרכזיים בתשתית הטעינה שפיתחה החברה לפרוייקטים בקנה מידה רחב. ראו דוח מיידי מיום 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא 2022-01-099010), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.2.3 התקשרות במזכר הבנות עם חברת Societa' di Progetto Brebemi S.p.A ("ברבמי"), המפעילה כבישי אגרה באיטליה (ראו סעיף 26.4 להלן), אשר הביאה לעריכתו של פיילוט בשם "זירת העתיד" (ראו סעיף 16.3.5 להלן). יצויין, כי באירוע ההשקה של הפיילוט הדגימה החברה את יכולות המערכת על רכב פרטי מסוג פיאת 500. ראו דוח מיידי מיום 14 ביוני 2022 (מס' אסמכתא 2022-01-073528), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.2.4 בהמשך להתקשרות הקיימת עם חברת EnBW ופיילוט מוצלח שביצעה החברה בשיתוף עם EnBW (Electric Services Company) בעיר קרלסרואה בגרמניה, נחתם הסכם נוסף המבטא את חשיבותו האסטרטגית של שוק הרכבים החשמליים הגרמני עבור החברה. ההסכם כולל גם את חברת AG Wurttemberg-Baden Energie. ראו דוח מיידי מיום 14 לספטמבר 2022 (מס' אסמכתא 2022-01-117193), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. הפרויקט משלב בין שני מוצריה של החברה - מערכת הטעינה הדינמית והסטטית - ששילובם יחד ממקסם את התועלת עבור מפעיל שירות ההיסעים מבחינת מוצריה

של החברה. האוטובוס צפוי לנסוע מעל תשתית הטעינה אשר הינו חלק מקו תחבורה ציבורי סדיר וקבוע בעיר.

11.3 בנוסף לאמור לעיל, העסיקה החברה עובדים בחברות הבנות בשוודיה, גרמניה, ארה"ב וצרפת אשר, בין היתר, אמונים על פיתוח עיסקי ושיווק מערכות החברה במדינות אלו. נציגים אלו פונים אל לקוחות פוטנציאלים כגון עיריות, מפעילי תחבורה ציבורית ומשאיות, מפעלים וגורמים אחרים במטרה לפתח קשרים שיובילו להתקנת מערכות טעינה אלחוטית 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.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, ונכון למועד הדוח ההכנסות ממכירת המערכת ומפרויקטים מסחריים אינן משמעותיות. האמור לעיל בהתייחס למאמצי השיווק של החברה, הציפיה להתחלתם והתקשרויות ביחס לפרויקטים עתידיים בהם מתכננת החברה לקחת חלק, משקפים אסטרטגיות עתידיות אפשריות של החברה בלבד ואין כל ודאות כי האמור יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים 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, 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, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

12. תחרות

12.1 מתחרות ישירות המפתחות טכנולוגיית טעינה חשמלית לתחבורה ציבורית חשמלית

למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח, קיימות מספר חברות המפתחות טכנולוגיית טעינה חשמלית אלחוטית, אך מספרן הוא מצומצם, וקיים הבדל מהותי בגישותיהן וביכולות הטכנולוגיות שלהן; בפילוח בשוק; בהתאמת פתרון לקהל היעד שלהן; ובאסטרטגיית כניסתן לשוק, בהשוואה לחברה.

למיטב ידיעת החברה, מתחרותיה אינן מציעות את מלוא פתרונות הטעינה חשמלית האלחוטית כפי שבכוונת החברה להציע. כמו כן, למיטב ידיעת החברה, אין לחלק מהותי מהחברות הללו פתרון טעינה חשמלית אלחוטית דינמית (כביש חשמלי), ולחלקן האחר אין פתרון טעינה דינאמי ברמת בשלות דומה לטכנולוגיה של החברה מבחינת פיתוח, יישום, ומבחינת נפח הפרויקטים הקיימים במדינות בעולם.

בין מתחרותיה של החברה ניתן לציין את החברות והארגונים הבאים:

12.1.1 קטגוריית הטעינה החשמלית הדינמית הקווית (כביש חשמלי עם חיבור חשמל קווי)

Siemens - למיטב ידיעת החברה, Siemens מדגימה פתרון טעינה של מוליכות חשמלית דינמית בשלושה פרויקטים המיועדים למשאיות כבדות לכבישים מהירים בלבד, בצפון אירופה. למיטב ידיעת

החברה, Siemens לא הכריזה על פרויקטים חדשים מאז 2019 ונכון למועד הדוח אינה מספקת פתרון טעינה לכל סוג רכב.

Elonroad - למיטב ידיעתה של החברה, Elonroad מדגימה פתרון טעינה של מוליכות דינמית בשוודיה, בפילוט אחד משנת 2019 עם אוטובוס.

Elways - למיטב ידיעתה של החברה, Elways מדגימה פתרון טעינה של מוליכות דינמית בשני פילוטס בשוודיה משנת 2020.

12.1.2 קטגוריית הטעינה החשמלית הדינאמית האלחוטית (כביש חשמלי אלחוטי)

Evology (שהייתה ידועה בעבר בשם IPT) – למיטב ידיעת החברה, Evology התקינה את תשתית הטעינה החשמלית האלחוטית הדינאמית שלה במסלול הדגמה של 80 מטר בלבד, וממוקדת בשלב זה בפיתוח פתרון טעינה אלחוטית סטטית. למיטב ידיעת החברה, ברשותה פרויקט אחד בלבד בשילוב רכב פרטי באנגליה.

Magment – למיטב ידיעת החברה, Magment נמצאת בשלבי הערכה, פיתוח ומחקר ראשוניים, ואין לה עדיין פילוט בדרך פרטית או בכביש ציבורי, ומכאן שהיא נמצאת בשלבים מוקדמים של הוכחת יכולת טכנולוגית.

KAIST (OLEV) – למיטב ידיעת החברה, KAIST הציגה את פתרון הטעינה האלחוטי הדינאמי שלה במספר פרויקטים מצומצם לאוטובוסים עירוניים בדרום קוריאה בתחילת העשור הקודם.

בנוסף לאמור לעיל, למיטב ידיעת החברה קיימות מספר חברות נוספות, ארגונים ואוניברסיטאות, הנמצאים בשלבי מחקר ופיתוח ראשוניים, ביניהם ראוי לציין את Oak Ridge ; Integrated Roadways National Laboratory (ORNL) ; ו- Laboratory.

12.1.3 קטגוריית הטעינה החשמלית האלחוטית הסטטית

WiTricity – למיטב ידיעת החברה, WiTricity מפתחת מערכת טעינה חשמלית אלחוטית לרכבים הנמצאים במצב סטטי, תוך התמקדות ברכבים קטנים כגון רכבים פרטיים, מיניוואנים ומיניבוסים. למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח, WiTricity חדרה לפלח השוק של בעלי הרכבים הפרטיים.

HEVO - למיטב ידיעת החברה, HEVO מספקת פתרון טעינה חשמלית אלחוטית סטטית לרכבים קטנים, במצב סטטי; מוצריה מסוגלים לטעון רכבים עם דרישת כוח נמוכה בלבד (7-11 קילוואט); והיא אינה מספקת, למועד הדוח, פתרון טעינה אלחוטי לציים מסחריים או לצי תחבורה ציבורית.

InductEV - למיטב ידיעת החברה, InductEV (הייתה ידועה בעבר בשם Momentum Dynamics), מספקת פתרון של טעינה חשמלית אלחוטית לרכבים במצב סטטי בלבד, והיא ממוקדת בשוק האוטובוסים והמוניות בארה"ב ובצפון אירופה בלבד.

Plugless Power - למיטב ידיעת החברה, Plugless Power מפתחת מערכת לטעינה חשמלית אלחוטית סטטית לרכבים קטנים עם דרישות כוח נמוכה בלבד, ואינה מספקת פתרון טעינה לציים מסחריים או ציי תחבורה ציבורית.

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.

12.3.2 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 פתרון כולל וגמיש הכולל גם את היישום הדינמי והחצי דינמי.

12.3.3 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 לגיוסי 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.

טכנולוגית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, ולמועד הדוח נוצרו בגינה לחברה הכנסות בסדר גודל שאינו משמעותי. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, בין היתר בעניין יכולתה של החברה להתמודד עם התחרות בתחום פעילותה, 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 31 להלן.

13. עונתיות

למיטב ידיעת החברה, אין השפעה עונתית על תחום פעילותה.

14. 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") במזכר הבנות. לפרטים נוספים, ראו סעיף 19.2.2 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 בינוניות וגדולות לייצור בסין ובמזרח אירופה. זאת, במטרה להוזיל עלויות, לצמצם את שרשרת האספקה, לייצר יכולת פריסת תשתית של הכביש החשמלי האלחוטי בזמן קצר ולתמוך בפרויקטים הנוכחיים והעתידיים של החברה.

15. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים

15.1 נכון למועד הדוח, עיקר פעילות החברה מתבצעת במשרדיה ובמתקן הניסויים שהקימה בבית ינאי. לפרטים אודות הסכמי השכירות של החברה, ראו ביאור 12 לדוחות הכספיים של החברה.

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

16. מחקר ופיתוח

16.1 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 זה, להלן. החברה בבסיסה הינה חברת טכנולוגיה 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, הפיילוטים 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 שני פתרונות הטעינה – דינאמי וסטטי – לטובת יכולות משופרות על פני המערכת הקיימת כיום.

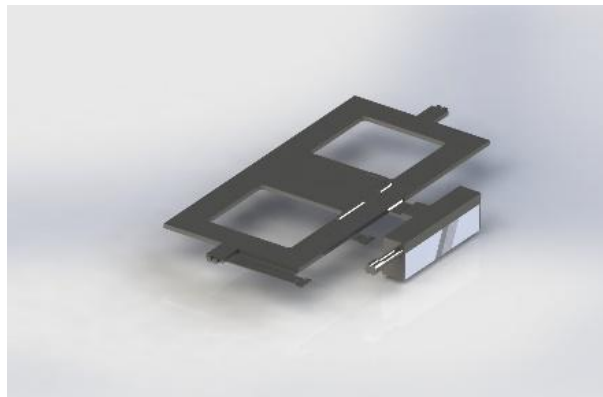
להלן פירוט אודות מרכיבי המערכת השונים:

16.1.1 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 400 וולט (AC) ו-800 וולט (DC).

16.1.2 סלילי שידור המוטמנים בכביש, בחניון או במקום המאפשר טעינת רכבים: החברה מפתחת שתי תצורות עיקריות לסלילי שידור המותקנים בכביש או בחניון: (1) סליל שידור עבור טעינה דינמית ו-(2) סליל שידור עבור טעינה סטטית. התצורות כאמור מאפשרות גמישות בפתרון הטעינה האלחוטית המוצע על-ידי החברה ומיקסום ביצועי המערכת.

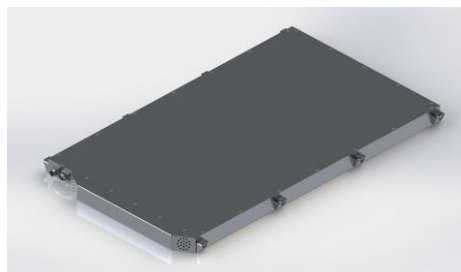


הדמייה של סליל שידור

16.1.3 יחידות המקלט לרכב הכוללות יחידות ניהול ותקשורת ומקלטי אנרגיה המותקנים בתחתית הרכב. מערכת יחידות הרכב מעוצבות באופן מודולרי וניתנות להתאמה לסוגים שונים של רכבים.

כך, בין היתר, מפתחת החברה את יחידות המקלט שלהן:

16.1.3.1 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. מקלטים אלו הודגמו במספר כלי רכב, ואף הודגם שילובם בשלב ייצור הרכב כאופציה לאספקת הרכב עם יכולת טעינה אלחוטית Built in.



הדמייה של מקלט לרכב כבד

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

16.1.3.3 מקלט עבור רכבים פרטיים אשר עומד באילוצי הנפח של שלדת הרכב, לטעינה של עד 25 קילוואט במתח סוללה של עד 800 וולט במצב טעינה סטטי או דינמי. העברת האנרגיה מותאמת לדרישות הרכב וכיום יחידות הרכב הפרטיות יכולות לתמוך במספר יחידות כוח – 7, 11 או 22 קילוואט.

16.1.3.4 כמו כן, החברה חתמה על מזכר הבנות לפיתוח משותף יחד עם טויוטה ודנסו של פתרון Aftermarket לרכבים קיימים, שיאפשר התקנה של המקלט על מגוון רכבים שכבר קיימים בשוק וכן לפיתוח משותף של פתרון משולב Built in ברכבים חדשים מייצור. לפרטים נוספים ראו סעיף 25.2 להלן וכן דוח מייד מיום 23 במרץ 2023 (מס' אסמכתא 01-026563-2023), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. כמו כן, מקיימת שיתופי פעולה עם מספר יצרניות רכבים נוספות, לצורך שילוב המקלט ברכב בשלב הייצור שלו.

להלן טווח האנרגיה של הטכנולוגיה של החברה ביחס לגודל הרכב:

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

16.1.4 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. לפירוט אודות הפעולות בהן נוקטת החברה על מנת להתמודד עם סיכוני סייבר, ראו סעיף 31.2.7 להלן.

במסגרת האמור, החברה עוסקת בפיתוחים הבאים:

16.1.4.1 יחידת ניהול ושליטה למערכת טעינה אלחוטית, כולל ניטור נתונים בזמן אמת עם לוגיקה מותאמת לטעינה דינמית ו/או סטטית להשגת ביצועים מיטביים, תפעול כל היחידות מרחוק, ניהול תחזוקת המערכת ויכולת שדרוג לתוכנה מרחוק. הוספת יכולת תמיכה בפרוטוקול OCPP לצורך חיבור ושילוב מערכת הטעינה לרשת הטעינה הארצית.

16.1.4.2 מערכת לחיוב עבור צריכת אנרגיה בהתאם לצריכת האנרגיה בפועל.

16.1.4.3 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.

16.1.4.4 יצויין, כי בד בבד עם פיתוח התוכנה ולמען התאמתה לשימוש על ידי לקוחות קצה, פועלת החברה על מנת לצמצם החשיפה לסיכוני סייבר, ולסיכונים הפוטנציאליים של פגיעה בפרטיות משתמשים, כמפורט בסעיף 31.2.7 להלן.

16.2 פיתוח מוצרים משלימים למערכת הכביש החשמלי האלחוטי

16.2.1 פיתוח אוטומציה בתהליך הייצור וההתקנה של המערכות

החברה פועלת לפיתוח מכונות אוטומטיות עבור ייצור סלילי טעינה המיועדים להתקנה בכביש ועבור ביצוע ההתקנה בכביש, וזאת במסגרת פרויקט E-MPower (ראו סעיף 11.2.2 לעיל וסעיף 16.4.4 להלן). להערכת החברה, השלמת ייצור המכונות יצמצם את זמני הפריסה וכוח האדם הנדרשים לעבודות אלה. להלן הדגמה של סלילה אוטומטית להתקנת סלילי שידור בכביש:



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

טכנולוגית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה, לרבות המוצרים המפורטים בסעיף זה לעיל, נמצאת בשלב הפיתוח, ולמועד הדוח נוצרו בגינה לחברה הכנסות בסדר גודל שאינו משמעותי. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמזנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, לרבות בדבר יכולתה של החברה להשלים את פיתוח המוצרים המפורטים לעיל, הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמזנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים 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 31 להלן.

16.3 תיאור תהליכי הפיתוח של מוצרי החברה

בנוסף לאתר הניסויים של החברה בבית ינאי, החברה מבצעת פיילוטים בתנאים אמיתיים על מנת לבחון ולהדגים את ההיתכנות והיכולות של מערכת הטעינה האלחוטית שהיא מפתחת. בטבלה להלן (ובתיאור המילולי בהמשך) יובא תיאור התקדמות החברה ביחס לכל אחד מהפרויקטים בפיתוח שצוינו בדוח התקופתי לשנת 2021:

פרויקט	טריטוריה	מטרת הפרויקט	מאפיינים ייחודיים	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	מקורות מימון	הכנסות לשנת 2022	עלויות
גוטלנד	שוודיה	הדגמת פתרון הטעינה האלחוטית של החברה לצורך חדירה לשוק השוודי ולקראת מוכנות למכרז מסחרי ראשון בשוודיה.	במסגרת הפיילוט מתבצעת טעינת אוטובוס ציבורי ומשאית חשמלית כבדה בכביש בין עירוני (כביש מהיר).	מועד תחילה: רבעון 4 2019 מועד סיום צפוי: רבעון 3 שנת 2023	משרד התחבורה השוודי	8 מיליון ש"ח מהוצאות מו"פ	N/A*
תל אביב אוניברסיטה	ישראל	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.	הפיילוט מהווה התקנה ראשונה בישראל וכולל פריסת 700 מטר מתשתית הטעינה הדינמית של החברה ותחנת טעינה סטטית במסוף האוטובוס תל-אביב אוניברסיטה.	מועד תחילה: אוקטובר 2020 מועד סיום: רבעון 4 שנת 2021.	הרשות לחדשנות	המענק בגין הפרויקט (אשר הוכר כקיצוץ מהוצאות מו"פ) התקבל בחברה לפני שנת 2022.	*N/A
eCharge	גרמניה	הדגמת פתרון הטעינה האלחוטית של החברה לצורך חדירה לשוק הגרמני.	פרויקט הפיילוט יתמקד בנושאים כמו שלמות הכביש, חיבור למקורות אנרגיה מתחדשים לאספקת חשמל לכביש וממשק החיבור עם כלי רכב פרטיים, ובכך יוכיח את הטעינה דינמית אלחוטית עבור יישומי כביש מהיר.	מועד תחילה: רבעון 3 2022 מועד סיום צפוי: רבעון 1 שנת 2024	BAST - רשות החדשנות והמחקר בדרכים הגרמנית	0.9 מיליון ש"ח	רכש והצטיידות שהתהוו במהלך שנת 2022 – 0.7 מיליון ש"ח. רכש והצטיידות שיתהוו בשנת 2023 ואילך – 0.6 מיליון ש"ח.
EnBW	גרמניה	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי	במסגרת הפיילוט צפוי להיות מופעל קו אוטובוס בין מרכזי ההכשרה החדש של EnBW למערכת התחבורה הציבורית המקומית.	מועד תחילה: רבעון 1 2022 מועד סיום צפוי: רבעון 1 שנת 2024	חברת EnBW	3.6 מיליון ש"ח	עלויות שהתהוו עד סוף שנת 2022 – 2.9 מיליון ש"ח. עלויות שיתהוו בשנת 2023 ואילך – עלויות לא מהותיות, וזאת בגין תמיכה מרחוק בפרויקט לאורך תקופת השירות.
Arena of the Future	איטליה	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי	התכנות יישום כביש חשמלי אלחוטי בכביש אגרה וכן שילוב המקלטים של החברה ברכבי	מועד תחילה: רבעון 2 שנת 2022	חברת S.d.P BreBeMi S.p.A	3.1 מיליון ש"ח	עלויות שהתהוו עד לסוף שנת 2022 – 2.6 מיליון ש"ח. עלויות שיתהוו בשנת 2023

0.5 – ואילך – מליון ש"ח.			מועד סיום צפוי: רבעון 2 שנת 2024	נוסעים ובמשאיות כבדות.			
רכש והצטיידות שהתהוו עד לסוף שנת 2022 1.4- מליון ש"ח רכש והצטיידות בשנת 2023 ואילך – הערכות בנושא זה יתנו בהמשך, בהתאם להתקדמות הביצוע של הפרויקט	טרם התקבלו אצל החברה תקבולים.	חברת דן	מועד תחילה: רבעון 2 שנת 2023 מועד סיום צפוי: רבעון 2 שנת 2027	פריסת תשתית הטעינה האלחוטית הסטטית של החברה במסופי קצה (טרמינלים) עבור עד 200 מהאוטובוסים של דן והדגמת מודל עסקי של - CaaS "Service, "טעינה כשירות".	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי	ישראל	דן
רכש והצטיידות שהתהוו עד לסוף שנת 2022 1.8- מליון ש"ח רכש והצטיידות בשנת 2023 ואילך – 1.9 מליון ש"ח	טרם התקבלו אצל החברה תקבולים.	משרד התחבורה של מדינת מישיגן (MDOT)	מועד תחילה: רבעון 2 שנת 2023 מועד סיום צפוי: רבעון 2 שנת 2026	הפיילוט יהווה פריסה ראשונה של טכנולוגיית החברה בארה"ב.	הדגמת פתרון הטעינה של החברה לצורך חדירה לשוק האמריקאי.	ארה"ב	מישיגן
*N/A	בפרויקט זה לא צפויים תקבולים	לא רלוונטי	מועד תחילה: רבעון 4 שנת 2022 מועד סיום צפוי: מתחם הדגמה של הטכנולוגיה של החברה	מחקר משותף עם אוניברסיטת יוטה	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי למקבלי החלטות ושותפים אסטרטגיים בארה"ב	ארה"ב	יוטה

לפרטים בדבר אבני דרך בשלב המחקר והפיתוח של המערכת ראו סעיפים 1.1 ו-0 להלן.

* נכון למועד הדוח, החברה עודנה בשלב המחקר והפיתוח של המוצר, וטרם הגיעה לרמת בשלות אשר מאפשרת ניהול תקציב נפרד לכל פרויקט בפיתוח. לאור האמור, במסגרת ההשפעות הכלכליות של הפרויקטים שבפיתוח, לא נכללה התייחסות להוצאות בגין כל פרויקט, בשים לב לכך שנוכח למועד זה, הוצאות מחקר ופיתוח מהוות חלק מהותי מהוצאות החברה, ובמרבית המקרים אינן ניתנות לשיוך לפרויקט ספציפי, אלא משמשות למספר פרויקטים במקביל. באופן דומה, גם הוצאות בגין כוח אדם אשר עובד על מספר פרויקטים במקביל לא ניתנות לשיוך לפרויקט ספציפי.

להלן יובא פירוט נוסף בדבר ההתקדמות שביצעה החברה בפרויקטים שבטבלה לעיל:

16.3.1 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 האלחוטית של החברה מסוגל לספק לערים דרך נוחה, חסכונית ובת קיימא לטעינה חשמלית של רכבים שונים. במקביל, החל משנת 2019, נטענת לפרקים משאית כבדה מאותה התשתית על מנת להדגים את התאמת מערכת הטעינה האלחוטית לטעינת משאיות בכבישים בין עירוניים.

במהלך שנת 2022, השלימה החברה בהצלחה התקנה של מקטע נוסף של הדור החדש מערכת הכביש החשמלי האלחוטי. במסגרת הפיילוט, מערכת הכביש החשמלי האלחוטי הציגה יכולות משופרות, בכללן העברת אנרגיה למקלט בהספק של כ-30 קילוואט ובנצילות של כ-85%.

כמו כן, החברה זכתה בחוזה להארכה של 400 מטר נוספים של החלק הראשון של התשתית אותו התקינה בגוטלנד, בתמורה לתשלום בסך של כ-2 מיליון אירו. פריסתו של המקטע הנוסף הושלמה במהלך חודש ספטמבר 2022, ובוצעה בטכניקה של פריסה מהירה. בכוונת החברה לבצע במקטע זה בדיקות של יכולות תוכנה ובקרה מתקדמות, לרבות הדגמת רמת טעינה גבוהה לרכבים כבדים.

בתוך כך, בסוף חודש אוקטובר 2022, התקבלו בחברה ממצאי בדיקות שערך מכון מחקר עצמאי תחת משרד התשתיות השוודי, The Swedish National Road and Transport Research Institute ("VTI"). כפי שנמסר לחברה על ידי VTI, הבדיקות בוצעו באמצעות סימולטור רכב כבד וממצאי הבדיקות הראו כי טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הדינאמית של החברה וסלילי הטעינה בפרט, אינם משפיעים לרעה על משך החיים או איכותו של כביש מהיר טיפוסי בשוודיה.

לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים 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, 21 באוקטובר 2021, 3 באפריל 2022 ו-4 באוגוסט 2022 (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, 2022-01-035049, 2022-01-099010, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.2 תל אביב אוניברסיטה – פיילוט שהחל בחודש אוקטובר 2020 בכביש ציבורי בשטח העיר תל אביב בשיתוף עם עיריית תל אביב-יפו וחברת דן, והסתיים בחודש נובמבר בשנת 2021, מאחר ובתקופת הקורונה לא היו לימודים באוניברסיטה ולא היתה תועלת כלכלית בהפעלת השאטל מהרכבת לאוניברסיטה. הפיילוט כלל 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, והיווה 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 כל המימון עבור הפרויקט התקבל מהרשות לחדשנות לפני שנת 2022, לפרטים נוספים על המימון, ראו סעיף 16.9 להלן. לפרטים נוספים אודות הפיילוט בתל אביב אוניברסיטה ראו דוחות מיידיים מהימים 24 בפברואר 2019, 22 במאי 2019, 14 באוקטובר 2020, 17 בינואר 2021 ו-16 במרץ 2021 (מס' אסמכתא: 2019-01-015847, 2019-01-049204, 2020-01-111924, 2020-01-006844 ו-2021-01-036390, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

עוד יצוין, כי באמצעות הפיילוט האמור, קידמה החברה את חתימתם של החוזים עם דן תחבורה (ראו סעיף 16.3.6 להלן), וכן עם חברת אלקטרה אפיקים, ראו פירוט בסעיף 16.4.2 להלן.

16.3.3 eCharge, גרמניה – פרויקט טעינה חשמלית אלחוטית במימון רשות החדשנות והמחקר בדרכים הגרמנית (“BAST” – German Federal Highway Research Institute). זכיית הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה הוכרזה בחודש ינואר 2021. למיטב ידיעת החברה, מטרת הפרויקט היא קידום פתרון כולל וחסכוני 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. הפרויקט נמצא כעת בשלב המחקר שלו. במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2022, התקינה החברה סלילים כאורך של כ-100 מטרים במתחם הניסויים של BAST, למטרות בדיקת יכולות הטעינה וכן עמידות הסלילים בטמפרטורות אספלט שונות והמערכת נמצאת כעת בשלבי הערכה.

לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 31 בינואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-011908), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.4 EnBW, גרמניה – פיילוט המתקיים בין החברה לבין חברת EnBW Energie Baden-Württemberg AG (“EnBW”), שהינה אחת מחברות החשמל הגדולות בגרמניה ובאירופה. הפרויקט נמצא בשלב המחקר שלו. הותקנו 100 מטר של סלילים במתחם הניסויים ב-ENBW והמערכת נמצאת בשלבי הערכה.

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 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 ההפניה.

במהלך שנת 2022, התקשרה החברה בהסכם נוסף עם חברת EnBW בעיר באדן וירמברג, ראו סעיף 16.4.5 להלן.

16.3.5 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 35A 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 35A 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 פיאת 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. הפרויקט נמצא בשלב המחקר שלו.

במהלך שנת 2022, החברה השלימה סדרת ניסויים ובדיקות ביצועים עם יתר השותפים בקונסורציום - יצרניות הרכב המובילות סטלנטיס ו-IVECO ואוניברסיטת פוליטקניקו מילאנו. יצוין, כי באירוע ההשקה של הפיילוט שהחל ביום 10 ביוני 2022, רכב פרטי מסוג פיאת 500 הוטען מהמערכת פרי פיתוח החברה, תוך כדי נסיעה, בהספק ממוצע של כ-15 קילואט ובנצילות ממוצעת של 85%. הרכב נסע במהירות של כ-84 קמ"ש, המהירות המרבית האפשרית במתחם בו מתבצע הפיילוט, וצרך פחות אנרגיה בנסיעתו מאשר הקצב בו הוא נטען (בהקשר זה יצוין כי הרכב החל את יום ההדגמה עם 22% טעינה, וסיים בצהרי היום עם 48% טעינה).

לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים מהימים 8 בנובמבר 2020, 18 במאי 2021, 5 בדצמבר 2021, 14 ביוני 2022 ו-4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2020-01-120024, 2021-01-085704, 2021-01-106078, 2021-01-073528 ו-2022-01-099010), בהתאמה, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.6 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, צפויה החברה להתקין 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 צפוי להיות הגדול מסוגו בעולם לטעינה חשמלית אלחוטית של אוטובוסים חשמליים במסופים תפעוליים.

בהמשך לכך, התקשרו במהלך שנת 2022 החברה ודן בהסכם מפורט המסדיר את השלב המקדמי של שיתוף הפעולה, ראו סעיף 16.4.1 להלן.

16.3.7 פרויקט במדינת מישגן, 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, שיוקם במדינת מישגן, ארה"ב. 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 טרם יצא לפועל, בשל העובדה שאת מועדי ההתקנה של הכביש החשמלי יש לתאם עם הרשות המקומית בהתאם ללוחות הזמנים המוכתבים על ידי הרשות. בהמשך לתיאומים האמורים, החברה החלה בהערכות לפריסת תשתית הכביש החשמלי בחלוקה לשני שלבים – החלק האחד, באורך 300 מטרים, צפוי להתבצע ברבעון השלישי של שנת 2023, והחלק השני, באורך של כ-1.3 ק"מ, צפוי להתבצע במהלך החציון השני של שנת 2024. כמו כן, החברה החלה בפעילות משותפת עם יצרנית הרכב פורד אשר תספק את הרכבים לפרויקט.

יצוין, כי בנוסף לפרויקט האמור, התקשרה החברה בהסכם עקרוני עם משרד התחבורה של מדינת מישגן, כמפורט בסעיף 16.4.6 להלן.

16.3.8 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. הפרויקט אמור לכלול 2 שלבים: בשלב ראשון, תבצע החברה פריסה של כביש אלחוטי דינאמי באורך של כ-50 מטרים מתחת לכביש אספלט להעברת אנרגיה בהספק של כ-20-25 קילוואט, ובשלב 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.

במהלך שנת 2022, השלימה החברה את השלב הראשון, בכך שפרסה את הטכנולוגיה שלה במתחם הדגמה לטעינה אלחוטית ביוטה, ארה"ב, לצורך קיום בדיקות ולצורך ביצוע הדגמה של יכולות החברה בטעינה אלחוטית של משאית חשמלית מתוצרת יצרנית הרכב Keaworth. הפריסה התבצעה במועד, לשביעות רצונם של כל המעורבים.

בהמשך לכך, הוכרה חברת הבת האמריקאית כ"ספק יחיד" במסגרת הליך שקיימה אוניברסיטת יוטה, כמפורט בסעיף 16.4.7 להלן.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, וכך גם הפיילוטים, הפרויקטים ושיתופי הפעולה המפורטים בסעיף זה לעיל, טרם הושלמו, למעט אם צוין במפורש אחרת. הערכות החברה ביחס לתוצאות הפרויקטים המפורטים לעיל, הצלחתם וסיועם בקידום הטכנולוגיה וקידום האסטרטגיה העסקית של החברה הינן "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת החברה. הערכות ואמזנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי

החברה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות 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 31 להלן.

16.4 פרויקטים חדשים שקידמה החברה בתקופת הדוח

16.4.1 הסכם מקדמי עם דן - ביום 29 במרץ 2022, התקשרו החברה ודן בהסכם המסדיר את השלב המקדמי, במסגרתו יוקמו עמדות טעינה עבור כ-14 אוטובוסים במסוף רידינג, וזאת מתוך 200 האוטובוסים אליהם התייחס הסכם העקרונות. התקנתן של עמדות הטעינה עבור השלב המקדמי טרם יצאה אל הפועל, בעיקר בשל דחייה בביצוע ההזמנה של האוטובוסים על ידי דן ועיכוב ביצור שלהם, בעוד שהחברה כבר הצטיידה בחלק הארי של תשתית לצורך ההתקנה בהיקף המוערך בכ-1.1 מיליון ש"ח. בהתאם, פריסת המערכת ביחס ל-14 עמדות אלה צפויה להתרחש במהלך הרבעון השני של שנת 2023, כאשר הזמן הצפוי להפעלתן של העמדות ביחד ל-14 האוטובוסים הוא הרבעון הראשון לשנת 2024. נכון למועד זה, החברה ממתינה לאספקת האוטובוסים על ידי דן על מנת להתקין את המערכות שיוצרו. לפרטים נוספים אודות ההסכם האמור ראו דוח מיידי מיום 5 באוקטובר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-150741-01), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. לפרטים אודות אופן הטיפול החשבונאי בהסכם דן, ראו ביאור 12.ו. לדוחות הכספיים.

16.4.2 אלקטרה אפיקים - בחודש מאי 2022, חתמה החברה על הסכם להתקנת תשתית טעינה אלחוטית ולמתן שירותי תמיכה, תפעול ותוכנה לתשתית הטעינה, עבור 30 אוטובוסים שיוכלו להיטען בו זמנית, 24 שעות ביממה, וזאת בתמורה לתשלום כולל בסך של כ-6.5 מיליון ש"ח. תשתית הטעינה תותקן בחניון אוטובוסים בראש העין, בשטח ייעודי שהוקצה על ידי העירייה במטרה להאיץ את המעבר לתחבורה ציבורית נקייה ושקטה בעיר. החניון משמש את אלקטרה אפיקים כמסוף וחניון לילה, כך שהאוטובוסים החשמליים שתפעיל אפיקים ייטענו באמצעות הטכנולוגיה של החברה במהלך שעות היום והלילה. באופן זה, להערכת החברה, שעות הפעילות של האוטובוסים החשמליים יוארכו וניתן יהיה להפחית את צריכת החשמל שלהם בטעינת הלילה. ראו דוח מיידי מיום 5 במאי 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-057976), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.4.3 התקשרות במזכר הבנות לא מחייב עם חברת Corporate Transportation Group CTG Ltd. ("CTG") – בחודש אוגוסט 2022, התקשרה החברה במזכר הבנות לא מחייב עם חברת CTG, היא חברת תחבורה אמריקאית אשר למיטב ידיעת החברה מפעילה צי של כ-2,800 לימוזינות ומוניות בערים ניו יורק ולאס וגאס. בהתאם למזכר הבנות כאמור, הביעו הצדדים את כוונתם להתקשרות בהסכם מסחרי מחייב במסגרתו החברה תספק ל-CTG שירותי טעינה אלחוטית ושירותים נוספים. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-099010), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.4.4 השתתפות בפרויקט E-MPower בגרמניה – בחודש אוגוסט 2022, הודיעה חברת Electreon GmbH, חברה בת בבעלות מלאה של החברה, כי נבחרה להיות חלק מקונצורסיום שנבחר על-ידי המשרד הפדרלי הגרמני לכלכלה ושינויי אקלים, לבצע את פרויקט E-MPower, אשר יתקצב

על ידי ממשלת גרמניה בסך כולל של 5.7 מיליון אירו, מתוכם צפויה הקבוצה לקבל סך של כ-2.1 מיליון אירו ("E-MPower"). מטרת הפרויקט הינה לפתח מיכון לייצור המוני של מרכיבים מרכזיים בתשתית הטעינה שפותחה על ידי החברה לפרויקטים בקנה מידה רחב. בהתאם לכך, במסגרת הפרויקט יפותחו שיטות להתקנה מהירה של מערכת כביש חשמלי אלחוטי עבור פרויקטים ממשלתיים רחבי היקף. בתוך כך, הקבוצה תפרוס מקטע כביש חשמלי אלחוטי באורך של קילומטר במערכת הכבישים "האוטובאן" בגרמניה שישמש להדגמת יכולות הטעינה של המערכת לציבור הרחב ולמקבלי החלטות. הפרויקט יתבצע בשיתוף פעולה עם קונסורציום של חברות ומכוני מחקר, ביניהם יורוביה, (אשר זהו הפרויקט השלישי בו החברה משתפת עמה פעולה), המחלקה הטכנית (FAPS) באוניברסיטת ארלנגן-נירנברג (FAU) וחברת ריסומט המתמחה באוטומציה ותיעוש של מוצרים (Risomat GmbH Co.KG). לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-099010), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.4.5 פרויקט עם EnBW במדינת באדן וירמברג – בחודש ספטמבר 2022 חתמה החברה הסכם עם EnBW במסגרתו תפרוס החברה מערכת לטעינה אלחוטית דינמית וסטטית בעיר באדן-וירמברג, תמכור לעירייה אוטובוס חשמלי של חברת הייגר, המותאם לטעינה אלחוטית, וכן תספק שירותי תפעול ותחזוקה למערכת למשך שלוש שנים, וזאת תמורת תשלום של כ-3.2 מיליון אירו. לפרטים נוספים אודות התקשרות זו, ראו דוח מידי מיום 14 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-117193), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.4.6 הסכם עקרונות עם משרד התחבורה של מדינת מישגן - בחודש ספטמבר 2022, החברה התקשרה בהסכם עקרונות עם משרד התחבורה של מדינת מישגן, במסגרתו הצדדים התחייבו לפעול לקידום מעמדה של מישגן כמדינה מובילה בכל הנוגע להקמת מערכת כבישים חשמלית. זאת, בין היתר, על ידי יצירת שיתופי פעולה עם שותפים מקומיים, לרבות גורמים מדינתיים, מוניציפליים, מפעילי תחבורה ציבורית, בעלי צי רכב מסחריים וחברות שליחויות, באמצעותם יקודם הפיתוח ותואץ ההטמעה של מערכת הטעינה האלחוטית בסדר גודל מסחרי, על ידי גורמים שונים. להערכת החברה, הפרויקט צפוי להיות מופעל במהלך שנת 2023.

לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים מהימים 1 בפברואר 2022, 4 באוגוסט 2022 ו-21 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתאות: 2022-01-012387, 2022-01-099010 ו-2022-01-097098, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.4.7 הסכם "ספק יחיד" עם אוניברסיטת יוטה - ביום 6 בפברואר 2023 הוכרה Electreon Inc., חברה בת בבעלות מלאה של החברה, כ"ספק יחיד" במסגרת הליך שקיימה אוניברסיטת יוטה בארה"ב, לצורך הקמת פרויקט משותף לחברה הבת, ל-Utah Inland Port Authority ("רשות הנמלים") ולמכון המחקר של אוניברסיטת יוטה, במימון הקרן הלאומית למדע ASPIRE. הפרויקט יכלול בתוכו פיתוח משותף, הקמה והפעלה של כביש "חשמלי" בו תותקן מערכת הטעינה האלחוטית הדינאמית של החברה, בשלב ראשון באורך של כ-1.6 ק"מ. לפי מידע שנמסר לחברה מ-ASPIRE, המימון לפרויקט ינבע מהחלטת בית המחוקקים של יוטה משנת 2021, להקצות מימון בסך של כ-15 מיליון דולר ל-ASPIRE ולרשות הנמלים לצורכי הפחתה של פליטות הפחמן, יצור מקומות עבודה ועידוד צמיחה כלכלית ביישובים שמסביב.

לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים מהימים 8 במרץ 2022, 4 באוגוסט 2022 ו-7 בפברואר 2023 (מסי אסמכתאות: 2022-01-027313, 2022-01-099010, 2023-01-014991 בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.4.8 הסכם עם החברה הכלכלית קיסריה – בחודש מרץ 2023, חתמה החברה על הסכם עם החברה הכלכלית קיסריה, להתקנה ותחזוקה של שתי עמדות טעינה סטטיות בפארק התעשייה בעיר המונה כ-15,000 עובדים, לצורך טעינה של אוטובוס חשמלי שיבצע נסיעות "שאטל" עבור עובדי ואורחי הפארק.

16.5 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 לשילוב 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
יונדאי	רכב קיה Niro	פיילוט מול ה-OEM
הייגר*	אוטובוס מבוסס קבל על	תל אביב ושוודיה
הייגר*	אוטובוס מבוסס סוללות (דגם קודם)	EnBw
הייגר*	אוטובוס מבוסס סוללות (דגם מתקדם 2023 לשוק אירופאי)	Balingen
הייגר*	אוטובוס מבוסס סוללות (דגם מתקדם 2023 לשוק ישראלי)	בשלב זה – דן ואלקטרה אפיקים
אנקאי	אוטובוס מבוסס סוללות	אלקטרה אפיקים
IVECO	אוטובוס עירוני מבוסס סוללות	ברבמי איטליה
IVECO	משאית קלה DAILY E	Brebemi
סטלנטיס (פיאט)	חשמלי פרטי	ברבמי איטליה
סטלנטיס (פיאט)	רכב מסחרי (ואן)	ברבמי איטליה
פולקסווגן	רכב מסחרי (ואן)	BASt
פורד	רכב מסחרי (ואן)	מדינת מישיגן, ארה"ב
טויוטה	רכב היברידי/חשמלי מלא של היצרן	אינטגרציה לטובת מכירת רכב "היוצא מהמפעל" עם מערכות החברה
דנסו (TIER 1)	הטמעת המערכת כקייט AFTERMARKET	עבור OEM ש-DENSO עובדים מולם
GINAF	משאית סמיטריילר חשמלית	שוודיה GOTLAND
KENWORTH	משאית סמיטריילר חשמלית	USU ארה"ב

* בחודש פברואר 2023 התקבל לראשונה אצל החברה אישור תקינה אירופית מלאה של מקלט החברה, כחלק אינטגרלי מהתקינה של האוטובוס עצמו על שלל מערכותיו (ולא כאישור ספציפי שניתן למקלט החברה, כשהוא מותקן על אוטובוס שכבר יצא מהמפעל, כ-Aftermarket).

16.6 התקדמות בקשר עם אבני הדרך במחקר ובפיתוח

להלן עדכון החברה בדבר ההתקדמות שביצעה בקשר עם אבני הדרך במחקר ובפיתוח של המערכת, כפי שהובאו בדוח השנתי לשנת 2021:

מועד משוער לביצוע (נכון למועד הדוח השנתי לשנת 2021)	אבן דרך	בוצע/ לא בוצע והערות
רבעון שלישי 2022	פיתוח סליל כביש משופר עבור טעינה למצב דינמי/סטטי.	בוצע. כפי שדווח בסעיף 16.3.1 לעיל, הותקנה במהלך חודש ספטמבר 2022 בשוודיה מערכת עם יכולות טעינה גבוהה יותר.
רבעון רביעי 2022	פיילוט בגוטלנד, שוודיה – הדגמת מקטע כביש בהספק גבוה.	בוצע. כפי שדווח בסעיף 16.3.1 לעיל, הותקנה במהלך חודש ספטמבר 2022 בשוודיה מערכת עם יכולות טעינה גבוהה יותר.
רבעון רביעי 2022	פרויקט הדגמה ל-BAST בגרמניה – פריסה ותפעול של מקטע דינמי באורך של כ-100 מטר עבור רכב מסחרי חשמלי.	בוצע. במהלך הרבעון הרביעי של שנת 2022, הותקנו סלילים במתחם הניסויים BAST (The Federal Highway Research Institute). ההתקנה כללה פריסת 100 מטר לבדיקת יכולות הטעינה וכן עמידות הסלילים בטמפרטורות אספלט שונות.
רבעון רביעי 2022	התקנה של מערכת טעינה סטטית לחברת דן, פריסה ותפעול של השלב המקדמי במסגרת ההסכם עם דן. לפרטים ראו סעיף 15.3(6) לפרק תיאור עסקי התאגיד בדוח השנתי לשנת 2021.	טרם בוצע עקב עיכוב באספקת האוטובוסים, ההתקנה נדחתה לחציון הראשון של 2023. יצוין כי החברה הצטיידה בתשתית לצורך ההתקנה אך ההתקנה תבוצע בפועל עם הגעת האוטובוסים. לפרטים נוספים אודות הסכם דן, ראו ביאור 12.1. לדוחות הכספיים.
רבעון שלישי 2022	פרויקט הדגמה ביוטה, ארה"ב – פריסה ותפעול של מקטע דינמי באורך של כ-50 מטר עבור רכב משאית היברידית. לפרטים ראו סעיף 15.3(8) לפרק תיאור עסקי התאגיד בדוח השנתי לשנת 2021.	בוצע.
רבעון רביעי 2022	פיתוח מדגים טכנולוגי לטעינה אלחוטית בהספקים גבוהים	בוצע. ראו האמור בסעיף 2 לטבלה, לעיל.

16.7 אבני בדרך הצפויות לשנת 2023 במחקר ובפיתוח

מועד משוער לביצוע בשנת 2023	אבן דרך	
רבעון 2	פיתוח דור 2 של מקלט לרכב פרטי	1
רבעון 3	LSMU- מערכת לטעינה אלחוטית סטטית המנהלת טעינה למספר כלי רכב במקביל, בהספק של כ-500 קילוואט	2
רבעון 3	פיתוח ארכיטקטורת מערכת לדור שני של פתרון טעינה דינאמי תת קרקעי	3
רבעון 3	מערכת בקרה ושליטה מבוססת ענן המנוהלת מרחוק למגוון לקוחות ויישומים	4
רבעון 4	פיתוח פתרון After market לרכבים פרטיים ולרכבי חלוקה	5
רבעון 4	פיתוח מדגים טכנולוגי לטעינה אלחוטית דינאמית בהספקים הגבוהים בכ-50% מהביצועים הקיימים	6
רבעון 4	יעול ואוטומציה של שיטת ההתקנה של המערכת בכביש, ליישום בהיקפים גדולים	7
רבעון 4	פיתוח דור 3 של מקלט לרכב פרטי	8

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, וכך גם הפיילוטס, הפרויקטים ושיתופי הפעולה המפורטים בסעיף זה לעיל, טרם הושלמו, אלא אם צוינו אחרת. הערכות החברה ביחס לתוצאות הפרויקטים המפורטים לעיל, הצלחתם וסיועם בקידום הטכנולוגיה וקידום האסטרטגיה העסקית של החברה 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 31 להלן.

16.8 הוצאות המחקר והפיתוח של החברה

לפרטים נוספים אודות הוצאות המחקר ופיתוח ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים וסעיף 16.12 להלן.

16.9 מענקי הרשות הלאומית לחדשנות טכנולוגית ("רשות החדשנות") וממשרד האנרגיה

להלן יפורטו המענקים שהתקבלו מרשות החדשנות וממשרד האנרגיה נכון ליום 31 בדצמבר 2022:

גובה המענק המצטבר לשנת 2022 שעל החברה להחזיר נכון ליום 31.12.2022, לאחר הצמדה וריבית	התחייבות לתשלום תמלוגים שהוכרה בדוחות הכספיים ליום 31.12.2022 (באלפי ש"ח)*	התחייבות לתשלום תמלוגים שהוכרה בדוחות הכספיים ליום 31.12.2021 (באלפי ש"ח)*	תנאי השבת המענק	סכומי המענק לפי שנה		הפעילות עבורה התקבל המענק ותיאור התמיכה	פרטי המענק
				הסכום שהתקבל (באלפי ש"ח)	השנה בה התקבל המענק		
13,688	1,615	294	קיומן של הכנסות חייבות בתמלוגים בשיעור של 3%	2,036	2015	חממה טכנולוגית	תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מו"פ במסלול מתקדם בשיתוף הון הטבע
				4,050	2018	הפחתת התלות העולמית בנפט על ידי הפיכת ישראל למוקד תעשייה וידע בתחום תחליפי הנפט והתחבורה החכמה	תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מו"פ במסלול השקעות בתחליפי נפט
				6,980	2019	ביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב	תמיכה מרשות החדשנות לביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב
1,571	310	56	קיומן של הכנסות חייבות בתמלוגים בשיעור של 5%	1,500	2015	מערכת הנעה אלחוטית עבור תחבורה ציבורית	תמיכה ממשרד האנרגיה
15,259	1,925	350	-	14,566	-	-	סה"כ

* לא ניתן לשייך את המענקים לפרויקט ספציפי, שכן הם משמשים לכמה פרויקטים של מחקר ופיתוח במקביל.

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

ביום 11 בפברואר 2015, הודיעה רשות החדשנות 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.⁸⁷ למועד הדוח, החברה טרם שילמה תמלוגים כאמור. ליום 31 בדצמבר 2022, הכירה החברה בהתחייבות בדוחותיה הכספיים בגין מענק רשות החדשנות לפרטים נוספים, ראו ביאורים 10 ו-12.ב. לדוחות הכספיים וסעיף 16.9 לעיל.

16.9.2 תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מחקר ופיתוח במסלול השקעות בתחיליפי נפט

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 תחיליפי הנפט והתחבורה החכמה, במסלול השקעות בתחיליפי נפט (תכנית 54680).

על המענק חלות הוראות המנהל הכללי במשרד הכלכלה והתעשייה בקשר עם תכנית לעידוד השקעות בחברות מגובות הון סיכון בתחום תחיליפי נפט לתחבורה⁸⁸ וכן הוראות החוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984, הכללים והנהלים שנקבעו מכוחן, 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 וסעיף 16.9 לעיל.

⁸⁷ 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.

⁸⁸ http://economy.gov.il/legislation/ceoinstructions/instructions/08_21_12_12_2013.pdf

16.9.3 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 וסעיף 16.9 לעיל.

16.9.4 מענק ממשד 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: "תכנית 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, תכנית 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 תכנית 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 תכנית 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 תכנית משרד האנרגיה, 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.

16.10 מענק מממשלת שוודיה

לפרטים נוספים ראו ביאור 12.ג. לדוחות הכספיים וסעיף 16.9 לעיל.

16.11 הסכמי מחקר ופיתוח

ככלל, הטכנולוגיה של החברה מפותחת על ידה באופן עצמאי. לפרטים אודות השתתפות החברה בפילוטרים והדגמת כביש חשמלי ופרויקטים של פיתוח, ראו סעיפים 16.3 ו-16.4 לעיל.

16.12 השקעות צפויות במחקר ופיתוח

החברה מעריכה כי במהלך שניים עשר החודשים ממועד פרסום הדוח תשקיע במחקר ופיתוח בתחום הפעילות, בהתאם למפורט בסעיף 0 לעיל, 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, בין היתר בהתאם למפורט ב סעיפים 16.3 ו-16.4 לעיל.

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.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, והשלמת פיתוח הטכנולוגיה כאמור וכמפורט לעיל, על מוצריה ונדבכיה השונים, טעונה השקעות בפיתוח הטכנולוגיה ובהוצאות מחקר ופיתוח. כל ההנחות והנתונים בקשר עם השקעות צפויות במחקר ופיתוח, וביחס לצורך שעשוי להתעורר בעתיד בהשקעות כאמור, 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 31 להלן.

17. נכסים לא מוחשיים

17.1 הנכסים הלא מוחשיים של החברה כוללים פטנטים הרשומים על שם החברה. הפטנטים המפורטים מתחלקים ל-3 "משפחות", אשר בכל אחת מהן ישנו פטנט אחד מהותי, שאותו בחרה החברה לרשום (בווריאציה כזו או אחרת) במספר טריטוריות. בנוסף, החברה נמצאת בשלב הרישום של פטנטים בתחום הפעילות, כמתואר להלן, כאשר אין כל ודאות כי תהליך הרישום של מי מהפטנטים יושלם.

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

17.3 להלן יובאו פרטים אודות פטנטים מהותיים הרשומים בבעלות החברה בתחום הפעילות, נכון למועד הדוח:

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
ארה"ב	3 מאי 2034	בעלות מלאה של (100%) החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	11,318,845	1
ארה"ב	22 אוקטובר 2031	בעלות מלאה של (100%) החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	10,449,865	2
קוריאה	29 יוני 2037	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	10-2215784	3
קוריאה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2319474	4
יפן	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	6671287	5
הודו	18 ינואר 2038	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	396408	6
בריטניה	31 דצמבר 2033	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	GB2521676	7
שוויץ, גרמניה, צרפת, בריטניה, איטליה, שוודיה, טורקיה	29 יוני 2037	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	EP3478528	8
שוויץ, גרמניה, ספרד, צרפת, איטליה, שוודיה, טורקיה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	EP3089886	9
סין	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	ZL201480074444.8	10

סין	28 יוני 2037	בעלות מלאה של (100%) החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	ZL2017800498428	11
קנדה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2,935,330	12
אוסטרליה	29 יוני 2037	בעלות מלאה של (100%) החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2017287002	13
אוסטרליה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2014374947	14
ארה"ב	5 יולי 2034	בעלות מלאה של (100%) החברה	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	11,376,986	15
בריטניה	20 דצמבר 2038	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	GB2580082	16

17.4 להלן יובאו פרטים אודות סטטוס הבקשות לרישום פטנטים בתחום הפעילות למועד הדוח:

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
ארה"ב	2 מאי 2022	17 אוקטובר 2019	בעלות מלאה (100%) של החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	1
קנדה	29 יוני 2017	30 יוני 2016	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2
יפן	29 יוני 2017	30 יוני 2016	בעלות מלאה (100%) של Electric Road Ltd*.	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	3
קוריאה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של Electric Road Ltd*.	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	4

יפן	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של Electric Road Ltd*.	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	5
הודו	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של Electric Road Ltd*.	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	6
אירופה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של Electric Road Ltd*.	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	7
סין	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	8
קנדה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	9
אוסטרליה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	10
PCT Paris) Convention (Treaty בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו	20 פברואר 2023	20 פברואר 2023 (זו בקשה ראשונה ולכן אין לה תאריך קדימה)	בעלות מלאה (100%) של החברה	METHOD AND SYSTEM FOR OPTIMIZING WIRELESS POWER TRANSMISSION TO AN ELECTRIC VEHICLE ON THE ROAD VIA ADAPTIVE FREQUENCY	11
ארה"ב	21 במרץ 2023	אין	בעלות מלאה (100%) של החברה	METHOD AND SYSTEM FOR POSITIONING A VEHICLE HAVING WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON MAGNETIC FLUX SENSING	12

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

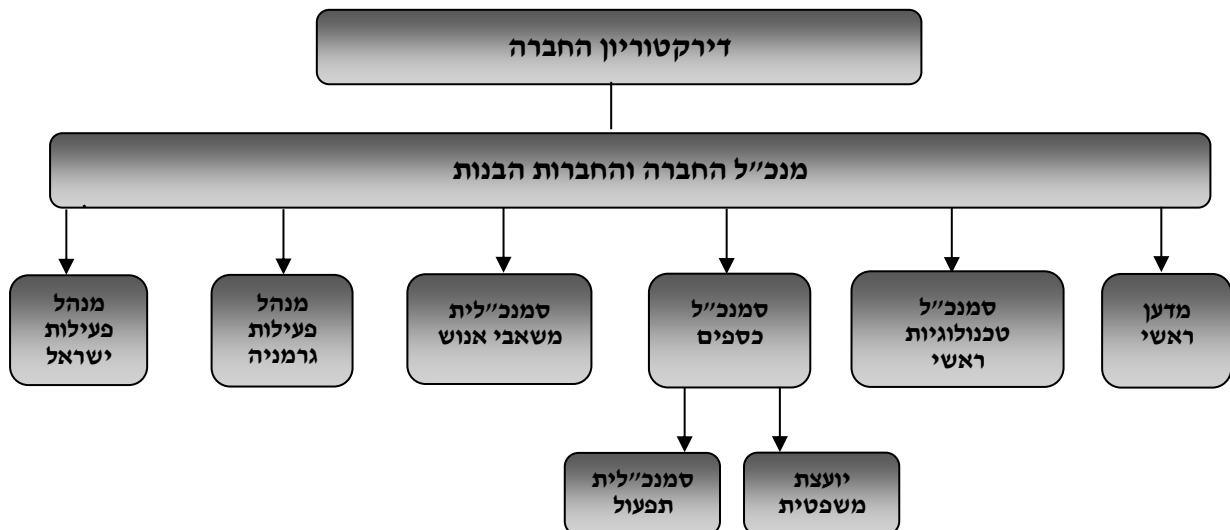
* כאמור בסעיף 1.1 לעיל, עד לחודש מרץ 2021, פעילותה של החברה התבצעה באמצעות החברה הבת אלקטריק רואד בע"מ, חברה בת שהיתה בשליטתה המלאה של החברה, עד השלמת עסקת המיזוג הסטטוטורי שלה עם ולתוך החברה. לפיכך, חלק מהפטנטים ומהבקשות לרישום פטנט, בהתאמה, הם על שמה של אלקטריק רואד בע"מ – וממילא נמצאים בבעלות מלאה של החברה. החברה נמצאת בתהליך של שינוי שם ביחס לכל אותם פטנטים, כך שיהיו רשומים על שמה של החברה.

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

הערכות החברה ביחס לנכסים לא מוחשיים, לרבות ביחס לבקשות לרישום פטנטים, צורך בעיבוי ההגנה על נכסיה הלא מוחשיים של החברה וחשיבותם ביחס להמשך פיתוח הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה, הינם הערכות של החברה בלבד. כל ההנחות והנתונים בקשר עם השקעות צפויות במחקר ופיתוח, וביחס לצורך שעשוי להתעורר בעתיד בהשקעות כאמור, 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 31 להלן.

18. הון אנושי

18.1 להלן תרשים המבנה הארגוני של החברה



18.2 להלן פירוט אודות מצבת עובדי החברה:

מספר עובדים			תחום עיסוק
ליום 31 בדצמבר 2020	למועד הדוח השנתי לשנת 2021	סמוך למועד פרסום הדוח	
2	3	4	הנהלה
2	8	8	מחלקת כספים, משאבי אנוש ואדמיניסטרציה
36	67	73	מחלקת תפעול, פיתוח וייצור
4	10	9	מחלקת שיווק ומכירות
44	88	94	סה"כ

18.3 שינויים מהותיים שחלו במצבת העובדים בתקופה המתוארת בדוח זה ודגשים נוספים

במהלך שנת הדוח, 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.

במהלך שנת 2022, כחלק ממאמצי הטמעת המוצר והתרחבות פעילות החברה בטריטוריות שונות בעולם, החלה החברה להיעזר בשירותיו של מר שימי עזר, כנציג החברה בסין.

יצויין, כי במהלך שנת הדוח חלה התרחבות של המשאב האנושי בישראל ובחברות הבנות, אשר ביססו את מקומן והתממשקותן מול מטה חברת האם בישראל. מאמצי הגיוס האמורים היו פועל יוצא של הגדילה בפעילות העסקית של החברה ולצורכי היערכות לפרויקטים עתידיים. מרבית העובדים אותרו בצורה פרטנית תוך מתן דגש על התאמה מקצועית וערכית-חברתית לרוח ולערכי החברה.

מבלי לגרוע מהאמור, נוכח התמורות בשוק ההון ובתחום ההייטק בפרט, במהלך הרבעון השלישי לשנת הדוח, החליטה הנהלת החברה לעדכן את תכנית גיוס העובדים אשר התוותה החברה בתחילת שנת הדוח, באופן אשר מצמצם משמעותית את התקנים החדשים, כאשר החל מנקודת זמן זו, כל תקן חדש נשקל בקפידה טרם תחילת הליך הגיוס.

18.4 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. יחד עם זאת, בשנת הדוח גייסה החברה אנשי פיתוח בישראל לפעילות המו"פ, ובחברת הבת בגרמניה, אשר עוסקים בפיתוח היבטים הקשורים לאינטגרציה עם כלי רכב ואשר לוקחים חלק ניכר בעבודת הפיתוח, באופן אשר מפחית במידת מה את התלות במנכ"ל (ויו"ר דירקטוריון החברה) ובמדען הראשי.

18.5 הדרכות והכשרת עובדים

בשנת הדוח, נבנתה תוכנית הדרכות שנתית, במסגרתה העובדים מקבלים הכשרה מקצועית מתאימה לתפקיד אותו הם מבצעים, תוך שימת דגש על בטיחות ואיכות התוצר. בתוכנית שולבו גם הדרכות כלליות שהיקפן רחב יותר, לרבות הדרכות כחלק מתוכנית אכיפה פנימית של ניירות ערך ומניעת הטרדה מינית. בנוסף, החברה פועלת לניסוח, אשרור והטמעה של נהלי עבודה מסודרים, אשר חשופים לעובדים בפורטל החברה הפנים ארגוני.

18.6 תכנית תגמול לעובדים

18.6.1 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. ביום 16 בספטמבר 2021, פרסמה החברה מתאר להצעה של כתבי אופציה (שאינם סחירים) הניתנים למימוש למניות רגילות של החברה וביום 3 בנובמבר 2022, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הוספתה של תוכנית משנה אשר תאפשר לחברה להנפיק כתבי אופציה (שאינם סחירים) לניצעים תושבי ארה"ב או הכפופים לדיני המיסים האמריקאים. לפרטים נוספים ראו דוחות מיידיים מהימים 16 בספטמבר 2021 ו-29 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתאות: 2021-01-079582 ו-2022-01-122140), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

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

18.6.3 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 דוח מיידי מיום 21 בדצמבר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-138123), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

18.7 תנאי העסקה והסכמי 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 ולא-תחרות בחברה במהלך תקופת העסקה 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.

18.8 נושאי משרה ועובדי הנהלה בכירים

נושאי המשרה בחברה מועסקים באמצעות הסכם עבודה אישי. לפרטים אודות תנאי העסקתם של נושאי המשרה הבכירה בחברה, ראו בסעיף תקנה 21 בפרק ד' לדוח תקופתי זה.

18.9 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.

19. חומרי גלם וספקים

19.1 חומרי גלם

למועד 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 (ראו גם סעיף 7.2 לעיל) בנוסף, במערכת הכביש החשמלי האלחוטי שמפתחת החברה נערך שימוש בחוטי נחושת (מהם עשויים סלילי המערכת) שמחירם מושפע ממחירי הנחושת בבורסות המתכות.

19.2 ספקים

19.2.1 למועד הדוח, לחברה אין ספקים קבועים. יחד עם זאת, לצורך רכישת חומרי הגלם המפורטים בסעיף 19.1 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.

19.2.2 לפרטים אודות התקשרות עם האטצ'ינסון, 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 מיום 11 ביולי 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-062784), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. יצוין כי נכון למועד זה, טרם נחתם הסכם התקשרות כולל עם האטצ'ינסון המסדיר את מכלול הסוגיות הנוגעות למעבר לייצור המוני של סלילים באמצעות האטצ'ינסון. נוכח העובדה שהחברה עוד נמצאת בשלבים של פיתוח ושיפור הסלילים, לא מצאו הצדדים לנכון לעבור מייצור "ידני" המותאם למאפייניו הייחודיים של כל פרויקט, לייצור המוני.

19.2.3 יחד עם זאת יודגש, כי החברה מקיימת בימים אלה משא ומתן מול האטצ'ינסון בעניין המעבר לייצור ממוכן והמוני של הסלילים, וזאת על רקע התקדמות הפיתוח וצרכי המכרז בשוודיה, בו מתכוונת החברה להגיש הצעתה (באמצעות חברת הבת, אלקטריאון AB) במהלך חודש אפריל 2023. במסגרת המשא ומתן על הסכם ייצור מפורט ומחייב בין הצדדים, מבקשת החברה לקבל את התחייבותה של האטצ'ינסון לייצור בהיקפים, באיכות, במהירות, בזמינות ובאחריות הדרושים לצורך עמידה בדרישות המכרז. ככל שמגיעים אלו יבשילו לכדי חתימה על הסכם מחייב, החברה תדווח על כך כנדרש על פי דין.

הערכות החברה ביחס לצורך עתידי בספקים או בחומרי גלם, זמינותם וחשיבותם בקידום פיתוח טכנולוגיית הכביש החשמלי של החברה, הינם הערכות של החברה בלבד. כל ההנחות והנתונים בקשר עם השקעות צפויות במחקר ופיתוח, וביחס לצורך שעשוי להתעורר בעתיד בהשקעות כאמור, הינם תחזיות, הערכות

ואמזנים 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 31 להלן.

20. השקעות

למועד הדוח, אין לחברה השקעות כלשהן בחברות מוחזקות, שותפויות ומיזמים או השקעות בפעילויות אחרות, למעט המפורט בסעיף 1.3 לעיל וסעיף 25 להלן.

21. מימון

19.3 החברה מממנת את פעילותה בעיקר מהונה העצמי, גיוסי הון ומענקים, ובכלל זה מענקי מדינה. בכוונת החברה, ככל שיתאפשר, לפעול לביצוע גיוסי הון נוספים. זמינות גיוסי הון או חוב עשויים להיות מושפעים מתנאי השוק, ובהם שיעורי האינפלציה והריבית בשוק, כמתואר בסעיף 1.3.1 להלן.

19.4 יצויין כי ביום 26 בפברואר 2023 פרסמה החברה תסקיף מדף נושא תאריך 27 בפברואר 2023, מכוחו רשאית החברה להנפיק סוגי ניירות ערך שונים בהתאם להוראות הדין. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 26 בפברואר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-017893), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. החברה טרם פרסמה הצעה על בסיס תסקיף מדף זה.

19.4.1 מענקי מדינה

לפרטים בדבר מענקי מדינה שקיבלה החברה, ראו סעיפים 16.9 ו-16.10 לעיל.

19.4.2 גיוס הון

לפרטים בדבר גיוסי הון שביצעה החברה באמצעות הצעות פרטיות, ראו סעיף 1.1 לעיל.

19.4.3 ערבויות ושעבודים

לפרטים בדבר פקדונות משועבדים של החברה ראו ביאורים ב.5 ו-ג.5. לדוחות הכספיים.

22. מיסוי

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

23. סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם

23.1 פעילותה של החברה כפופה למגוון רחב של חוקים, תקנות צווים, הנחיות, מסמכי מדיניות, רישיונות והיתרים הנוגעים לאיכות הסביבה ולשינוי אקלים כפי שפורטו בסעיף 8.7.3 לעיל וכפי שיפורטו להלן.

23.2 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. בהקשר זה, מערכת הטעינה האלחוטית של החברה עמדה במבדקי EMC ו-ENF אשר נערכו בהתאם לתקן IEC 61980. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-006045), אשר נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

23.3 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.

23.4 איכות סביבה, בריאות ובטיחות

פעילות החברה, כמו גם של הקבלנים הפועלים עבורה, ספקיה ולקוחותיה, כפופות לחוקים ותקנות בתחומים של איכות הסביבה, בריאות ובטיחות, לרבות חוקים הקשורים לזיהום, הגנה או שימור של הסביבה ומשאבי הטבע, וכן שימוש, טיפול, אחסון, הובלה, שחרור וסילוק, וחשיפה לחומרים ופסולת מסוכנים, כמו גם פסולת אלקטרונית וחומרה, בין אם מסוכנות ובין אם לאו. חוקים ותקנות אלה עשויים לחייב את החברה או אחרים בשרשרת הערך של שלה, לקבל אישורים ולציית לנהלים המטילים מגבלות וחובות שונות.

בישראל, באופן ספציפי, כפופה החברה למגוון רחב של חוקים ותקנות סביבתיות, כאשר העיקריים שבהם מתייחסים לקרינה בלתי מייננת (סעיף 1.1 לעיל) ולפסולת אלקטרונית (סעיף 23.3 לעיל). חוקים ותקנות אלו קובעים את רמות הקרינה המותרות לציוד ולמערכות החברה, וקובעים את האמצעים הנדרשים לטיפול ופינוי של פסולת אלקטרונית. למיטב ידיעת החברה, נכון להיום, היא עומדת בהוראות המהותיות של החוקים והתקנות הנוגעות להגנת הסביבה בישראל ומחזיקה בהיתרים סביבתיים הנדרשים לפעילותה השוטפת.

24. 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.

24.1 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.

24.2 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 (או משרד הכלכלה והתעשייה (ביחד: "חוק המו"פ") וכללי התוכניות, בשל תמיכה שקיבלה החברה בהתאם לחוק המו"פ. יצויין, כי בעקבות התמיכה האמורה, חלות על החברה הוראות מיוחדות לגבי הזכויות והשימוש בידע הקשור בתמיכת רשות החדשנות, במישרין או בעקיפין, לרבות מגבלות בכל הנוגע להעברת הידע מחוץ לישראל (לרבות קבלת אישור מראש ותשלום מוגדל של המענק במקרה של העברת הידע) וכן חובות דיווח שונות.

24.3 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.

24.4 תקינה בינלאומית

לפרטים, ראו סעיף 8.7.3 לעיל.

24.5 תקני איכות

לפרטים, ראו סעיף 8.7.3 לעיל.

25. הסכמים מהותיים

25.1 החברה רואה בפרויקט בגוטלנד, שוודיה (ראו סעיף 16.3.1 לעיל); בהסכם העקרונות וההסכם המסדיר את השלב המקדמי עם חברת דן (ראו סעיף 16.3.6 לעיל); בהסכם עם חברת אלקטרה אפיקים (ראו סעיף 16.4.2 לעיל) ובהסכם "ספק יחיד" עם אוניברסיטת יוטה ועבור ASPIRE (ראו סעיף 16.4.7 לעיל, כהסכמים מהותיים לחברה.

25.2 כמו כן, החברה רואה **במזכר ההבנות האסטרטגי שנחתם עם חברת טויוטה וחברת דנסו**, כהסכם מהותי, ופרטיו יובאו להלן:

ביום 22 במרץ 2023, חתמה החברה על מזכר הבנות אסטרטגי יחד עם שתיים מהחברות המובילות והמוערכות ביותר בתעשיית הרכב העולמית - יצרנית הרכב היפנית "טויוטה", והיצרנית (Teir 1) הגלובלית של חלקי רכב "דנסו". מזכר ההבנות מפרט את העקרונות והתנאים לפיתוח משותף של טכנולוגיית טעינה אלחוטית לרכבים קיימים ולרכבים חדשים, על בסיס הטכנולוגיה שפיתחה החברה. מזכר הבנות זה הוא תוצר של הערכה טכנולוגית מקיפה ומוצלחת של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה שביצעו טויוטה ודנסו, בין היתר במסגרת סקר היתכנות שנערך במטה החברה בבית ינאי במשך שבועיים, בו השתתפו צוותים טכניים של טויוטה ודנסו, ובסיומו נערכה הדגמה של היכולות הטכנולוגיות של המערכת במתחם ההדגמה שבמטה החברה, על רכב היברידי מסוג טויוטה RAV4. במסגרת מזכר ההבנות הסכימו הצדדים כי ישתפו פעולה למימושם של חמישה תוצרים מרכזיים: בראש ובראשונה, טויוטה ודנסו **התחייבו** כי

יפעלו יחד עם צוותי הפיתוח של החברה למען פיתוח משותף של ערכת טעינה אלחוטית המיועדת להתקנה פשוטה על רכבים קיימים (Aftermarket Kit) של מגוון יצרני רכב. בנוסף, **התחייבו** הצדדים לפתח פתרון טעינה אלחוטית שישולב Built-in ברכבי טויוטה חשמליים חדשים כחלק מהליך הייצור. כמו כן, הסכימו הצדדים לשתף פעולה בוועדות התקינה הבינלאומיות לטעינה אלחוטית של רכבים חשמליים; לקיים פיילוט ביפן שמטרתו לבנות מאגד חברות מקומי ולרתום מקבלי החלטות לקידום פרויקטים בתחום הטעינה האלחוטית הדינמית; ולקיים פיילוט בארצות הברית ו/או אירופה לצורך הכנה לפרויקטים מסחריים וביסוס המודל העסקי של החברה. לפרטים נוספים ראו דיווח מיום 23.3.2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-026563), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

25.3 כמו כן, החברה רואה בהסכמי השירותים עם מנכ"ל החברה ועם המדען הראשי, כנושאי משרה בחברה, כהסכמים מהותיים. ראו סעיף 18.4 לעיל.

26. שיתופי פעולה אסטרטגיים

26.1 החברה רואה בשיתופי הפעולה בהסכמים שלהלן, כשיתופי פעולה אסטרטגיים:

26.2 שיתוף הפעולה עם חברת 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 האמור בסעיפים 16.3.6 ו-16.4.1 לעיל.

26.3 שיתוף הפעולה עם חברת יורוביה

לפרטים אודות ההתקשרות במזכר ההבנות בין החברה ליורוביה לקידום ובניית מערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה במדינות גרמניה, צרפת ובלגיה, ראו דוח מידי מיום 6 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-108693), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. כמו כן, לפרטים בדבר הפרויקטים המשותפים בין החברות, ראו סעיף 11.2.2 לעיל.

26.4 שיתוף הפעולה 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 מידיים 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 ההפניה. כמו כן, לפרטים אודות הפרויקטים המשותפים של החברה איתה, ראו סעיף 11.2.3 לעיל.

26.5 שיתוף הפעולה עם חברת ג'ייקובס

לפרטים אודות התקשרות החברה במזכר הבנות מחייב להשקעה פרטית ושיתוף פעולה עם Jacobs Engineering Group Inc. ("ג'ייקובס"), ראו דוח מידי מיום 3 במרץ 2021 (מס' אסמכתא: 2022-01-021408), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. כמו כן, לפרטים אודות הפרויקטים המשותפים לחברה ולג'ייקובס, ראו סעיף 11.1.3 לעיל.

26.6 שיתוף הפעולה עם חברת אלקטרה אפיקים

לפרטים אודות התקשרות החברה בהסכם להתקנה, תפעול ותחזוקה של כ-30 עמדות טעינה במסוף אפיקים בראש העין, ראו סעיף 16.4.2 לעיל.

26.7 שיתוף הפעולה עם חברת EnBW

לפרטים אודות שיתוף הפעולה בין החברה לבין חברת EnBW, ואודות הפרויקטים המשותפים לחברות, ראו סעיף 11.2.4, 16.3.4 ו-16.4.5 לעיל.

26.8 שיתוף הפעולה עם אוניברסיטת יוטה בארה"ב

לפרטים אודות המחקר המשותף עם אוניברסיטת יוטה, כמו גם להכרזה על היותה של החברה "ספק יחיד" במסגרת הליך שקיימה אוניברסיטת יוטה, ראו סעיפים 16.3.8 לעיל.

26.9 שיתוף הפעולה עם חברת טויוטה וחברת דנסו

לפרטים אודות מזכר ההבנות בין החברה לבין חברת טויוטה וחברת דנסו, במסגרתו יכנסו הצדדים לתהליך של פיתוח משותף, ששניים מתוצריו הם פתרון טעינה Built in ברכבים חדשים של טויוטה, וערכת טעינה ל-Aftermarket לרכבים חדשים של מגוון יצרניות ורכבים קיימים, ראו סעיף 25.2 לעיל.

26.10 כמו כן, החברה רואה בשיתופי הפעולה עם יצרניות הרכב, כמפורט בסעיף 16.5 לעיל, כשיתופי פעולה אסטרטגיים.

27. הליכים משפטיים

החברה אינה מנהלת הליכים משפטיים כלשהם.

28. יעדים ואסטרטגיה עסקית

28.1 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. למודל העסקי של החברה, ראו סעיף 3 לעיל.

28.2 במהלך השנה הקרובה, בכוונת החברה להתמקד בפעילויות שלהלן:

28.2.1 השגת יעדי הפיתוח והשלמתם – כמפורט בסעיף 1.1 לעיל, החברה עמדה ביעדי הפיתוח שהציבה לעצמה לשנת 2021, ככל שהשלמתם היתה תלויה בה, ונמצאת כעת בשלב מתקדם של פיתוח המוצר, ואף בקשר עם חלק מרכיבי מערכת הטעינה האלחוטית, פיתחה ובחנה גרסאות מתקדמות. למועד הדוח, החברה שמה לעצמה יעדים נוספים בפיתוח, המפורטים בסעיף 0 לעיל. בנוסף, החברה ממשיכה לתמוך בפילוטרים הקיימים שלה, לרבות ביצוע הבדיקות הנדרשות והצגתם לשותפים הרלוונטיים.

28.2.2 האצת תהליך מסחור הטכנולוגיה – בהמשך למגמה אשר התבטאה במהלך תקופת הדוח, של חתימה על הסכמים ויצירת שותפויות שיאפשרו מסחור של הטכנולוגיה והפצתה בקנה מידה רחב, בכוונת החברה לנקוט בצעדים הנדרשים על מנת להאיץ את התהליכים האמורים, בין היתר באמצעות פיתוח

יכולת ייצור המונית, הרחבת מעגל הספקים (לטווח הקצר והארוך); ביצוע אוטומציה וייעול של יכולת פריסת הטכנולוגיה של החברה בשטח; וכניסה לשותפויות אסטרטגיות נוספות.

28.2.3 גיוון פלטפורמות (מרכבים) – בכוונת החברה להרחיב את שיתופי הפעולה שלה עם יצרני רכב מובילים, ולשלב את יחידת המקלט פרי פיתוחה במגוון רכבים, בין אם כפתרון "אינטגרלי" ברכב, ובין אם כפתרון Aftermarket. להערכת החברה, תהליכים אלה יסייעו בהאצת החדירה של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה בטריטוריות השונות בהן היא פועלת.

28.2.4 התרחבות גלובלית – בכוונת החברה למקד את מאמציה ונוכחותה בעיקר באירופה וארה"ב, באמצעות הרחבת פעילותה הקיימות בשווקים הנוכחיים בהם היא פועלת. כמו כן, בכוונת החברה להרחיב את פעילותה לשווקים נוספים, לרבות שווקי אסיה.

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

28.2.6 השקעה בהון האנושי – ליבת העשייה של החברה היא 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 בשוק האירופי ובשוק האמריקאי, ולצורך כך היא פועלת למען גיוס של בעלי תפקידים ויועצים מובילים בתחומים.

המידע בדבר אסטרטגיית החברה ויעדיה (לרבות השלמת הפיתוח של הכביש החשמלי האלחוט, 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 31 להלן. לפיכך, אין כל ודאות בדבר התממשות כוונותיה של החברה או יישום מוצלח של האסטרטגיה שלה.

29. צפי להתפתחות בשנה הקרובה

29.1 כאמור בדוח החברה לרבעון השלישי לשנת 2022 מיום 24 בנובמבר, 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-141625), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה, החברה הציבה לעצמה יעד הכנסות⁸⁹ לשנים 2023-2024 (להלן: "יעד הכנסות") אשר עומד על סך של כ-102 מיליון ש"ח, כאשר כ-60% מתוך הסכום ינבע מהתקשרויות קיימות (כ-40 מיליון ש"ח) ומהתקשרויות הנמצאות בשלבי משא ומתן/מכרז (כ-22 מיליון). בהמשך לכך, הציגה החברה פירוט אודות ההסכמים הנכללים ב"התקשרויות קיימות" ובחלק מה"פרויקטים בייזום", כמפורט בתשקיף המדף שפרסמה החברה ביום 26 בפברואר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-017893), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה, וכמפורט להלן:

⁸⁹ כולל תקבולים שיקוזזו מהוצאות מחקר ופיתוח.

הכנסות צפויות בשנים 2023-2024 (במיליוני ש"ח)*		סטטוס	שם הפרויקט
2024	2023		
התקשרות קיימת			
0.2	0.8	נחתם	זירת העתיד (Future Arena) באיטליה
2	5	נחתם	אלקטרה אפיקים
0.6	0.4	נחתם	דן תחבורה
9	2	נחתם	פרויקט Balingen בגרמניה
-	-	נחתם	ENBW
4	3	נחתם	פרויקט Empower בגרמניה
-	4	נחתם	פרויקט גוטלנד בשבדיה (תשלום בגין הארכת הפרויקט ב- 300 מטר + תשלום עבור פירוק הפרויקט)
4.9	1.1	נחתם	הפרויקט במדינת מישיגן ארה"ב
-	2	נחתם	פרויקט eCharge בגרמניה
20.7	18.3	סך הכל צפי משוער להכנסות מהתקשרויות קיימות	
התקשרות המצויה בשלב משא ומתן/ מכרז			
15.9	6.9	סך הכל צפי הכנסות מהתקשרויות שטרם דווחו המצויות בשלב משא ומתן/ מכרז	
פרויקטים בייזום			
30	-	בתהליך - להערכת החברה, זכיה צפויה במכרז מוערכת בהסתברות של 40%, ובהתאם הכרה של 40% מהכנסות הפרויקט בשנת 2024	מכרז בשוודיה לחשמול 42 קילומטר (בשלב גיבוש הצעה, הגשה במהלך חודש אפריל 2023. במכרז מתמודדות רק החברות שעברו שלב הליך מוקדם)
6.2	4	בתהליך - להערכת החברה, חתימה על ההסכמים מוערכת בהסתברות של 50%	פרויקטים נוספים בייזום, שטרם דווחו
36.2	4	סך הכל צפי הכנסות מפרויקטים בייזום	

* הכנסות כולל קיזוז מהוצאות מחקר ופיתוח

בהמשך לכך, מבקשת החברה להוסיף ולעדכן כי ברבעון החולף מאז דוח רבעון 3 (ראו דוח מיידי מיום 24 בנובמבר 2022, מס' אסמכתא: 2022-01-141685), עשתה החברה צעדים להגשמת יעד ההכנסות האמור, כך שרכיב ההכנסות מהתקשרויות קיימות ומהתקשרויות במשא ומתן או מכרז עומד על כ-79 מיליון ש"ח (לעומת כ-60 מיליון ש"ח שדווחו ביעד ההכנסות שהוצג בדוח רבעון 3), כמפורט להלן:



האמור בסעיף זה לעיל בדבר יעדי ההכנסות, כולל, בין היתר, מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערכות הנהלת החברה, שנעשו על בסיס המידע והנתונים שהיו בידי הנהלת החברה במועד הדוח. מידע כאמור כולל, בין היתר, יעדים, תחזיות, מטרות, הערכות ו/או אומדנים המתייחסים לאירועים ו/או לעניינים עתידיים, שהתממשותם אינה ודאית ואשר מושפעים בין היתר מגורמים שאינם בשליטת החברה ואשר אין ביכולתה להעריכם מראש או בהתממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 31 להלן.

30. מידע לגבי איזורים גיאוגרפיים

31. 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:

31.1 סיכונים מקרו-כלכליים

31.1.1 מגפת הקורונה העולמית

מגיפת הקורונה השפיעה במהלך השנים 2020-2021 וכן בתחילת שנת 2022 על עסקים ושווקים ברחבי העולם, אולם בהמשך השנה דעכה והשפעותיה פחתו. פעילות החברה ומצבה הפיננסי לא נפגעו מהותית מהקורונה ופעילויות המחקר והפיתוח של החברה נמשכו ללא הפרעה. יתר על כן, הקורונה גרמה לעלייה במודעות הסביבתית, אשר, בשילוב עם תקנות ותמריצים ממשלתיים, הובילה לצמיחה בנתחי השוק של תחבורה חשמלית באירופה.

31.1.2 האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי

להאטה כלכלית ולאי ודאות כלכלית, בשוק הישראלי ו/או העולמי בכלל ובשווקים הפוטנציאליים אליהם החברה מבקשת לחדור בעתיד בפרט, 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. על פי הערכת הבנק המרכזי האירופאי (ECB) בפגישתו האחרונה לשנת 2022, כלכלת גוש האירו צפויה לגלוש למיתון קצר אל תוך הרבעון הראשון של 2023, אך לאחר מכן לחזור לצמיחה חיובית של 0.5% בסיכום שנת 2023. גם בארה"ב התייחסו לתחזיות למיתון במשק, כאשר ברבעון הרביעי לשנת 2022 עלתה הצמיחה ל-2.9%, מעל לתחזיות החזאים. בישראל התוצר צמח בשנת 2022 בקצב מואץ של 6.5%, ורמתו נותרת מעל לקו המגמה של בנק ישראל מזה חמישה רבעים.⁹⁰ להערכת החברה, מיתון קצר יחסית כאמור בהערכות אלו, אינו צפוי להשפיע בצורה מהותית על החברה.

31.1.3 שינויים בשערי ריבית ואינפלציה

בשנת 2022, החלה מגמה כלל עולמית של עלייה בשיעור האינפלציה, אשר באה לידי ביטוי הן במשק הישראלי, הן בשווקים נוספים בהם פועלת החברה. בכדי להתמודד עם העלייה החדה בשיעור האינפלציה, ננקטו צעדים שונים, בישראל ובעולם, אשר כללו בין היתר העלאת ריבית משמעותית. בעקבות צעדים אלה, נצפית בתקופה האחרונה התמתנות מסוימת בעלויות החדות שנראו בשיעורי האינפלציה והריבית בעולם, והבנקים המרכזיים מפרסמים תחזיות זהירות להפחתה באינפלציה ובריבית בעקבותיה, על פני השנים הקרובות. לפרטים נוספים, ראו סעיף 7.1 לעיל.

לאור העובדה שהחברה פועלת במספר שווקים ברחבי העולם (וביניהם, ישראל, ארה"ב ואירופה), היא עשויה להיות מושפעת משינויים בסביבת האינפלציה והריבית. בין היתר, החברה עשויה להיות מושפעת מעלייה במחירי חומרי גלם עקב עליית האינפלציה במדינות מהן רוכשת החברה חומרי גלם, ומהשפעת הגורמים המאקרו כלכליים על עלויות ההעסקה והאנרגיה במדינות אלה ובמדינות הפעילות של החברה. יצוין כי נכון למועד דוח זה מממנת החברה את פעילותה בעיקר על ידי שימוש בהונה העצמי, גיוסי הון וקבלת מענקים, והיא אינה מחזיקה קווי אשראי או התקשרה בהסכמי הלוואה. לאור האמור, נכון למועד דוח זה, השפעת עליית הריבית על החברה אינה מהותית. עם זאת, ככל שהחברה תשקול קבלת אשראי, הלוואה או גיוס חוב, לשיעור הריבית במשק תהיה השפעה על תנאי העמדת מימון כאמור.

31.1.4 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 ועלויות להשפיע על רווחיותה. כמפורט בסעיף 7.3 לעיל, במהלך חודש ינואר 2023, החלה הממשלה לקדם תוכנית לביצוע שינויים מהותיים במערכת המשפט

⁹⁰ <https://www.boi.org.il/publications/pressreleases/55237>

בישראל. שינויים אלה עשויים להשפיע על שערי החליפין ועל חוזקו של השקל מול מטבעות שונים, ועשויה להשפיע בין היתר על יחסי ההמרה וזמינות מטבע זר.

31.1.5 המצב הביטחוני, המדיני והפוליטי 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.

נוסף על האמור לעיל, וכמפורט בסעיף 7.3 לעיל, במהלך חודש ינואר 2023, החלה הממשלה לקדם תוכנית לביצוע שינויים במערכת המשפט בישראל. שינויים אלה עשויים להביא לחוסר יציבות חברתית ופוליטית, לצד השפעה שלילית על מצב המשק הישראלי והכלכלה בישראל, וזאת בהתאם להתבטאויות והערכות כלכלניים בכירים במשק (לרבות נגיד בנק ישראל), וכן על פי דוח של אגף התקציבים באוצר ושל הכלכלנית הראשית באוצר. למועד אישור הדוח, לאירועים האמורים לא קיימת השפעה מהותית על פעילותה של החברה. אולם, ככל שההערכות המתוארות לעיל תתממשנה במלואן או בחלקן, עלול הדבר להשפיע על שערי מט"ח, על זמינות ועלות מקורות המימון של החברה שידרשו לחברה לצורך הרחבת פעילותה העסקית.

31.1.6 המצב הגיאוגרפי-פוליטי בין אוקראינה ורוסיה

כמפורט בסעיף 7.3 לעיל, ללחימה בין המדינות והמשבר הגיאוגרפי-פוליטי נרשמות השפעות נרחבות גם על הכלכלה העולמית, ובין היתר, תנודתיות גבוהה בשוקי ההון בארץ ובעולם ובשערי מטבע, ונוצר משבר אנרגיה באירופה, אשר הוביל, בין היתר, לעליית מחירי הגז והנפט שבעקבותיו נקט האיחוד האירופי בפעולות למען מעבר לתחליפי דלקים ולקידום פתרונות אגירת אנרגיה, טעינה ושימור אנרגיה, אשר עשויות לתרום לאימוץ והטמעת מערכות מסוג אלו שמפתחת החברה.

למועד אישור הדוח, לאירועים הגיאוגרפי-פוליטיים האמורים לא קיימת השפעה מהותית על פעילותה של החברה. אולם, בשל היעדר יכולתה של החברה להעריך כיצד תתפתח הלחימה באוקראינה, את התרחבות המשבר הגיאוגרפי-פוליטי כאמור, התרחבות הסנקציות באופן בו יחולו גם על החברה או את ההשפעה של אלה על המשק הישראלי ככלל מחד, והפוטנציאל בקידום פתרונות אגירת אנרגיה, טעינה ושימור אנרגיה מאידך, אין ביכולתה של החברה להעריך בשלב זה את ההשפעה האפשרית, אם בכלל, שתהיה לאלה על תוצאות פעילותה בעתיד.

31.2 סיכונים ענפיים

31.2.1 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.

31.2.2 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 הרלוונטית 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 להוצאות משמעותיות. יחד עם זאת, החברה פועלת לקידום הוודאות בכל הנוגע לתקינה, וחלק מפעולותיה כבר נשאו פרי למועד הדוח. לפרטים בדבר הסביבה הרגולטורית בה פועלת החברה, ראו סעיף 8.7.3 לעיל.

31.2.3 גיוסי הון ומקורות מימון

תחום המחקר והפיתוח בתשתיות ובתעשיית הרכב דורש נזילות גבוהה מאוד לטווח ארוך לשם השגת תוצאות עסקיות אפקטיביות. עם זאת, אין כל ודאות כי יעלה בידי החברה לגייס מקורות מימון נוספים, ככל שידרשו, לשם ביצוע השלבים המתקדמים וההכרחיים לפיתוח מוצרים אלה. יכולתה של החברה לבצע גיוסי הון נוספים כאמור עשויה להיות מושפעת מגורמים שונים שאינם בשליטת החברה, ובפרט משינויים בסביבה הכלכלית, לרבות תנודות בשיעור האינפלציה והריבית. לפרטים אודות העלייה בשיעור האינפלציה והריבית בתקופת הדוח והשפעתה האפשרית על החברה, ראו סעיף 31.1.3 לעיל. יצוין כי העדר אמצעי מימון מספקים עלול לגרום להפסקת פעילותה העסקית של החברה.

31.2.4 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.

31.2.5 ניסויים אגב הליך הפיתוח

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

31.2.6 תחרות

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. לפירוט נוסף אודות המתחרים של החברה, ראו סעיף 12 לעיל.

31.2.7 סייבר ואבטחת מידע

החברה עושה שימוש תדיר במערכות מידע, תקשורת ומחשבים לצורך פעילותה השוטפת. במערכות אלה מוחזקים, בין היתר, מידע בעניין מוצרי החברה והטכנולוגיה שלה, מידע על עובדיה ונתונים

כספיים וכלכליים בקשר עם פעילותה. חלק מהמוצר אותו מפתחת החברה הינו מוצר מבוסס תוכנה, אשר כולל תקשורת בין שרתים חיצוניים לבין יחידות הקצה. נוסף על כך, מוצרי החברה מחוברים לענן באופן המאפשר שמירה ועיבוד של נתוני טעינה שונים. כך, בין היתר, החברה עושה שימוש בנתונים אלה לצורך התייעלות, פיתוח המוצר וכן לצורך פיתוח שירותי "טעינה חכמה". מערכות אלה חשופות לאיום של חדירה של גורמים בלתי מורשים, אשר עשויים להביא לפגיעה הן ביכולת החברה לעשות שימוש במערכות אלה הן בשמירת המידע שנאסף בהן ובהגנה עליו.

החברה פועלת להגנה על מערכותיה השונות, לשימוש בתוכנות הגנה עדכניות ובשירותי ענן מתקדמים ולשימור יכולת ההתאוששות שלה במקרה של מתקפת סייבר. כך, קיימים בחברה מערכים טכנולוגיים המנטרים את תשתיות החברה ומפקחים על רכש בתחומי המחשוב וה-IT. לשם הקמת ותפעול מערכים אלה, גייסה החברה מנהל IT, וכן התקשרה עם גורמי מקצוע חיצוניים (לרבות CISO חיצוני), המבקרים את התהליך. כמו כן, העמידה החברה ביטוח סייבר; והחלה לפעול בהתאם לנהלים פנימיים בתחומי הסייבר ואבטחת המידע, אשר אושרו על ידי הנהלת החברה ואשר יבחנו על ידה אחת לשנה, ומקפידה להתעדכן ולדון בנושא באופן תדיר. הסיכונים בתחומי הסייבר ואבטחת המידע נבחנים על ידי דירקטוריון החברה אחת לשנה, לכל הפחות. תחת נהלי החברה, לצורך שמירת ההגנה הרציפה ומודעות בקרב העובדים, מועברת אחת לשנה הדרכה בנושא אבטחת מידע לכלל עובדי החברה. כמו כן, מקפידה החברה להעביר הדרכות ייעודיות לצוותים ולתחומי עיסוק בחברה אשר להם נגיעה לתשתיות טכנולוגיות או לחומרים רגישים.

עם זאת, אין ודאות ביחס ליכולתה של החברה למנוע אירוע של מתקפת סייבר או לצמצם השפעותיו על פעילותה. אירוע כאמור עשוי להביא לפגיעה ביכולת החברה להחזיר את פעילות מערכותיה בתוך זמן סביר או לפגיעה ביכולתה לעמוד בביקוש או בצרכי לקוחותיה. כמו כן, החברה עשויה להידרש לעלויות ביחס לפעולות מנע כאמור ולצורך תיקון נזק שעשוי להיגרם עקב פריצה או אירוע של מתקפת סייבר. נכון למועד הדוח, למיטב ידיעת החברה לא התרחש אירוע סייבר חריג אשר לו השפעות מהותיות על פעילותה.

31.3 סיכונים ייחודיים לחברה

31.3.1 אי השלמת מחקר ופיתוח

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.

31.3.2 מסחור ושיווק מוצרי החברה

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.

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

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.

31.3.4 אי קבלת אישורים נדרשים

החברה פועלת בטריטוריות שונות, כאשר בכל אחת מהן עשויות להיות דרישות רגולטוריות אחרות בדבר האישורים וההיתרים הנדרשים על מנת לבצע את פעילות ההתקנה ופעילות החיבור לחשמל בפרט. קשיים פוטנציאליים אלה עשויים לגרום לכך שההתקנה ו/או הייצור לא יהיו כדאיים מבחינה מסחרית, או לעכב את שלב מסחור המוצרים בחלק מהטריטוריות.

31.3.5 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 17 לעיל, כולן או מקצתן, לא תתקבלנה מכל סיבה שהיא, ובכלל זה מסיבות שאינן בשליטת החברה.

31.3.6 דירוג הסיכונים

בטבלה להלן מוצגים גורמי הסיכון העיקריים שתוארו לעיל, אשר דורגו בהתאם להערכת החברה, על פי ההשפעה העשויה להיות להם על עסקיה בתחום הפעילות:⁹¹

מידת ההשפעה של גורם הסיכון			
השפעה גבוהה	השפעה בינונית	השפעה נמוכה	
סיכונים מקרו-כלכליים			
		X	מגפת הקורונה העולמית
X			האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי
	X		שינויים בשערי ריבית ואינפלציה
	X		חשיפה לשינויים בשערי מטבע זר
	X		המצב הביטחוני, המדיני והפוליטי בישראל

⁹¹ 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 ההשפעה של גורם הסיכון			
השפעה גבוהה	השפעה בינונית	השפעה נמוכה	
		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	סייבר ואבטחת מידע
סיכונים ייחודיים לחברה			
	X		אי השלמת מחקר ופיתוח
	X		מסחור ושיווק מוצרי החברה
	X		ביקוש למוצרי החברה בעתיד ומחיריהם ויכולת החברה להגדיל את מכירותיה בעתיד
		X	אי קבלת אישורים נדרשים
	X		קניין רוחני

האמור בסעיף זה לעיל בדבר סיכונים פוטנציאליים העומדים בפני החברה, הסיכוי להתממשותם והסיכון שהם מעמידים כלפי פעילות החברה ותוכניתה העסקית, הינם 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, במשא ומתן עם יצרני רכבים או בהתממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים לעיל.



פרק ב'

דוח הדירקטוריון על מצב עסקי החברה

31 בדצמבר 2022

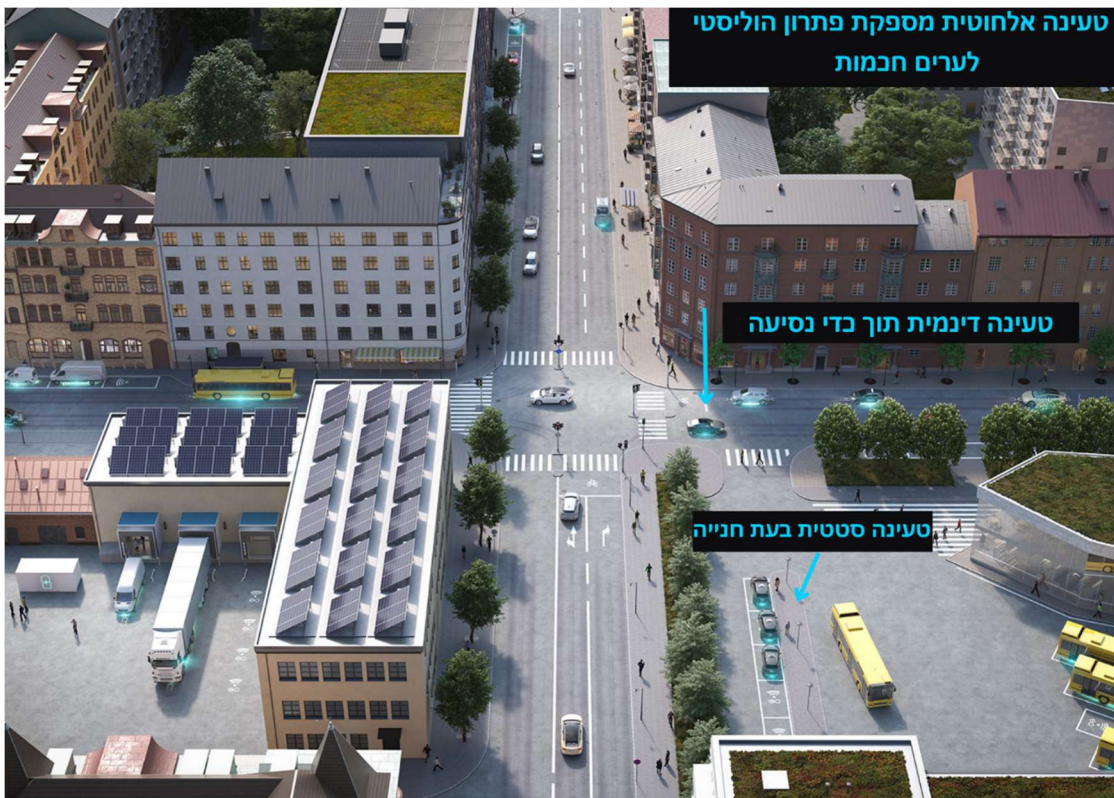
דירקטוריון אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") מתכבד בזאת להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה והחברות הבנות שלה (להלן יחד: "הקבוצה") ליום 31 בדצמבר 2022 ("שנת הדוח" או "תקופת הדוח") ולשנה שהסתיימה במועד הדוח ("מועד הדוח"), בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 ("תקנות הדוחות").

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. 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. 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. הטכנולוגיה מאפשרת שני מצבי טעינה: טעינה סטטית, במצב בו כלי הרכב חונה בחניון או במסוף, וטעינה דינמית כאשר הרכב נמצא בנסיעה.



המעבר לתחבורה חשמלית כרוך באתגרים רבים, בייחוד עבור חברות המנהלות ציי רכבים מסחריים. שני 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 הדינאמית (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, לאור אופיה של החברה כחברת מחקר ופיתוח, ועל רקע העדר הוודאות באשר להצלחת פיתוח מוצריה השונים ו/או בהחדרתם לשווקים הרלוונטיים, במקרה של כישלון 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 לגייסי 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 יעדי המחקר והפיתוח, וכן אודות הפיילוטס והפרויקטים שהחברה מבצעת, ראו סעיפים 16.6-16.7, ו-16.3-16.4, בהתאמה, בפרק א' לדוח.

1.3. השפעות נגיף הקורונה (COVID-19) – מגיפת הקורונה השפיעה במהלך השנים 2020-2021, וכן בתחילת שנת 2022, על עסקים ושווקים ברחבי העולם, אולם בהמשך השנה דעכה והשפעותיה פחתו ופינו מקום להשפעות עליית האינפלציה והריבית העולם (לפרטים נוספים, ראו סעיף 1.4 להלן). פעילות החברה ומצבה הפיננסי לא נפגעו מהותית מהקורונה ופעילויות המחקר והפיתוח של החברה נמשכו ללא הפרעה. יתר על כן, הקורונה גרמה לעלייה במודעות הסביבתית, אשר, בשילוב עם תקנות ותמריצים ממשלתיים, הובילה לצמיחה בנתחי השוק של תחבורה חשמלית באירופה.

1.4. גילוי ייעודי בדבר השפעות האינפלציה ושינויים בשיעורי הריבית על החברה

בשנת 2022, החלה מגמה כלל עולמית של עלייה בשיעור האינפלציה, אשר באה לידי ביטוי הן במשק הישראלי, הן בשווקים נוספים בהם פועלת החברה. כך למשל, שיעור האינפלציה בגוש האירו עמד על 8.5% בקצב שנתי (נכון לינואר 2023), זאת לאחר שעמד על 5% (קצב שנתי) בתחילת 2022. בישראל עמדה האינפלציה בקצב שנתי של 5.4%, מעל לגבול העליון של יעדי בנק ישראל, ובארה"ב עמד שיעור האינפלציה על 8%, עלייה חדה ביחס לנתון הדומה בתחילת שנת 2021.

בכדי להתמודד עם העלייה החדה בשיעור האינפלציה, ננקטו צעדים שונים, בישראל ובעולם, אשר כללו בין היתר העלאת ריבית משמעותית. כך, כחלק מצעדים אלה, החל מחודש יולי 2022 העלה הבנק המרכזי

האירופאי (ECB) את הריבית עד לרמה של 3.0% (נכון לחודש מרץ 2023). בנק ישראל פעל גם הוא להעלאת הריבית, כאשר לאחרונה ביצע העלאה נוספת בשיעור של 0.5%, כך שהריבית במשק הישראלי עומדת על 4.25% (נכון לפברואר 2023). גם בארה"ב ננקטו פעולות דומות, כאשר נכון לחודש מרץ 2023 עומד אמצע טווח הריבית בארה"ב על כ-5.0% כאשר הרמה הצפויה בשנת 2023 הינה 5.6%.

בעקבות צעדים אלה, נצפית בתקופה האחרונה התמתנות מסוימת בעלויות החדות שנראו בשיעורי האינפלציה והריבית בעולם, והבנקים המרכזיים מפרסמים תחזיות זהירות להפחתה באינפלציה ובריבית בעקבותיה, על פני השנים הקרובות.

לאור העובדה שהחברה פועלת במספר שווקים ברחבי העולם (ובניהם, ישראל, ארה"ב ואירופה), היא עשויה להיות מושפעת משינויים בסביבת האינפלציה והריבית. בין היתר, החברה עשויה להיות מושפעת מעליה במחירי חומרי גלם עקב עליית האינפלציה במדינות מהן רוכשת החברה חומרי גלם, ומהשפעת הגורמים המאקרו כלכליים על עלויות ההעסקה והאנרגיה במדינות אלה ובמדינות הפעילות של החברה. יצוין כי נכון למועד דוח זה מממנת החברה את פעילותה בעיקר על ידי שימוש בהונה העצמי, גיוסי הון וקבלת מענקים, והיא אינה מחזיקה קווי אשראי או התקשרה בהסכמי הלוואה. לאור האמור, נכון למועד דוח זה, השפעת עליית הריבית על החברה אינה מהותית. עם זאת, ככל שהחברה תשקול קבלת אשראי, הלוואה או גיוס חוב, לשיעור הריבית במשק תהיה השפעה על תנאי העמדת מימון כאמור.

יובהר כי סעיף זה, הכולל בחלקו תחזיות לגבי שיעור האינפלציה ו/או הריבית, הינו בגדר מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה אינו וודאי, מתייחס לאירועים עתידיים ונסמך, בין היתר, על פרסומים של גורמים מקצועיים והערכות החברה, נכון למועד הדוח. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים שאינם בשליטת החברה.

2. תמצית מגמות ואירועים מרכזיים בפעילות העסקית של החברה בתקופת הדוח ועד מועד פרסום הדוח

2.1. זכייה במכרז של מדינת מישגן להקמת כביש הטעינה האלחוטי הראשון בארה"ב

ביום 1 בפברואר 2022, הודיע משרד התחבורה של מדינת מישגן בארה"ב בשיתוף עם המשרד לתחבורה עתידית וחשמול של המדינה על זכייתה של החברה במכרז להקמת פרויקט להדגמת טעינה אלחוטית אשר יכלול פריסת כביש טעינה אלחוטי באורך של כ-1.6 ק"מ ועמדות סטטיות לטעינה אלחוטית. הפרויקט במישגן צפוי להיות מופעל במהלך שנת 2023 ברובע של העיר דטרויט שמשמש גם כרובע המרכזי של החדשנות בתחבורה של חברת פורד. לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 1 בפברואר, 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-012387), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

2.2. הצלחה בסדרת ניסויים למערכת טעינה אלחוטית דינמית וסטטית לרכב נוסעים

ביום 10 בפברואר 2022, הודיעה החברה על השלמת סדרת ניסויים לטעינה סטטית ולטעינה דינאמית של רכב נוסעים באמצעות מערכת הטעינה האלחוטית פרי פיתוחה, ועל כוונתה לשווק פתרון טעינה זה לציי מוניות וציים של תחבורה שיתופית עירונית, בין היתר, באמצעות ביצוע פרויקטים לפריסת מערכת הטעינה האלחוטית שפיתחה החברה ברציפי המתנה בשדות תעופה ובתחנות רכבת. לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 10 בפברואר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-017116), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

2.3. מזכר הבנות מחייב לשת"פ אסטרטגי עם ג'ייקובס

ביום 3 במרץ 2022, דיווחה החברה על חתימת מזכר הבנות מחייב לשיתוף פעולה אסטרטגי עם Jacobs Engineering Group Inc. ("ג'ייקובס"), לפיו מנהלי החברה וג'ייקובס ייפגשו על בסיס רבעוני לדיון בהזדמנויות רכש וישתפו פעולה בשיווק שירותי טעינה אלחוטית בארה"ב. בנוסף, מזכר ההבנות קובע כי לחברה ולג'ייקובס תהיינה זכות סירוב ראשונה הדדית להצטרפות להסכמי ביצוע משותפים בקשר לפרויקטי טעינה אלחוטית עם גופים מסוימים, ביניהם מספר רשויות תחבורה עירוניות מהגדולות בארה"ב. כמו כן, לצדדים תהיה זכות הצעה ראשונה הדדית להצטרפות להסכמי ביצוע משותפים בקשר עם כל הצעה להגיש הצעות לפרויקטי טעינה אלחוטית בצפון אמריקה. בנוסף, במסגרת מזכר ההבנות המחייב ג'ייקובס התחייבה כי תבצע מאמצים מסחריים לקידום מוצרי החברה ללקוחותיה הקיימים והעתידיים. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 3 במרץ 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-021408), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

2.4. התקשרות בהסכם מחקר עם אוניברסיטת יוטה במסגרתו תיפרס הטכנולוגיה של החברה במתחם

הדגמה לטעינה אלחוטית

ביום 8 במרץ 2022, דיווחה החברה על התקשרות בהסכם למחקר משותף עם אוניברסיטת יוטה, 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. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 8 במרץ 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-027313), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

2.5. הארכת משך פרויקט החברה בשוודיה

ביום 3 באפריל 2022, הודיעה החברה על כי מנהל התחבורה השוודי החליט להאריך את משך הפיילוט בקשר עם פרויקט הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה באי גוטלנד שבשוודיה, וכי בגין הארכה זו תקבל החברה מימון נוסף ממנהל התחבורה השוודי בסך של כ-2 מיליון יורו. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 3 באפריל 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-035049), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

2.6. עסקה להתקנת תשתית טעינה אלחוטית ושירותים לחברת התחבורה הציבורית אפיקים

ביום 12 במאי 2022, התקשרה החברה עם אלקטרה אפיקים בע"מ ("אפיקים") בהסכם להתקנת תשתית טעינה אלחוטית עבור 30 אוטובוסים שיוכלו להיטען בו זמנית, 24 שעות ביממה. בנוסף, במסגרת ההסכם תספק החברה לאפיקים שירותי תמיכה, תפעול ותוכנה לתשתית הטעינה. בתמורה לשירותים תשלם אפיקים לחברה סך כולל של כ-6.5 מיליון ש"ח, אשר תשולם בכפוף להעברתה ממשדד התחבורה לאפיקים. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 15 במאי 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-057976), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

2.7. השתתפות החברה בפרויקט E-MPower בגרמניה

ביום 4 באוגוסט 2022, הודיעה החברה כי החברה וחברה בת שלה בגרמניה נבחרו על-ידי המשרד הפדרלי הגרמני לכלכלה ושינויי אקלים להיות חלק מקונסורציום אשר יבצע את "E-MPower", שהינו פרויקט שלמיטב ידיעת החברה מטרתו הינה לפתח מיכון לייצור המוני של מרכיבים מרכזיים בתשתית הטעינה שפותחה על ידי החברה לפרויקטים בקנה מידה רחב. בהתאם לכך, במסגרת הפרויקט יפותחו שיטות להתקנה מהירה של מערכת כביש חשמלי אלחוטי עבור פרויקטים ממשלתיים רחבי היקף. בתוך כך, הקבוצה תפרוס מקטע כביש חשמלי אלחוטי באורך של קילומטר במערכת הכבישים "האוטובאן" בגרמניה שישמש להדגמת יכולות הטעינה של המערכת לציבור הרחב ולמקבלי החלטות. למיטב ידיעת החברה, הפרויקט יתוקצב על-ידי ממשלת גרמניה בסך כולל של 5.7 מיליון אירו, כאשר מתוך סכום זה, להערכת החברה, תקבל הקבוצה סך של כ-2.1 מיליון אירו. לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-099010), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

2.8. הסכם לשיתוף פעולה עם חברת האנרגיה EnBW במסגרתו יוקם כביש חשמלי אלחוטי באורך של 1

ק"מ ושני מפרצי טעינה סטטיים במדינת באדן-וירטמברג בגרמניה

ביום 14 בספטמבר 2022, דיווחה החברה על החברה כי לאחר פיילוט מוצלח שביצעה החברה בעיר Karlsruhe בגרמניה, נחתם הסכם נוסף בינה לבין חברת AG Wurttemberg-Baden Energie ("EnBW") אחת החברות המובילות בגרמניה בתשתיות טעינה מהירה לרכבים חשמליים וספקית פתרונות. כחלק מההתקשרות לצורך ביצוע הפרויקט, החברה תפרוס מערכת לטעינה אלחוטית דינמית וסטטית בעיר במדינת באדן-וירטמברג, תמכור לעירייה אוטובוס חשמלי של חברת HIGER המותאם לטעינה אלחוטית, וכן תספק שירותי תפעול ותחזוקה למערכת למשך שלוש שנים, וזאת תמורת תשלום של כ-3.2 מיליון אירו. לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 14 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-117193), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

2.9. הסכם עם משרד התחבורה של מדינת מישיגן בארה"ב

ביום 20 בספטמבר 2022, חתמה החברה על הסכם עם משרד התחבורה של מדינת מישיגן בארה"ב במסגרתו הצדדים התחייבו לפעול לקידום מעמדה של מישיגן כמדינה מובילה בכל הנוגע להקמת מערכת כבישים חשמלית אלחוטית, וזאת, בין היתר, על ידי יצירת שיתופי פעולה עם שותפים מקומיים, לרבות גורמים מדינתיים, מוניציפאליים, מפעילי תחבורה ציבורית, בעלי צי רכב מסחריים וחברות שליחויות, באמצעותם יקודם הפיתוח ותואץ ההטמעה של מערכת כבישים חשמלית אלחוטית בסדר גודל מסחרי, על ידי גורמים שונים. תקופת ההסכם הינה 5 שנים ממועד חתימתו. בנוסף, הצדדים התחייבו לפעול בשיתוף פעולה לגיוס תקציבים ומשאבים מדינתיים ופדראליים עבור הגברת השימוש ברכבים חשמליים והוצאתם לפועל של פרויקטים להקמת מערכת כבישים חשמלית אלחוטית וזאת כדי לעמוד במטרה של חישובול צי הרכבים של מדינת מישיגן עד שנת 2030. לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 21 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-097098), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

2.10. גיוס הון במסגרת הקצאה פרטית מהותית

לפרטים נוספים, ראו סעיף 6.1 להלן.

2.11. בחירת החברה כ"ספק יחיד" לפיתוח, הקמה והפעלה של כביש חשמלי ביוטה עם ASPIRE ורשות

הנמלים Utah Inland Port

ביום 6 בפברואר 2023, הוכרה, Inc Electreon. חברה בת בבעלות מלאה של החברה ("החברה הבת"), כ"ספק יחיד" במסגרת הליך שקיימה אוניברסיטת יוטה בארה"ב, לצורך הקמת פרויקט משותף לחברה הבת, לרשות הנמלים ביוטה, ולמכון המחקר של אוניברסיטת יוטה, במימון הקרן הלאומית למדע ASPIRE, אשר יכלול בתוכו פיתוח משותף, הקמה והפעלה של כביש "חשמלי" בו תותקן מערכת הטעינה האלחוטית הדינאמית של החברה, בשלב ראשון באורך של כ-1.6 ק"מ. לפי מידע שנמסר לחברה מ-ASPIRE, המימון לפרויקט ינבע מהחלטת בית המחקרים של יוטה משנת 2021, להקצות מימון בסך של כ-15 מיליון דולר אמריקאי. לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 7 בפברואר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-014991), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

2.12. מזכר הבנות אסטרטגי עם חברת Toyota וחברת Denso, לפיתוח משותף של מערכת טעינה אלחוטית

שתשולב ברכבי Toyota חדשים (כחלק מהליך הייצור) וברכבים קיימים (Aftermarket)

ביום 22 במרץ 2023, חתמה על מזכר הבנות אסטרטגי יחד עם שתיים מהחברות המובילות והמוערכות ביותר בתעשיית הרכב העולמית - יצרנית הרכב היפנית Toyota Motor Corporation ("טויוטה"), והיצרנית (Teir 1) הגלובלית של חלקי רכב Denso Corporation ("דנסו"). מזכר הבנות מפרט את העקרונות והתנאים לפיתוח משותף של טכנולוגיית טעינה אלחוטית לרכבים קיימים ולרכבים חדשים, על בסיס הטכנולוגיה שפיתחה החברה. מזכר הבנות זה הוא תוצר של הערכה טכנולוגית מקיפה ומוצלחת של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה שביצעו טויוטה ודנסו, בין היתר במסגרת סקר היתכנות שנערך במטה החברה בבית ינאי במשך שבועיים, בו השתתפו צוותים טכניים של טויוטה ודנסו, ובסיומו נערכה הדגמה של היכולות הטכנולוגיות של המערכת במתחם ההדגמה שבמטה החברה, על רכב היברידי מסוג טויוטה RAV4. במסגרת מזכר הבנות הסכימו הצדדים כי ישתפו פעולה למימוש של חמישה תוצרים מרכזיים: בראש ובראשונה, טויוטה ודנסו התחייבו כי יפעלו יחד עם צוותי הפיתוח של החברה למען פיתוח משותף של ערכת טעינה אלחוטית המיועדת להתקנה פשוטה על רכבים קיימים (Aftermarket Kit) של מגוון יצרני רכב. בנוסף, התחייבו הצדדים לפתח פתרון טעינה אלחוטית שישולב Built-in ברכבי טויוטה חשמליים חדשים כחלק מהליך הייצור. כמו כן, הסכימו הצדדים לשתף פעולה בוועדות התקינה הבינלאומיות לטעינה אלחוטית של רכבים חשמליים; לקיים פיילוט ביפן שמטרתו לבנות מאגד חברות מקומי ולרתום מקבלי החלטות לקידום פרויקטים בתחום הטעינה האלחוטית הדינמית; ולקיים פיילוט בארה"ב ו/או אירופה לצורך הכנה לפרויקטים מסחריים וביסוס המודל העסקי של החברה. לפרטים נוספים ראו דיווח מיום 23 במרץ 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-026563), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

3. המצב הכספי של החברה

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2021	2022	
	אלפי ש"ח		
נכסים			
הקיטון נבע בעיקר מהצטיידות עבור פרויקטים וכן משימוש לפעילות מחקר ופיתוח.	124,412	67,600	מזומנים ושווי מזומנים
הגידול נובע מהפקדה לפיקדון משועבד לזמן קצר בגין פרויקט אפיקים.	300	1,419	פיקדון משועבד לזמן קצר
יתרת לקוח בגין הכרה בהכנסה בגרמניה.	-	1,282	לקוחות
הגידול נבע בעיקר מהצטיידות בחומרים לקראת פרויקטים עתידיים.	7,882	22,947	חייבים ויתרות חובה
הגידול נובע מהצטיידות לקראת פרויקטים בגרמניה, איטליה, מישגן ואפיקים.	7,548	5,678	נכסים בגין חוזים עם לקוחות
הגידול נבע מהפקדה לפיקדון משועבד לטובת פרויקט אפיקים.	76	4,000	פיקדון משועבד
הגידול נבע בעיקר משיפורים במושכר במתחם החברה, בניכוי הוצאות פחת שוטפות.	8,488	8,914	רכוש קבוע
הגידול נבע בעיקר מהצטיידות מראש לקראת פרויקטים בארה"ב, ישראל ובאירופה.	6,279	10,440	הוצאות מראש לזמן ארוך
ללא שינוי.	22,859	22,859	הוצאות מראש לזמן ארוך בגין דן
שינוי לא מהותי.	1,487	1,337	נכסים בגין זכות שימוש
	179,331	146,476	סך נכסים
התחייבויות והון			
הגידול נובע בעיקר מגידול בספקים בגין הצטיידות לפרויקטים, גידול בהפרשה לתמלוגים וכן גידול בהפרשה לחופשה.	11,399	19,521	זכאים, יתרות זכות וספקים
הקיטון נבע מהפחתה שוטפת של חוזי חכירה בהתאם להוראות תקן דיווח כספי בינלאומי (IFRS) 16, חכירות.	1,406	1,321	התחייבות בגין חכירה
	12,805	20,842	סך התחייבויות
	166,526	125,634	סך ההון

4. תוצאות הפעילות

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			סעיף
	2020	2021	2022	
	אלפי ש"ח			
הגידול בהכנסות בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נבע מהכרה בהכנסה בגין פרויקטים בגרמניה ובאיטליה.	-	-	8,650	הכנסות
הגידול הינו בגין ההכנסה הנ"ל.	-	-	7,140	עלות ההכנסות
	-	-	1,510	רווח גולמי
הגידול בהוצאות מחקר ופיתוח בשנת הדוח ביחס לאשתקד, נבע בעיקר מהוצאות שכר גבוהות יותר עקב גידול במספר העובדים בחברה וכן בגין ההתקדמות בפילוט בשוודיה ופרויקט ההדגמה ביוטה.	35,183	43,616	58,011	הוצאות מחקר ופיתוח
הקיטון בשנת הדוח נבע מתקבולים שהתקבלו אשתקד מרשות החדשנות בפרויקט בתל אביב.	(20,068)	(9,306)	(7,499)	בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
הגידול בהוצאות שיווק ופיתוח עסקי בשנת הדוח נבע בעיקר מהוצאות בגין חדירה לשוק האמריקאי, שכר כתוצאה מגידול במצבת כוח האדם, מתגמול מבוסס מניות, וכן מהגברת פעילות השיווק והפיתוח העסקי באירופה ובישראל.	3,266	14,547	21,410	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
הגידול בהוצאות הנהלה וכלליות בשנת הדוח נבע בעיקר מגידול במצבת כוח האדם וכן משירותי ייעוץ ושירותים מקצועיים.	4,680	10,263	12,368	הוצאות והנהלה וכלליות
	-	-	268	הוצאות אחרות
	23,061	59,120	83,048	הפסד מפעולות
	164	(1,574)	(466)	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
	23,225	57,546	82,582	הפסד לשנה
	272	(1,107)	484	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
	23,497	56,439	83,066	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
	2020	2021	2022	
	אלפי ש"ח			
	23,497	56,439	83,066	הפסד כולל
בגין תשלום מבוסס מניות.	5,500	17,597	14,415	התאמות בגין יישום IFRS 2
	17,997	38,842	68,651	הפסד מתואם לשנה

5. נזילות ותזרימי מזומנים

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2021	2022	
	אלפי ש"ח		
הגידול בתזרימי המזומנים ששימשו לפעילות שוטפת בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נבע בעיקרו מהצטיידות מראש לקראת פרויקטים בישראל, ארה"ב ואירופה ומהמשך פיתוח.	(55,806)	(76,262)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות שוטפת
המעבר מתזרימי המזומנים שנבעו מפעילות השקעה בשנת הדוח, לעומת תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות השקעה אשתקד, נבע בעיקרו מהפקדה לפיקדון בנקאי לזמן קצר וכן בגין הפקדה לפיקדון בנקאי בגין העמדת ערבות לחברת אפיקים.	134,920	(7,242)	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות השקעה (ששימשו לפעילות השקעה)
הגידול בתזרימי המזומנים מפעילות מימון בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נבע בעיקר ממימוש כתבי אופציה.	9,081	27,094	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות מימון
	88,195	(56,410)	גידול (קיטון) במזומנים ובשווי מזומנים

6. מקורות מימון

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

6.1 גיוסי הון

ביום 5 במרץ 2023, השלימה החברה הקצאה פרטית מהותית של 667,666 מניות רגילות של החברה וכן 667,666 כתבי אופציה (לא סחירים) הניתנים למימוש לעד 667,666 מניות רגילות של החברה, ל-12 ניצעים, ביניהם בעלי מניות בחברה ודירקטור מכהן בחברה, במסגרת גיוס הון בסך של כ-43.3 מיליון ש"ח. גיוס ההון במסגרת ההנפקה הפרטית המהותית האמורה נעשה, בין היתר, לצורך תמיכה בהכנות

אותן מקיימת החברה להגשת הצעה באמצעות חברת הבת השוודית, אלקטריאון AB (בבעלות מלאה של החברה) במכרז ראשון מסוגו בעולם, למיטב ידיעת החברה, שפרסמה ממשלת שוודיה, בחודש נובמבר 2022, למספר מצומצם של מציעים אשר השלימו בהצלחה את הליך המיון המוקדם, שעניינו התקנה של מערכת טעינה חשמלית על גבי כביש באורך של כ-42 ק"מ, המיועדת לטעינת משאיות כבדות. לפרטים נוספים ראו דוחות מידיים מהימים 19 בינואר 2023 ו-7 בפברואר 2023 (מס' אסמכתאות: 2023-01-009762, ו-2023-01-013021, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

6.2. מימוש אופציות

במהלך תקופת הדוח מומשו 260,275 אופציות לא רשומות (כולל מימושים של עובדים) ו-96,018 אופציות (סדרה 2) למניות החברה, בהיקף כולל של 27,798 אלפי ש"ח.

6.3. מענקים ממשלתיים ואחרים

לפירוט אודות מענקים ממשלתיים, ראו סעיפים 16.9 עד 16.10 בפרק א' לדוח זה.

ב. היבטי ממשל תאגידי

7. 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.

8. 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: רונית נועם, דירקטורית חיצונית, משה קפלינסקי, דירקטור, ויוסף טנא, דירקטור חיצוני. לפרטים נוספים אודות הדירקטורים האמורים, ראו תקנה 26 בפרק ד' לדוח זה.

9. 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, שלומית הרט, ושני דירקטורים חיצוניים, רונית נועם ויוסף טנא.

10. גילוי בדבר המבקרת הפנימית של החברה

10.1. שם המבקרת הפנימית: רו"ח שרון כהן.

10.2. תאריך תחילת הכהונה: 10 באוקטובר 2021.

- 10.3. 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.
- 10.4. 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.
- 10.5. 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.
- 10.6. 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.
- 10.7. הממונה הארגוני על המבקר הפנימי: הממונה הארגוני על המבקר הפנימי הינו יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה.
- 10.8. 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.
- 10.9. ביקורת חו"ל או של תאגידים מוחזקים: תכנית הביקורת הפנימית מתייחסת גם לתאגידים המוחזקים על ידי החברה.
- 10.10. היקף העסקה: המבקרת הפנימית הועסקה בשנת 2022 בהיקף של 220 שעות בשנה. היקף העסקתה של המבקרת הפנימית נקבע, בין היתר, בהתחשב באופי והיקף פעילות החברה.
- 10.11. 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.

10.12. 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.

10.13. דיון וחשבון מבקר הפנים: דוחות הביקורת מוגשים בכתב ליו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה ולחברי ועדת הביקורת, ונידונים בוועדת הביקורת. בשים לב למועד מינויה של המבקרת הפנימית, במהלך שנת 2021 ערכה המבקרת הפנימית סקר סיכונים וביום 17 בפברואר 2022, התקיים דיון בוועדת הביקורת של החברה בנושא. במהלך שנת 2022 הוגש דוח מבקר הפנים בנושא ניהול משאבי אנוש ושכר, אשר נידון בוועדת הביקורת בתאריך 14 בדצמבר 2022.

10.14. 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 מטרות הביקורת הפנימית בחברה.

10.15. 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.

11. גילוי על רואה החשבון המבקר של התאגיד

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

11.2. שכר טרחת רואה החשבון המבקר: להלן נתונים בדבר שכר הטרחה ששולם לרואה החשבון המבקר בגין שירותי ביקורת, שירותים הקשורים לביקורת, שירותי מס ושירותים אחרים ביחס לשנים 2021 ו-2021 (באלפי ש"ח):

שירותים אחרים	שירותי מס	שירותי ביקורת ושירותים קשורים לביקורת	
-	48	254	2022
849 ^(*)	37	272	2021

^(*) במהלך שנת 2021, הסתייעה החברה ברואה החשבון המבקר לבחינת אפשרויות שונות לגיוס ו/או רישום כפול של מניותיה למסחר בבורסה בחו"ל.

11.3. 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

12. אירועים מהותיים במהלך תקופת הדוח ולאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

לפרטים בדברים אירועים מהותיים במהלך תקופת הדוח ולאחר תאריך הדוח, ראו סעיף 2 לעיל וכן ביאור 20 לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2022.

13. אומדנים חשבונאיים קריטיים

לפרטים, ראו ביאור 3 לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2022.

14. מצבת התחייבויות של החברה לפי מועדי פירעון ליום 31 בדצמבר 2022

לפרטים בדבר מצבת התחייבויות החברה לפי מועדי פירעון, ראו דוח מצבת התחייבויות שמפרסמת החברה במקביל לפרסום הדוח, אשר המידע על פיו מובא בדוח בדרך של הפניה.

15. אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

דוח בדבר אפקטיביות הבקרה על הדיווח הכספי ועל הגילוי מצורף כנספח ה' לדוח זה.

28 במרץ, 2023

רונית נעם

דירקטור

ברק דואני

סמנכ"ל כספים

אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל



28 במרס 2023

לכבוד:
חברי הדירקטוריון חברת אלקטריאון וירלס בע"מ
הדסה נעורים, בית ינאי

אדונים נכבדים,

הנדון: מכתב הסכמה להכללה בקשר עם תשקיף מדף של החברה מחודש פברואר 2023

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפנייה) של הדוחות שלנו המפורטים להלן בקשר לתשקיף המדף מחודש פברואר 2023.

- א. דוח רואה החשבון המבקר מיום 28 במרס 2023 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2022 ו- 2021 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022.
- ב. דוח רואה החשבון המבקר מיום 28 במרס 2023 על ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2022.

בכבוד רב,

קסלמן וקסלמן
רואי חשבון
PwC Israel

אלקטריאון וירלס בע"מ

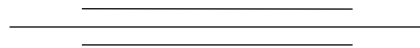
דוח שנתי 2022

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוח שנתי 2022

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 2022 ו-2021 ואת הדוחות המאוחדים על רווח או הפסד, ההפסד הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דיעה 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 מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין בדוחות הכספיים הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מיידגמית של ראיות התומכות בסכומים ובמידע שבדוחות הכספיים. ביקורת כוללת גם בחינה של כללי החשבונאות שישמו ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון וההנהלה 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 2022 ו-2021 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022, 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 2022, והדוח שלנו מיום 28 במרס 2023 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

ענייני מפתח בביקורת

ענייני מפתח בביקורת הם עניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, לדירקטוריון החברה ואשר, לפי שיקול דעתנו המקצועי, היו משמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים לתקופה השוטפת. עניינים אלה כוללים, בין היתר, כל עניין אשר: (1) מתייחס, או עשוי להתייחס, לסעיפים או לגילויים מהותיים בדוחות הכספיים וכן (2) שיקול דעתנו לגביו היה מאתגר, סובייקטיבי או מורכב במיוחד. קבענו כי אין ענייני מפתח בביקורת לתקשר.

קסלמן וקסלמן

רואי חשבון

פירמה חברה ב-PricewaterhouseCoopers International Limited

תל-אביב,

28 במרס 2023



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 ומידיים), התש"ל-1970

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של אלקטריאון וירלס בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד - החברה) ליום 31 בדצמבר 2022. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפיסקה הבאה. הדייקטוריון וההנהלה 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 תיקוניו (להלן "תקן ביקורת (ישראל) 911"). רכיבים אלה הינם: (1) בקורות ברמת הארגון, לרבות בקורות על תהליך העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקורות כלליות של מערכות מידע; (2) בקורות על תהליך הרכש; (3) בקורות 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 שבקורות 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 2022.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022, והדוח שלנו, מיום 28 במרס 2023 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים.

קסלמן וקסלמן
רואי חשבון
פירמה חברה ב- PricewaterhouseCoopers International Limited

תל-אביב,
28 במרס 2023

אלקטריאון וירלס בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

31 בדצמבר		ביאור	
2021	2022		
אלפי ש"ח			
			נכסים
			נכסים שוטפים:
124,412	67,600	א'5	מזומנים ושווי מזומנים
300	1,419	ב'5	פיקדון משועבד לזמן קצר לקוחות
-	1,282		חייבים ויתרות חובה
7,882	22,947	6	נכסים בגין חוזים עם לקוחות
7,548	5,678		
140,142	98,926		
			נכסים שאינם שוטפים:
76	4,000	ג'5	פיקדון משועבד לזמן ארוך
29,138	33,299	ו'12	הוצאות מראש לזמן ארוך
8,488	8,914	7	רכוש קבוע
1,487	1,337	8	נכסים בגין זכות שימוש
39,189	47,550		
179,331	146,476		סך נכסים
			התחייבויות והון
			התחייבויות שוטפות:
2,986	7,594		ספקים ונותני שירותים
8,413	11,927	10	זכאים ויתרות זכות
590	1,014	8	חלויות שוטפות של התחייבות בגין חכירות
11,989	20,535		
		12	התקשרויות והתחייבויות תלויות
			התחייבויות שאינן שוטפות:
816	307	8	התחייבויות בגין חכירות
12,805	20,842		סך התחייבויות
		13	הון:
329,484	371,658		מניות רגילות, פרמיה על מניות, אופציות וקרנות אחרות
828	344		קרן הון מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
(163,786)	(246,368)		יתרת הפסד
166,526	125,634		סך ההון
179,331	146,476		סך התחייבויות והון

ברק דואני
סמנכ"ל כספים

רונית נועם
דירקטור

אורן עזר
יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 28 במרס 2023.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור
2020	2021	2022	
אלפי ש"ח (למעט נתוני ההפסד למניה)			
-	-	8,650	
-	-	7,140	
-	-	1,510	
35,183	43,616	58,011	14
(20,068)	(9,306)	(7,499)	
15,115	34,310	50,512	
3,266	14,547	21,410	15
4,680	10,263	12,368	16
-	-	268	
23,061	59,120	83,048	
236	1,434	503	17
(72)	(3,008)	(969)	17
164	(1,574)	(466)	
23,225	57,546	82,582	
272	(1,107)	484	
23,497	56,439	83,066	
2.60	5.99	8.35	18

הכנסות
 עלות ההכנסות
 רווח גולמי
 הוצאות מחקר ופיתוח, נטו:
 הוצאות מחקר ופיתוח
 בניכוי - השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
 הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
 הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
 הוצאות הנהלה וכלליות
 הוצאות אחרות
 הפסד מפעולות
 הוצאות מימון
 הכנסות מימון
 הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
 הפסד לשנה
 הפסד (רווח) כולל אחר 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	יתרת הפסד	קרן הון מתרגום דוחות כספיים	מניות רגילות, פרמיה על מניות, אופציות וקרנות אחרות	
9,691	(83,015)	(7)	92,713	יתרה ליום 1 בינואר 2020
(23,225)	(23,225)	-	-	תנועה במהלך שנת 2020:
(272)	-	(272)	-	הפסד כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ מרכיב ההטבה בהענקת אופציות לעובדים ודירקטורים
5,500	-	-	5,500	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
(57,546)	(57,546)	-	-	תנועה במהלך שנת 2021:
1,107	-	1,107	-	הפסד לשנה
14,016	-	-	14,016	רווח כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
28,979	-	-	28,979	תגמול הוני בגין עסקת דן (ראה ביאור 112')
9,899	-	-	9,899	מימוש כתבי אופציה
166,526	(163,786)	828	329,484	יתרה ליום 31 בדצמבר 2021
(82,582)	(82,582)	-	-	תנועה במהלך שנת 2022:
(484)	-	(484)	-	הפסד לשנה
14,415	-	-	14,415	הפסד כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
27,759	-	-	27,759	מימוש כתבי אופציה, נטו מהוצאות הנפקה
125,634	(246,368)	344	371,658	יתרה ליום 31 בדצמבר 2022

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

1 - (המשך)

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2020	2021	2022
אלפי ש"ח		
(17,274)	(55,806)	(76,262)
(3,117)	(3,063)	(2,576)
-	-	141
(135,300)	135,000	-
10	3,014	193
-	(31)	(5,000)
(138,407)	134,920	(7,242)
447	9,549	28,108
(167)	(405)	(953)
(85)	(63)	(61)
177,930	-	-
178,125	9,081	27,094
22,444	88,195	(56,410)
12,592	35,137	124,412
101	1,080	(402)
35,137	124,412	67,600

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת (ראה נספח)

תזרימי מזומנים מפעילות השקעה:

רכישת רכוש קבוע
תמורה ממימוש רכוש קבוע
פירעון (הפקדת) פיקדונות בתאגידים בנקאיים
ריבית שהתקבלה
הפקדה לפיקדון 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 (קיטון) במזומנים ושווי מזומנים

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה

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

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לגמר השנה

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

2 - (סיום)

אלקטריאון וירלס בע"מ
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים (המשך)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2020	2021	2022
אלפי ש"ח		
(23,225)	(57,546)	(82,582)
723	1,352	1,769
-	-	275
155	423	1,017
5,500	17,597	14,415
-	(3,004)	(231)
85	63	61
(146)	16	(63)
<u>(16,908)</u>	<u>(41,099)</u>	<u>(65,339)</u>
-	-	(1,282)
(2,468)	(14,034)	(17,793)
2,102	(673)	8,152
<u>(366)</u>	<u>(14,707)</u>	<u>(10,923)</u>
<u>(17,274)</u>	<u>(55,806)</u>	<u>(76,262)</u>

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

הפסד לשנה	
התאמות בגין:	
פחת והפחתות	
הפסד הון בגין מימוש רכוש קבוע	
הפחתת נכסים בגין זכויות שימוש	
מרכיב ההטבה בהענקת אופציות ויחידות מניה חסומות	
הכנסות ריבית מפיקדון	
הוצאות ריבית בגין חכירה	
הפסד (רווח) מהפרשי שער בגין מזומנים ושווי מזומנים	
שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות תפעוליים:	
גידול בלקוחות	
גידול בחייבים ויתרות חובה	
גידול (קיטון) בספקים וזכאים אחרים	
מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת	

ב. מידע בדבר פעילויות מימון שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

349	-	חייבים בגין אופציות עובדים שמומשו
1,170	839	הכרה בנכס כנגד התחייבות בגין חכירות חדשות
25,398	-	תגמול הוני בגין עסקת דן (ראה ביאור 112')
<u>26,917</u>	<u>839</u>	

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 - אלקטרואד) לתוך החברה והחל ממועד זה הפעילות של אלקטרואד מתבצעת בחברה.

ב. 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), של ElectReon Wireless France (להלן - אלקטריאון צרפת) ושל ספירהד השקעות (ביו) בע"מ (להלן ביחד - הקבוצה).

ג. משבר נגיף הקורונה

בחודש דצמבר 2019, התפרצה בעיר וואהן שבסין מגיפה שמקורה בנגיף הקורונה COVID-19, אשר התפשטה במהירות ברחבי העולם, מתחילת שנת 2020, וגרמה לאי ודאות בכלכלה העולמית ולנזק כלכלי עצום בעקבות השבתת עסקים רבים, האטה בייצור, עיכוב במשלוחים והשבתה חלקית של התחבורה הפנים ארצית והבינלאומית (להלן - משבר נגיף הקורונה). כחלק מההתמודדות עם משבר נגיף 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 הייתה השפעה ישירה על ענפים שונים במשק.

במדינת ישראל התפרצו במהלך השנים 2020, 2021 ו-2022 שישה "גלים" של נגיף קורונה. בעקבות כך, בשנים 2020 ו-2021, ננקטו על ידי ממשלת ישראל צעדים מסוגים שונים אשר כללו הטלת סגרים, הגבלות על תנועה והתקהלות והגבלות על פתיחת מקומות מסחר. נכון ליום 31 בדצמבר 2022, 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 ובהחייביותיה לצורך המשך ביצוע הפרויקטים בהם היא נוטלת חלק.

ד. השפעת הסכסוך בין רוסיה לאוקראינה

בסוף חודש פברואר 2022, פרצה לחימה בין רוסיה לאוקראינה, בעקבות פלישת צבא רוסיה לשטח אוקראינה. בתגובה לפלישה, מדינות רבות בעולם ובראשן ארה"ב, הטילו על רוסיה סנקציות כלכליות משמעותיות, כולל הטלת מגבלות על המערכת הבנקאית ברוסיה שמקשות או מונעות העברת כספים.

למרות השפעותיה הנרחבות של הלחימה על הכלכלה העולמית, לא קיימת השפעה מהותית על פעילותה של החברה. אולם, בשל היעדר יכולתה של החברה להעריך כיצד תתפתח הלחימה באוקראינה, את התרחבות המשבר הגיאוגרפי-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.

ה. השפעות האינפלציה והריבית

בעקבות התפתחויות מאקרו כלכליות ברחבי העולם שהתרחשו במהלך שנת 2022, חלה עלייה בשיעורי האינפלציה בארץ ובעולם. כחלק מהצעדים שנקטו על מנת לבלום את עליית המחירים, החלו הבנקים המרכזיים בעולם, ובכללם בנק ישראל, להעלות את שיעור הריבית. הנהלת החברה עוקבת באופן שוטף אחר ההתפתחויות בארץ ובעולם, בוחנת את ההשלכות על פעילותה ואת דרכי ההתמודדות במידה וידרשו. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, לעלייה בשיעור האינפלציה והריבית אין השפעה מהותית על פעילות החברה.

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 2022 ו-2021 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022, מציינים 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.
- 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.
- 3) הקבוצה מנתחת את ההוצאות שהוכרו ברווח או הפסד לפי שיטת סיווג המבוססת על מאפייני הפעילות של ההוצאות.
- 4) תקופת המחזור התפעולי של הקבוצה הינה 12 חודשים.
- 5) החברה לא צירפה לדוחות כספיים אלה מידע כספי נפרד בשל זניחות תוספת המידע. החברה מחזיקה בבעלות מלאה בספירהד, באלקטריאון גרמניה, באלקטריאון ארה"ב, באלקטריאון צרפת 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 2022, 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 שיבצעו לה מאותה ישות. חברות בנות נכללות באיחוד באופן מלא החל מהמועד שבו מושגת השליטה בהן על ידי הקבוצה. איחודן מופסק במועד שבו מפסיקה השליטה. יתרות ועסקות תוך קבוצתיות בגין עסקות בין חברות הקבוצה בוטלו. המדיניות החשבונאית המיושמת בחברות הבנות שונתה לפי הצורך, על מנת להבטיח עקביות עם המדיניות החשבונאית שאומצה על ידי הקבוצה.

ג. דיווח מגזרי:

מגזרי פעילות מדווחים לפי אותו בסיס המשמש לצורכי 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 הדולר מול השקל	שיעור השינוי בשער החליפין של SEK מול השקל	שיעור השינוי בשער החליפין של האירו מול השקל	
6.6	(1.8)	13.2	שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022
(10.8)	(12.6)	(3.3)	שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021
1.7	5.4	(7.0)	שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020

שער החליפין של הדולר לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2022 הינו: 1 דולר = 3.5190 ש"ח
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 ה SEK לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2022 הינו: 1 SEK = 0.3373 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 האירו לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2022 הינו: 1 אירו = 3.7530 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

(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 ההשפעה 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	
16 – 5	ריהוט וציוד משרדי
(בעיקר 10-16)	
7 - 3	מכונות וציוד
7- 5	כלי רכב
3	מחשבים וציוד הקפי

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

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 למכרו 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;
 - 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 2022, 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, בגינן קיימים תזרימי מזומנים מזוהים נפרדים (יחידות מניבות מזומנים). נכסים לא-כספיים, למעט מוניטין, אשר חלה ירידה בערכם, נבחים 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 (שבגינן המענקים מיועדים לתת פיצוי) כהוצאות.

מענקים המתקבלים מרשות החדשנות, 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. לקוחות

יתרת הלקוחות מתייחסת לסכומים המועברים מלקוחותיה של הקבוצה עבור סחורות שנמכרו או שירותים שהוענקו במהלך העסקים הרגיל. כאשר גביית סכומים אלה צפויה להתרחש תוך שנה אחת או פחות, הם מסווגים כנכסים שוטפים, אחרת, הם מסווגים במסגרת הנכסים שאינם שוטפים.

י. 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.

יא. 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):

י.ב. 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 ההפרשים 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 שחיקיתם 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 ההפרשים, 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.

י.ג. 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 והוצאה בגין דמי חופשה והבראה, בהתבסס על ההטבה שנצברה עבור כל עובד.

י.ד. תשלום מבוסס מניות

החברה מעניקה, מעת לעת, מכשירים הוניים של החברה בתמורה לקבלת שירותים מעובדים ומנתני 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 בהן.

י.ו. 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 שיופקו, בהנחה שכל המניות הפוטנציאליות המדוללות יומרו למניות. המניות הפוטנציאליות מובאות בחשבון כאמור רק כאשר השפעתן הינה מדללת (מגדילה את ההפסד למניה).

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

טז. 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 ממש ערך מוסף או ממסים אחרים הנגבים על ההכנסות.

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 מקוימת 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 בנקודת זמן, כאשר המערכת מותקנת באתר הלקוח ומתקבל אישור מהלקוח על כך שהמערכת עובדת כפי שהוגדר בחוזה המכירה.

ב) הכנסות ממתן שירותים

החברה מעניקה ללקוח שירותי טעינה אלחוטית בזמן שהיה במסופים בהם מותקנת המערכת. הכנסות ממתן שירותים מוכרות עם ביצוע השירות. כמו כן, ללקוחות שרכשו את מערכת הטעינה של החברה, מעניקה החברה שירותי תחזוקה ותפעול למערכות. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, הקבוצה טרם הכירה בהכנסות ממתן שירותים.

נכון לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021, קיימת יתרה במסגרת יתרת הנכסים השוטפים, בסך 5,678 אלפי ש"ח ו-7,548 אלפי ש"ח המוצגים במסגרת הנכסים בגין חוזים עם לקוחות.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

יז. חכירות:

1) מדיניות הקבוצה ביחס לחכירות שבהן הקבוצה היא החוכרת:

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 חוזה 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.

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 המוכר או תקופת החכירה, לפי הקצר מביניהם. להערכת החברה אורך החיים השמושיים של הבניינים הנו 2 - 6 שנים.

ריבית על ההתחייבות בחכירה מוכרת ברווח או הפסד בכל תקופה במהלך תקופת החכירה, בסכום שמייצר 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:

1. 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 2024 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.

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

תיקון לתקן חשבונאות בינלאומי 1 הצגת דוחות כספיים, "גילוי למדיניות חשבונאית" (להלן בסעיף זה - התיקון ל-1 IAS)

התיקון ל-1 IAS דורש מחברות לגלות את המדיניות החשבונאית המהותית שלהן, חלף המדיניות החשבונאית המשמעותית שלהן. בהתאם לתיקון, מידע על המדיניות החשבונאית הוא מהותי אם, כאשר הוא נלקח בחשבון ביחד עם מידע אחר הניתן בדוחות הכספיים, ניתן לצפות באופן סביר כי הוא ישפיע על החלטות שהמשתמשים העיקריים בדוחות הכספיים מקבלים על בסיס דוחות כספיים אלה.

התיקון ל-1 IAS אף מבהיר שמידע על המדיניות החשבונאית צפוי להיות מהותי אם, בלעדיו, תימנע ממשתמשי הדוחות הכספיים האפשרות להבין מידע מהותי אחר בדוחות הכספיים. בנוסף, התיקון מבהיר כי אין צורך בגילוי מידע על מדיניות חשבונאית לא מהותית. עם זאת, ככל שמידע כאמור ניתן, ראוי כי אין הוא יסיח את הדעת ממידע מהותי על מדיניות חשבונאית.

התיקון ל-1 IAS ייושם לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2023 או לאחריו. בהתאם להוראות התיקון, יישומו המוקדם אפשרי. הקבוצה בוחנת את ההשפעה של יישום התיקון ל-1 IAS על המידע שניתן לגבי המדיניות החשבונאית שלה במסגרת הדוחות המאוחדים.

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 ההשפעה המהותית על יישום מדיניות החשבונאית של הקבוצה, מפורטים להלן:

(1) מענקים מהרשות החדשנות

כאמור בביאור 2'ח', 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 2022 ו-2021, הקבוצה עדיין נמצאת בשלבי פיילוט והוכחת היתכנות עבור טכנולוגית טעינה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית אותן היא מפתחת, שעדיין טרם הוכחה. הקבוצה התקשרה עם מספר חברות באירופה ובישראל לביצוע פרויקטים ניסיוניים (פיילוטים).

מאחר והמערכת עדיין בשלב הפיתוח, 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'ו', עלויות פיתוח יהוונו רק באם התקיימו התנאים המפורטים בביאור האמור. היוון העלויות יהיה מבוסס על שיקול דעתה של ההנהלה כי אכן הקבוצה עומדת בתנאים להיוון. החברה בוחנת מעת לעת את התקיימות הקריטריונים להכרה בנכסים בלתי מוחשיים, ומעריכה כי אין ביכולתה להכיר בנכסים בלתי מוחשיים לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021, זאת בין היתר כי להערכת החברה, טרם נוצרה היתכנות טכנית (feasibility technical) של השלמת הנכס הבלתי מוחשי כך שהוא יהיה זמין לשימוש או למכירה.

(3) הסכם שיתוף פעולה עם דן

כאמור בביאור 12'ו', 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: סיכוני מטבע, סיכוני אשראי וסיכוני 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.

סיכוני האשראי מטופלים ברמת הקבוצה. סיכוני אשראי נובעים ממזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות בבנקים וכן חשיפות אשראי ביחס ליתרות חובה שטרם נפרעו ליום 31 בדצמבר 2022. הקבוצה אינה רואה סיכון אשראי משמעותי בגין יתרות אלו וטרם הכירה בהפרשה להפסדי אשראי.

סיכוני שער חליפין- פעילות הקבוצה היא בינלאומית והיא חשופה לסיכוני שער חליפין הנובעים מחשיפות למטבעות שונים בעיקר לאירו ולדולר. 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 אשר צופה החברה לשלם בשנת 2024 בסך 311 אלפי ש"ח.

ג. ניהול סיכוני הון

יעדי ניהול סיכוני 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		
2021	2022	
אלפי ש"ח		
122,472	62,395	בש"ח
1,940	5,205	במטבע חוץ
<u>124,412</u>	<u>67,600</u>	

ב. פיקדון משועבד לזמן קצר

לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021, לחברה פיקדון שקלי בתאגיד בנקאי בסך של 1,419 אלפי ש"ח ו-300 אלפי ש"ח, בהתאמה. הפיקדון בסך 1,000 אלפי ש"ח מהווה ערבות בנקאית לפרויקט אפיקים ו-300 אלפי ש"ח מהווה ערבות ביצוע לעיריית תל-אביב וצפוי להיפרע במהלך שנת 2023.

ג. פיקדון משועבד לזמן ארוך

לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021 לחברה פיקדון משועבד בסך של 4,000 אלפי ש"ח ו-76 אלפי ש"ח בהתאמה. הפיקדון בסך 4,000 אלפי ש"ח מהווה ערבות בנקאית לפרויקט אפיקים.

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה:

חייבים ויתרות חובה אחרים:

31 בדצמבר		
2021	2022	
אלפי ש"ח		
1,715	1,520	מס ערך מוסף
597	682	חייבים בגין השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
3,363	17,185	הוצאות מראש*
1,705	3,468	מקדמות לספקים
349	-	חייבים בגין אופציות
153	92	אחרים
<u>7,882</u>	<u>22,947</u>	

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 112.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 7 - רכוש קבוע:

הרכב הרכוש והפחת שנצבר בגינו, לפי קבוצות עיקריות, והתנועה בהם בשנת 2022 הינם:

יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2022	פחת שנצבר					העלות					
	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים*	גריעות במשך השנה	תוספת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים*	גריעות במשך השנה	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	
	אלפי ש"ח										
923	150	-	-	80	70	1,073	-	-	459	614	ריהוט וציוד משרדי
1,431	602	(26)	(6)	353	281	2,033	17	(6)	1,015	1,007	מכונות וציוד
1,569	809	-	(189)	348	650	2,378	(10)	(605)	173	2,820	כלי רכב
568	711	(1)	-	365	347	1,279	1	-	280	998	מחשבים וציוד היקפי
4,423	2,047	-	-	623	1,424	6,470	-	-	649	5,821	שיפורים במושכר
<u>8,914</u>	<u>4,319</u>	<u>(27)</u>	<u>(195)</u>	<u>1,769</u>	<u>2,772</u>	<u>13,233</u>	<u>8</u>	<u>(611)</u>	<u>2,576</u>	<u>11,260</u>	

* השינויים נובעים ממהפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות בנות הערוכים במטבע חוץ.

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
1,969	707	395	312	2,676	(197)	620	2,253	מכונות וציוד
927	224	170	54	1,151	-	68	1,083	כלי רכב
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>	

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 מופחתת	לגמר	יתרה לגמר	תוספות פחת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר	שינויים אחרים**	תוספות במשך השנה*	יתרה לתחילת השנה
השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	אחרים**	השנה*	השנה
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
1,337	1,487	1,714	1,017	697	3,051	28	839	2,184
<u>1,337</u>	<u>1,487</u>	<u>1,714</u>	<u>1,017</u>	<u>697</u>	<u>3,051</u>	<u>28</u>	<u>839</u>	<u>2,184</u>
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>

שנת 2022:
בנינים

שנת 2021:
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 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות (המשך):

ב. התחייבויות בגין חכירות:

התחייבויות בגין חכירות לזמן ארוך	חלויות שוטפות של התחייבויות בגין חכירות	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים **	תשלומים בגין חכירה	הוצאות ריבית	תוספות במשך השנה *	יתרה לתחילת השנה
א ל פ י ש " ח		א ל פ י ש " ח					
307	1,014	1,321	28	(1,013)	61	839	1,406
<u>307</u>	<u>1,014</u>	<u>1,321</u>	<u>28</u>	<u>(1,013)</u>	<u>61</u>	<u>839</u>	<u>1,406</u>
816	590	1,406	(4)	(468)	64	1,170	644
<u>816</u>	<u>590</u>	<u>1,406</u>	<u>(4)</u>	<u>(468)</u>	<u>64</u>	<u>1,170</u>	<u>644</u>

שנת 2022:
בנינים

שנת 2021:
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. מיסוי 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 על חברה בת המאוגדת בשבדיה בשנים 2022 ו- 2021 הינו 20.6% ובשנת 2020 21.4%.

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

שיעור המס החל על חברה בת המאוגדת בצרפת הינו 26.5%.

שיעור המס (הפדראלי והמדינתי) החל על חברה בת המאוגדת בארה"ב 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 2022, מסתכמים בכ- 72 מיליון ש"ח.

יתרת הפסדים להעברה של החברות הבנות ליום 31 בדצמבר 2022, מסתכמים בכ- 9 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		
2021	2022	
אלפי ש"ח		
3,439	2,459	עובדים ומוסדות בגין עובדים
191	713	מס הכנסה ומס ערך מוסף
350	1,925	תמלוגים לשלם
-	602	מענקים שהתקבלו מראש
2,502	3,333	הפרשה לחופשה והבראה
1,735	1,986	הוצאות שנצברו
196	909	אחרים
<u>8,413</u>	<u>11,927</u>	

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

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 11 - התחייבות בשל סיום יחסי עובד - מעביד:

- א. בהתאם לחוקי העבודה ולהסכמי העבודה בתוקף בישראל, חייבת הקבוצה בתשלום פיצויי פרישה ופנסיה לעובדים שיפוטר או יפרשו מעבודתם בנסיבות 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 2022, 2021 ו-2020 הינו 1,849 אלפי ש"ח, 1,197 אלפי ש"ח ו-515 אלפי ש"ח, בהתאמה.

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות:

א. הסכם שכירות

בחודש ינואר 2018, התקשרה הקבוצה עם צד שלישי בהסכם שכירות לשטח בו ממוקמים משרדיה ועליו מקימה הקבוצה מתקנים אשר ישמשו אותה להמשך פעילות מחקר ופיתוח, ובין היתר, להקמת כביש ניסוי. על פי ההסכם, תקופת השכירות המקורית 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 שנת 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. 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 דצמבר 2021, חתמה הקבוצה על תוספת נוספת להסכם השכירות, כאמור, לשטח נוסף. על פי ההסכם, תקופת השכירות הינה מיום 1 בפברואר 2022 ועד ליום 28 בפברואר 2024. דמי השכירות החודשיים הינם כ-34 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 30 ביוני 2023. 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).

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

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 שרשות החדשנות לא קבעה ריבית מדד חלופית, החברה אינה צופה שלהחלפה תהיה השפעה מהותית על הדוחות הכספיים שלה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2022, הכירה הקבוצה בהתחייבות בגובה הצפי לתקבולים מהפרויקטים (ראה ביאורים 3, 10 וסעיפים ד'-ט' 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. נכון ליום 31 בדצמבר 2021, הוכרו מענקים בסך 4.7 מיליון ש"ח, מתוך התקציב שאושר כקיצוץ מהוצאות מחקר ופיתוח ברווח והפסד.

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. ביום 3 באפריל 2022, בהמשך לאמור, מינהל התחבורה השבדי החליט להאריך את משך הפיילוט. בגין הארכת משך הפיילוט, תקבל החברה מימון נוסף ממינהל התחבורה השבדי בסך של כ-2 מיליון אירו (כ-7 מיליון ש"ח). לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021 הוכרו מענקים בסך 6.8 מיליון ש"ח ו-9.3 מיליון ש"ח, בהתאמה, מתוך התקציב שאושר כקיצוץ מהוצאות מחקר ופיתוח ברווח והפסד. המענקים שהתקבלו כאמור אינם חייבים בתשלומי תמלוגים בעתיד.

ג. 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). לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022, החברה הכירה בהכנסה מההסכם בגין השלבים הראשון והשני.

ד. ביום 30 באוקטובר 2020, התקשרה החברה בהסכם עם חברת Societa' di Progetto Brebemi S.p.A (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. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022, החברה הכירה בהכנסה מההסכם בגין הכביש החשמלי.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

ה. 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 שלה (להלן - הפרויקט); דן והחברות הבנות שלה יכוננו 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 רכיבי 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.

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 ההטעינה 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 מן השלב הראשון, מוערכים בכ-25.4 מיליון ש"ח נדחה ויוכרו כהוצאות מחקר ופיתוח החל מתחילת הפעלת האוטובוסים ועל פני 5 שנים - תקופת הפעלת האוטובוסים, בהתאם להסכם. סך של 22.9 מיליון ש"ח מסווג בדוח על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2022, 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 מן. 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 בשנת 2021 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).

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 12 – התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

1. ביום 1 בפברואר 2022, הודיעה הקבוצה על זכייתה במכרז להקמת פרויקט להדגמת טעינה אלחוטית אשר יכלול פריסת כביש טעינה אלחוטי באורך של כ- 1.6 ק"מ ועמדות סטטיות לטעינה אלחוטית במישיגן אשר צפוי להיות מופעל במהלך שנת 2023 ברובע של העיר דטרויט שמשמש גם כרובע המרכזי של החדשנות בתחבורה של חברת פורד. היקף המימון לפרויקט מוערך ב 1.9 מיליון דולר. נכון למועד אישור הדוחות, טרם החל הפרויקט.
2. ביום 8 במרץ 2022, הודיעה הקבוצה על התקשרות בהסכם למחקר משותף עם אוניברסיטת יוטה, במסגרתו תפרוס החברה כביש חשמלי אלחוטי דינאמי בשטח אוניברסיטת יוטה במטרה להדגים את הכדאיות והמוכנות למסחר הטכנולוגיה של החברה.
- ח. ביום 12 במאי 2022, התקשרה הקבוצה עם אלקטרה אפיקים בע"מ (להלן - אפיקים), בהסכם להתקנת תשתית טעינה אלחוטית עבור 30 אוטובוסים ומתן שירותי תמיכה, תפעול ותוכנה לתשתית הטעינה למשך 12 שנים (להלן בסעיף זה- ההסכם). בתמורה לשירותים, תשלם אפיקים לחברה סך כולל של כ-6.5 מיליון ש"ח, אשר תשולם בכפוף להעברתה של התמורה ממשד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) לאפיקים. בהתאם להסכם, העמידה החברה ערבות ביצוע עבורה שעבדה פיקדון על סך של 5 מיליון ש"ח אשר יפחת בכל שנה בכ-1 מיליון ש"ח עד לשנה החמישית, אשר ממנה והלאה יעמוד סכום הפיקדון על סך של 1 מיליון ש"ח עד לסיום ההסכם. נכון למועד אישור הדוחות, טרם החל הפרויקט.
- ט. ביום 4 באוגוסט 2022, הודיעה הקבוצה על השתתפות בקונסורציום שנבחר על ידי המשד הפדראלי הגרמני לכלכלה ושינויי אקלים לבצע את פרויקט "E-MPower" בגרמניה. הפרויקט יתקצב על ידי ממשלת גרמניה בסך כולל של 5.7 מיליון אירו. מתוך סכום זה, תקבל הקבוצה סך של כ-2.1 מיליון אירו. נכון למועד אישור הדוחות, טרם החל הפרויקט.
- י. ביום 14 בספטמבר 2022, התקשרה הקבוצה בהסכם נוסף עם חברת Energie Baden-Wuerttemberg AG ("EnBW"), במסגרתו תפרוס החברה מערכת לטעינה אלחוטית דינמית וסטטית בעיר באדן-וירמברג, תמכור לעירייה אוטובוס חשמלי של חברת הייגר, המותאם לטעינה אלחוטית, וכן תספק שירותי תפעול ותחזוקה למערכת למשך שלוש שנים, וזאת תמורת תשלום של כ-3.2 מיליון אירו. נכון למועד הדוח, החברה הכירה בהכנסה בהתאם להתקדמות הפרויקט.

ביאור 13 - הון:

א. הרכב הון מניות:

31 בדצמבר 2021		31 בדצמבר 2022	
מונפק ונפרע	רשום	מונפק ונפרע	רשום
כמות המניות באלפים		כמות המניות באלפים	
9,773	20,000	9,999	20,000

מניות רגילות ללא ערך נקוב

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 וחולטו 27,312 אופציות שהוקצו לו כחלק מתנאי כהונתו והעסקתו.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

ג. תשלום מבוסס מניות (המשך):

- 2) 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 תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- 3) 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 תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- 4) 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.
- 5) 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.
- 6) 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. כמו כן, אישר דירקטוריון החברה הענקת 40,000 אופציות לעובד החברה אשר תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן במנות רבעוניות.
- 7) ביום 4 באוקטובר 2021, במסגרת ההסכם המתואר בביאור 112', 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 ו-12 חודשים ממועד החל ממועד ההקצאה, הן תהיינה שוות בזכויותיהן לכל דבר ועניין למניות הרגילות של החברה.
- 8) 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.
- 9) ביום 29 בנובמבר 2021, אישר דירקטוריון החברה הענקת 23,879 אופציות ל-10 עובדים של החברה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- 10) ביום 17 בינואר 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקת של 10,000 אופציות לנותן שירותים של החברה. כלל האופציות תבשלנה לאחר שנה ממועד הענקתן.
- 11) ביום 26 באפריל 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקת של 25,500 אופציות ל-14 עובדים של החברה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- 12) ביום 30 באוגוסט 2022, אישר דירקטוריון החברה (לאחר המלצת ועדת התגמול מיום 28 באוגוסט 2022) הענקת של 31,650 אופציות ל-13 עובדי החברה ונושא משרה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

ג. תשלום מבוסס מניות (המשך):

13) ביום 9 בספטמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 50,000 אופציות לנותן שירותים של החברה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן – 11,400 אופציות תבשלנה במועד ההענקה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים.

14) ביום 11 בספטמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 1,000 אופציות לעובד של החברה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.

15) ביום 23 בנובמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה (לאחר המלצת ועדת התגמול מיום 20 בנובמבר 2022) הענקה של 16,600 אופציות ל-9 עובדי החברה ונושא משרה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.

16) שווי ההטבה נמדד במועד ההענקה בהתייחס לשווי ההוגן של המכשירים ההוניים המוענקים המתוארים לעיל (אופציות כתבי אופציה). הערך הכלכלי מחושב על פי נוסחת בלאק ושולס ומבוסס על ההנחות הבאות:

2021	2022	
0%	0%	דיבידנד צפוי
76%-81%	76%-79%	סטיית תקן- תנודתיות המניה*
0%-0.1%	0.8%-3.1%	ריבית חסרת סיכון
2-7 שנים	5-7 שנים	אורך חיים צפוי
150.2-258.6	48.02-168.0	תוספת מימוש ש"ח

* מידת התנודתיות מבוססת על התנודתיות ההיסטורית של מניית החברה לתקופות המקבילות לאורך החיים הצפוי של האופציה עד למועד המימוש.

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
2020		2021		2022		
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	
11.3	1,345,254	20.6	1,344,226	50.6	1,749,118	קיימות במחזור לתחילת השנה
207.2	64,254	131.8	486,141	90.9	134,750	הוענקו
21.8	30,384	210.9	17,504	205.7	52,950	חולטו/פקעו
6.6	34,898	20.9	63,745	0.3	130,000	מומשו *
20.6	1,344,226	50.6	1,749,118	52.9	1,700,918	קיימות במחזור לתום שנה
7.1	1,136,626	11.7	1,143,590	35.08	1,367,37	ניתנות למימוש בתום השנה

* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים אלה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2022, 2021 ו-2020 מגיעה לסך כולל של 39 אלפי ש"ח, 1,335 אלפי ש"ח ו-229 אלפי ש"ח, בהתאמה.

הממוצע המשוקלל של מחיר המניה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2022, 2021 ו-2020 היה 94.3 ש"ח למניה, 207.0 ש"ח למניה ו-187.3 ש"ח למניה, בהתאמה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
 ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

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

2020			2021			2022		
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	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי
8	0.3	529,340	6	0.3	655,338	5	0.3	525,338
8	4.2-18.0	623,645	7	4.2-18	569,021	6	4.2-18	569,021
9	55.8-90.4	126,987	8	55.8-90.4	121,868	8	48.02-90.4	214,661
10	163.6-226.4	64,254	7	155.9-258.6	402,891	8	143.5-258.6	391,898
		<u>1,344,226</u>			<u>1,749,118</u>			<u>1,700,918</u>

סכומי הוצאות שהוכרו בדוחות רווח או הפסד של החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2021, 2022 ו-2020 בגין הענקות של אופציות לעובדים ונותני שירותים הינם 14,415 אלפי ש"ח, 17,597 אלפי ש"ח ו-5,500 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):

ד. 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 הכספי במלואה בהון החברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2021, התקבלה כלל תמורת ההנפקה.

ביום 24 בינואר 2023, החליט דירקטוריון החברה על גיוס הון בסך של כ-20 מיליון ש"ח במסגרת של הקצאה פרטית של מניות וכתבי אופציה לא רשומים למסחר. ראה ביאור 20א'.

התנועה במספר כתבי האופציה והממוצעים המשוקללים של מחירי המימוש שלהם, הינם כדלקמן:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
2020		2021		2022		
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	
4.19	162,669	177.02	691,203	178.83	635,104	קיימות במחזור לתחילת השנה
210	580,457	-	-	-	-	הונפקו
-	-	-	-	209.92	408,811	פקעו
4.19	51,923	156.57	56,099	122.67	226,293	מומשו *
177.02	691,203	178.83	635,104	-	-	קיימות במחזור לתום שנה

* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים אלה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2022, 2021 ו-2020 מגיעה לסך כולל של 27.76 מיליון ש"ח (בניכוי עמלת הפצה בסך 0.8 מיליון ש"ח), 8.78 מיליון ש"ח (בניכוי עמלת הפצה בסך 0.2 מיליון ש"ח), ו-0.1 מיליון ש"ח, בהתאמה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 14 - הוצאות מחקר ופיתוח - נטו:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2020	2021	2022
אלפי ש"ח		
8,036	17,499	23,689
3,538	8,246	4,764
7,479	2,973	6,551
13,617	9,420	18,270
441	784	902
2,072	4,694	3,835
35,183	43,616	58,011
(20,068)	(9,306)	(7,499)
15,115	34,310	50,512

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		
2020	2021	2022
אלפי ש"ח		
1,634	4,370	8,998
850	4,245	8,573
-	3,581	-
643	1,501	2,903
129	774	783
10	76	153
3,266	14,547	21,410

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		
2020	2021	2022
אלפי ש"ח		
1,222	2,177	3,452
1,112	1,525	1,078
288	387	722
238	482	542
741	3,823	4,524
282	568	867
797	1,301	1,183
4,680	10,263	12,368

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			
2020	2021	2022	
אלפי ש"ח			
99	156	435	הוצאות מימון:
87	64	62	תאגידים בנקאיים
-	1,212	-	התחייבות בגין חכירה
50	2	6	הפרשי שער
236	1,434	503	אחרות
			סך הוצאות מימון
(10)	(3,004)	(341)	הכנסות מימון
(62)	-	(580)	הכנסות ריבית מפקדונות
-	(4)	(48)	הפרשי שער
(72)	(3,008)	(969)	אחרות
164	(1,574)	(466)	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			
2020	2021	2022	
אלפי ש"ח			
23,225	57,546	82,582	הפסד לשנה
8,928,618	9,599,851	9,891,978	הממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות המונפקות
2.60	5.99	8.35	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 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-24 IAS, "גילויים בהקשר לצד קשור".

אנשי המפתח הניהוליים של החברה (Key Management Personnel) - הנכללים, יחד עם גורמים אחרים, בהגדרת "צדדים קשורים" האמורה ב-24 IAS 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 שהנם נושאי משרה ובעלי שליטה בחברה. שכרם החודשי לאחר העדכון יעמוד על סך של 65 אלפי ש"ח לחודש (להלן – השכר המעודכן). כמו כן, אושר להם בונוס 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 בעלי המניות, אשר התקבל ביום 19 במאי 2022.

א. תגמול לאנשי מפתח בהנהלה:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			מנכ"ל וסמנכלים: משכורות והטבות עובד אחרות לזמן קצר פיצויי פיטורין הטבות אחרות לזמן ארוך תשלום מבוסס מניות סך הכל
2020	2021	2022	
	אלפי ש"ח		
3,826	5,049	5,416	
299	310	352	
84	90	126	
2,148	2,341	1,023	
6,357	7,790	6,917	

ב. עסקאות והטבות לבעלי עניין וצדדים קשורים:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			שכר לנושאי משרה שהינם בעלי שליטה בחברה* מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה גמול דירקטורים** מספר הדירקטורים שאליהם מתייחסת ההטבה
2020	2021	2022	
	אלפי ש"ח		
2,296	2,278	2,542	
2	2	2	
238	482	542	
4	4	4	

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

** בנוסף לגמול דירקטורים כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2022 ו-2021 בתשלום מבוסס מניות בסך של 0.2 מיליון ש"ח ו-1.0 מיליון ש"ח בהתאמה, בגין הענקת אופציות ל-4 דירקטורים, כמפורט בביאור 2.13ג'.

ג. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

31 בדצמבר		בגין שכר, נלוות והטבות נוספות - יתרה המוצגת בסעיף "זכאים ויתרות זכות" במסגרת ההתחייבויות השוטפות
2021	2022	
אלפי ש"ח		
1,441	899	

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים (המשך)

ביאור 20 – אירועים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

א. ביום 15 בינואר 2023, החליט דירקטוריון החברה על גיוס הון בסך של כ-20.0 מיליון ש"ח במסגרת של הקצאה פרטית של מניות וכתבי אופציה לא רשומים למסחר. במסגרת ההקצאה, הציעה החברה יחידות הכוללות מניה רגילה של החברה וכתב אופציה אחד. כל כתב אופציה ניתן למימוש למניה רגילה אחת של החברה עד ליום 30 ביוני 2024 תמורת 35 ש"ח. סך התמורה מימוש כתבי האופציה, במידה ותמומש, תהווה 23.3 מיליון ש"ח. ביום 28 בפברואר 2023, אושר הגיוס על ידי בעלי המניות של החברה וביום ה-5 במרץ 2023 השלימה החברה את הגיוס. למועד הדוח התקבלו סך של כ-13.7 מיליון ש"ח.

(17) ביום 28 במרץ 2023, אישר דירקטוריון החברה (לאחר המלצת ועדת התגמול מיום 23 במרץ 2023) הענקה של 24,350 אופציות ל-20 עובדי החברה ו-3 נושאי משרה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.

(18) ביום 28 במרץ 2023, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 8,750 אופציות לנותן שירותים של החברה. האופציות תבשלנה על פני 2 שנים ממועד הענקתן – 4,375 אופציות תבשלנה במועד ההענקה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 2 שנים.



פרק ד'

פרטים נוספים על התאגיד

31 בדצמבר 2022

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 2022

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	
8,650	3,686	2,022	1,673	1,269	הכנסות
7,140	3,110	1,729	1,317	984	עלות ההכנסות
50,512	18,740	12,437	10,635	8,700	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
21,410	4,560	5,236	6,196	5,418	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
12,368	2,758	3,095	3,521	2,994	הוצאות הנהלה וכלליות
268	(8)	-	-	276	
83,048	25,473	20,476	19,996	17,103	הפסד מפעולות
(466)	(1,360)	1,059	(426)	261	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
82,582	24,113	21,535	19,570	17,364	הפסד לשנה
484	859	(303)	87	(159)	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
83,066	24,972	21,232	19,657	17,205	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 2022	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	10,170	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	965	אלקטריאון AB	החברה

תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות בנות ובחברות קשורות בתקופת הדוח

בתקופת הדוח הכירה החברה בהוצאות ריבית בסך של 240 אלפי ש"ח בגין הלוואה שהתקבלה מספירהד והכנסות ריבית והפרשי הצמדה בסך של 55 אלפי ש"ח בגין הלוואה שניתנה לאלקטריאון AB.

תקנה 13: הכנסות של חברות בת וחברות כלולות והכנסות מהן

הכנסות ריבית			דמי ניהול, ייזום, תקורות ואחרות			דיבידנדים			רווח (הפסד) לאחר מס	רווח (הפסד) לפני מס לשנה	שם התאגיד
מועדי תשלום לאחר 31.12.2022	שנתקבלו לאחר 31.12.2022 ועד 2 סמוך למועד אישור הדוח	שנתקבלו (ששולמו) עד 31.12.2022	מועדי תשלום לאחר 31.12.2022	שנתקבלו לאחר 31.12.2022 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שנתקבלו עד 31.12.2022	מועדי תשלום לאחר 31.12.2022	שנתקבלו לאחר 31.12.2022 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שנתקבלו עד 31.12.2022			
-	-	(240)	-	-	-	-	-	-	(40)	(40)	ספירהד השקעות (ביו) בע"מ
-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5,887)	(5,887)	Electreon Wireless Inc.
-	-	20	-	-	-	-	-	-	(4,156)	(4,156)	Electreon Germany GmbH
-	-	55	-	-	-	-	-	-	(5,468)	(5,468)	Electreon AB
-	-	-	-	-	-	-	-	-	(12)	(12)	Electreon Wireless France

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

שנת 2022

- א. 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.
- ב. ביום 26 באפריל 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 25,500 אופציות (לא רשומות), הניתנות למימוש ל-25,500 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה, ל-14 עובדים של החברה, לפי המתאר. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 2 ביוני 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-069148).
- ג. ביום 30 באוגוסט 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 31,650 אופציות (לא רשומות), הניתנות למימוש ל-31,650 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה, ל-13 עובדים של החברה ונושא משרה, לפי המתאר. לפרטים נוספים, ראו דוח בעניין מצבת הון של החברה מיום 1 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-113029).
- ד. ביום 11 בספטמבר 2022, פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית לא מהותית ולא חריגה, וביום 23 באוקטובר 2022, פרסמה החברה דוח משלים בעניין ההקצאה פרטית, אשר במסגרתו הונפקו 51,000 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-51,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה לנותן שירותים של החברה ולעובד בה. ביום 20 באוקטובר 2022, אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות הערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים 11 בספטמבר 2022 ו-23 באוקטובר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-115690 ו-2022-01-128908, בהתאמה), אשר האמור בהם נכלל על דרך ההפניה.
- ה. ביום 4 באוקטובר 2022, ובהתאם לתנאי ההסכם עם דן שירותי דרך בע"מ, כמפורט לעיל, הבשילו 130,000 מניות חסומות שהוענקו לדן שירותי דרך בע"מ והומרו ל-130,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה. לפרטים נוספים ראו דוח בעניין מצבת הון של החברה מיום 11 באוקטובר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-125677).
- ו. ביום 23 בנובמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 16,600 אופציות (לא רשומות), הניתנות למימוש ל-16,600 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה, ל-9 עובדים של החברה ולנושא משרה מכוח המתאר. לפרטים נוספים, ראו דוח בעניין מצבת הון של החברה מיום 4 בדצמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-146821).

ח. במהלך שנת 2022 מומשו 260,275 אופציות לא רשומות ו-96,018 אופציות (סדרה 2) למניות החברה. בנוסף, במהלך שנת 2022 חולטו או פקעו 461,761 אופציות לא רשומות.

שנת 2023

א. ביום 15 בינואר 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית מהותית לבעלי מניות של החברה המחזיקים מעל 25% מזכויות ההצבעה באסיפה הכללית, של 666,667 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת וכן הקצאה של כתבי אופציה (לא סחירים) המירים ל-666,667 מניות רגילות של החברה, זאת בתמורה להשקעה של 20 מיליון ש"ח אשר ישולמו עם השלמת העסקה ו-23.3 מיליון ש"ח נוספים אשר ישולמו במידה שימומשו מלוא כתבי האופציה המוקצים. ביום 28 בפברואר 2023, אישרה האסיפה הכללית של החברה את ההקצאה הפרטית המהותית וביום 2 במרץ 2023, ניתן אישור הבורסה לרישום למסחר של ניירות הערך המוקצים. לפרטים נוספים ראו דוחות מיידיים מהימים 19 בינואר 2023, 24 בינואר 2023, 1 במרץ 2023 ו-5 במרץ 2023 (מס' אסמכתאות: 2023-01-009762, 2023-01-009499, 2023-01-018994 ו-2023-01-023904 בהתאמה).

ב. ביום 26 בפברואר 2023, פרסמה החברה תשקיף מדף נושא תאריך 27 בפברואר 2023, מכוחו רשאת החברה להנפיק סוגי ניירות ערך שונים בהתאם להוראות הדין. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 26 בפברואר 2023, (מס' אסמכתא: 2023-01-017893).

ג. ביום 28 במרץ 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 24,350 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-24,350 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, ל-20 עובדים של החברה וכן ל-3 נושאי משרה בה מכוח המתאר. לפרטים נוספים, ראו תקנה 20 בפרק ד' בדוח התקופתי 2022.

ד. כמו כן, ביום 28 במרץ 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 8,750 אופציות לא סחירות של החברה, הניתנות למימוש ל-8,750 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, לנותן שירותים של החברה. למועד הדוח, טרם בוצעה ההקצאה בפועל.

תקנה 21: תגמולים לבעלי עניין ונושאי משרה בכירה בשנת 2022

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
954	-	-	-	-	-	-	-	-	954	14.35%	100%	יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל	אורן עזר ⁽¹⁾
948	-	-	-	-	-	-	-	-	948	14.35%	100%	מדען ראשי	חנן רומבק ⁽²⁾
1,144	-	-	-	-	-	-	500	-	644	-	100%	סמנכ"ל טכנולוגיות	אמיר קפלן ⁽³⁾
977	-	-	-	-	-	-	262	-	715	-	100%	סמנכ"ל פיתוח עסקי באלקטריאון AB	סטפן טונגור ⁽⁴⁾
1,236	-	-	-	-	419	-	514	-	303	-	100%	סמנכ"ל אסטרטגיה	מאיר חן ⁽⁵⁾

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 מידיים 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.

ביום 19 במאי 2022, אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה מענק בסך של 260,000 ש"ח למר אורן עזר. לפרטים אודות המענק ראו דוח מידי לזימון אסיפה כללית אשר פורסם ביום 14 באפריל 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-048895), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

בחודש ינואר 2023, הודיע מר עזר לדירקטוריון החברה על החלטתו להפחית את שכרו כך שהחל מיום 1 בינואר 2023 ולמשך תקופה של 6 חודשים, יעמוד שכרו על סך של 50,000 ש"ח (ברוטו). המדובר בהתחייבות בלתי חוזרת לתקופה הנ"ל, כאשר שבועיים לפני תום תקופה זו יודיע מר עזר לחברה אם ברצונו להאריך את תקופת ההפחתה ב-6 חודשים נוספים.

(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.

ביום 19 במאי 2022, אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה מענק בסך של 260,000 ש"ח למר חנן רומבק. לפרטים אודות המענק ראו דוח מיידי לזימון אסיפה כללית אשר פורסם ביום 14 באפריל 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-048895), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

בחודש ינואר 2023, הודיע מר רומבק לדירקטוריון החברה על החלטתו להפחית את שכרו כך שהחל מיום 1 בינואר 2023 ולמשך תקופה של 6 חודשים, יעמוד שכרו על סך של 50,000 ש"ח (ברוטו). המדובר בהתחייבות בלתי חוזרת לתקופה הנ"ל, כאשר שבועיים לפני תום תקופה זו יודיע מר רומבק לחברה אם ברצונו להאריך את תקופת ההפחתה ב-6 חודשים נוספים.

(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. במהלך שנת 2022 נפרעה ההלוואה 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.

ביום 28 במרץ 2023, אישר דירקטוריון החברה, על בסיס אישורה של ועדת התגמול מיום 23 במרץ 2023, הענקה של 1,500 אופציות למר קפלן, הניתנות למימוש ל-1,500 מניות רגילות של החברה במחיר מימוש של 71.51 ש"ח לאופציה. השווי הכלכלי של האופציות שהוקצו למר קפלן במועד הענקתן הינו 79 אלפי ש"ח.

(4) **מר סטפן טונגור** מכהן כסמנכ"ל הפיתוח העסקי של חברת Electreon Inc, שהינה חברה בת של החברה. תנאי כהונתו של מר טונגור כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר בסך של 200,000 דולר ארה"ב לשנה (כ-57,500 ש"ח ברוטו לחודש); (2) הפרשות סוציאליות בגובה 4% מהשכר השנתי; (3) ביטוח בריאות פרטי; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם 24 ימי חופשה בשנה. 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 4 חודשים.

(5) **מר מאיר חן** מכהן כסמנכ"ל אסטרטגיה של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר חן כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – מר חן זכאי לשכר חודשי קבוע של 17,500 ש"ח ברוטו; (2) 500 ש"ח השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות עד לתקרת הפטור ממס; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה לפי דין. בנוסף, זכאי מר חן לתשלום חודשי קבוע, בכפוף להוצאת חשבונית, בסך של 38,500 ש"ח. כמו כן, זכאי מר חן לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר חן ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 30 יום.

ביום 28 במרץ 2023, אישר דירקטוריון החברה, על בסיס אישורה של ועדת התגמול מיום 23 במרץ 2023, הענקה של 1,250 אופציות למר חן, הניתנות למימוש ל-1,250 מניות רגילות של החברה במחיר מימוש של 71.51 לאופציה. השווי הכלכלי של האופציות שהוקצו למר חן במועד הענקתן הינו 65 אלפי ש"ח.

תגמול בעלי עניין

נכון למועד דוח זה, לא קיימים בחברה בעלי עניין המקבלים תגמול כבעלי תפקיד בחברה או בתאגיד בשליטתה, שאינם נכללים בפירוט לעיל.

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 בישיבות 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 בישיבות, כמפורט בתקנות הגמול.

בנוסף, במועדים האמורים, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה תכנית תגמול הונית לדירקטורים הכוללת את כל הדירקטורים החיצוניים והדירקטורים האחרים¹ בחברה. הענקת הגמול ההונית 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 ההונית לדירקטורים החיצוניים והאחרים המכהנים בחברה על ידי 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 יוסף טנא ורונית נועם 2,850 כתבי אופציה בגין כהונתם כדירקטורים בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי של החברה מיום 1 בפברואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-013000), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.

לפרטים אודות אישור מינויים של משה קפלינסקי ושלומית הרט, ראו דוח מידי של החברה מיום 29 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-122140); לפרטים אודות אישור מינויה של גבי רונית נועם ראו דוח מידי של החברה מיום 1 ביולי 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-110676); ולפרטים אודות מינויו של מר יוסף טנא ראו דוח מידי של החברה מיום 1 בפברואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-013000), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

תקנה 21א: בעלי השליטה בחברה

החל מיום 6 במרץ 2018 ועד ליום 10 באוגוסט 2022, בעלי השליטה בחברה היו חברת הון הטבע בע"מ², וה"ה אורן עזר וחנן רומבק, אשר ביניהם היה הסכם הצבעה בקשר למינוי דירקטורים בחברה ("הסכם בעלי המניות").

הסכם בעלי המניות פקע ביום 10 באוגוסט 2022. על כן, החל מיום 10 באוגוסט 2022 ונכון למועד פרסום דוח זה, אין בחברה בעל שליטה.

לפרטים נוספים בעניין בעלי השליטה הקודמים בחברה ופקיעת הסכם בעלי המניות, ראו דוח מידי של החברה מיום 10 ביולי 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-087214), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

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

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

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, ביחס לתקופה בה היו בעלי שליטה בחברה (עד ליום 10 באוגוסט 2022), 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 ומי שנמנה על בעלי השליטה בה, ראו פירוט תחת תקנה 21 לעיל.

ב. **הסכם העסקת מדען ראשי** – לפרטים אודות הסכם העסקה בו התקשרה החברה עם מר רומבק, המדען הראשי של החברה ומי שנמנה על בעלי השליטה בה, ראו פירוט תחת תקנה 21 לעיל.

ג. **מענק למנכ"ל ולמדען הראשי** - ביום 19 במאי 2022, אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה מענק בסך של 260,000 ש"ח לכל אחד מבין אורן עזר (יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל) וחנן רומבק (מדען ראשי). לפרטים אודות המענקים ראו דוח מידי לזימון אסיפה כללית אשר פורסם ביום 14 באפריל 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-048895), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

ד. **גמול דירקטורים** – לפרטים אודות גמול דירקטורים לו זכאים הדירקטורים המכהנים בחברה, ראו פירוט תחת 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 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-002584) וכן דיווח החברה מיום 15 בפברואר 2022 (מס' אסמכתא: 2023-01-014851) ודיווחי החברה מן הימים 6 במרץ 2023; 7 במרץ 2023 ו-8 במרץ 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-024396; 2023-01-024771; ו-2023-01-025143, בהתאמה), המובאים בדוח זה על דרך ההפניה.

כמו כן, בחברה ישנן סך של 176,934 מניות רדומות המוחזקות על ידי החברה ועל ידי חברה בת בשליטתה המלאה.

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

לפרטים בדבר ההון הרשום, ההון המונפק והנפרע של החברה וניירות הערך המיירים, ראו דיווח החברה בדבר מצבת הון מיום 26 במרץ 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-027379), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

תקנה 24ב': מרשם בעלי המניות

לפרטים אודות מרשם בעלי המניות של החברה ראו דיווח החברה בדבר מצבת הון מיום 26 במרץ 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-027379), 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 29(א)(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 ל-12 ניצעים, ראו תקנה 20 לעיל.

החלטות אסיפה כללית מיוחדת (תקנה 29(ג)):

ביום 15 במאי 2022, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי המניות של החברה את ההחלטות הבאות:

- 1) אישור הענקת מענק למר אורן עזר, מנכ"ל החברה ומבעלי השליטה בה, בגין שנת 2021;
 - 2) אישור הענקת מענק למר חנן רומבק, המדען הראשי של החברה ומבעלי השליטה בה, בגין שנת 2021.
- ביום 3 בנובמבר 2022, אישרה האסיפה הכללית השנתית והמיוחדת 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 ומשה קפלינסקי לתקופת כהונה נוספת;
- 3) אישור מינויה לראשונה של גבי שלומית הרט כדירקטורית בלתי תלויה בחברה, לתקופת כהונה עד למועד האסיפה השנתית הבאה של החברה;
- 4) אישור תכנית משנה לתכנית האופציות של החברה.

ביום 28 בפברואר 2023, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי מניות של החברה את ההחלטות הבאות:

- 1) אישור התקשרות החברה בהסכמים מחייבים עם הניצעים (כהגדרתם בדוח זימון האסיפה) לפיהם בכפוף להתקיימות התנאים המתלים כמפורט בדוח זימון האסיפה, יוקצו לניצעים, בדרך של הקצאה פרטית (אחת או יותר), 666,667 מניות רגילות של החברה, וכן 666,667 כתבי אופציה (לא סחירים) המירים למניות רגילות של החברה.

תקנה 29א: החלטות החברה

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

א. ביטוח אחריות נושאי משרה

ביום 23 במרץ 2023, 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, אשר נמנו על בעלי השליטה בחברה, וזאת לתקופה שתחילתה ביום 7 במרץ 2023 וסיומה ביום 6 במרץ 2024, 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 36 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 ושיכחנו בחברה מעת לעת, ובכלל זה לנושאי משרה ודירקטורים שהם בעלי עניין 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 ושיכחנו 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 רומבוק, שהיו מבעלי השליטה בחברה, ובכלל זאת אישרו את הענקת כתבי פטור ושיפוי בנוסח המקובל בחברה עבורם, לתקופה של שלוש שנים נוספות. כמו כן הוענקו כתבי שיפוי ופטור לדירקטורים המכהנים בחברה, ה"ה רונית נועם, יוסף טנא, משה קפלינסקי ושלומית הרט.

28 במרץ 2023

רונית נועם

דירקטור

ברק דואני

סמנכ"ל כספים של החברה

אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה

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

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר	רונית נועם	יוסף טנא	שלומית הרט	משה קפלינסקי
תעודת זהות	038273017	028955961	053581575	68645779	054679550
תאריך לידה	07.02.1976	13.10.1971	17.10.1955	11.04.1963	20.01.1957
מען להמצאת כתבי בי דין	רקאנטי 3, תל אביב	הכלנית 11, רעננה, 4352430	התות 6, רמות השבים 4593000	שלומציון המלכה 22, הרצליה	מנחם בגין 150 תל אביב (אצל הון הטבע)
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית ופולנית	ישראלית	ישראלית
חברות בוועדה או בוועדות דירקטוריון	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, תלוי	לא	דירקטורית חיצונית	דירקטור חיצוני	דירקטורית בלתי תלויה	דירקטור
התאריך בו החל לכהן כדירקטור	06.03.2018	08.08.2018	08.03.2021	03.11.2022	27.04.2022
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	B.A. בכלכלה וחשבונאות, מאוניברסיטת תל-אביב; תואר שני (MBA) במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב	B.A. בכלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל-אביב; תואר שני (MBA) במנהל עסקים – התמחות בחשבונאות ומימון, אוניברסיטת תל אביב	Bsc. במדעי המחשב, University of Central Florida	EMBA, אוניברסיטת תל אביב; תואר ראשון בכלכלה ומנהל עסקים, אוניברסיטת בר אילן; קורס דירקטורים, אוניברסיטת בר אילן.
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית	לא	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעלת כשירות מקצועית	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	כן	כן	לא	לא

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר	רונית נועם	יוסף טנא	שלומית הרט	משה קפלינסקי
התעסקותו בחמש השנים האחרונות	מהנדס אלקטרוניקה ראשי, אלאופ – תעשיות אלקטרו אופטיקה בע"מ; ראש מחלקת מחקר ופיתוח, אלאופ – תעשיות אלקטרו אופטיקה בע"מ	עד אוגוסט 2019 – ייעוץ פיננסי ועסקי לחברות, נועם – ניהול ויעוץ פיננסי (עצמאית); 2019 – 6/2022 – סמנכ"לית כספים, שינדלר נחושטן מעליות בע"מ; 7/2022 יעוץ פיננסי עצמאי לחברות; דירקטורית בחברות ציבוריות	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	2019 - 2011 - מנכ"ל וסמנכ"ל אזורי Gartner; 2019 - היום - TPY Capital Venture Partner; 2021 - היום – יועצת לחברת Walkme; 2021 - היום - דירקטורית חיצונית מיטב בית השקעות	2021 – היום – יו"ר דירקטוריון קבוצת בז"ן; 2020 – 2021 – מנכ"ל קבוצת בז"ן; 2013-2020 – מנכ"ל נשר; 2013 – היום – דירקטור בחברות ציבוריות.
פירוט התאגידים בהם מכהן כדירקטור	דירקטור בחברות הבנות של החברה.	חברת השקעות דיסקונט בע"מ (דירקטורית חיצונית)	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); הייקון נערכות מערכות בע"מ (דירקטור חיצוני); טריא ישראל בע"מ; אורגניסיס בע"מ (חברת סטארט אפ פרטית); קיוריקל בע"מ (חברת סטארט אפ פרטית); טננבאום נכסים בע"מ (חברה משפחתית פרטית);	מיטב בית השקעות	יו"ר דירקטוריון בקבוצת בז"ן; אוגוינד אנרגיה טק אחסון בע"מ; תעבורה אחזקות בע"מ; אלביט מערכות בע"מ; דירקטור ובעלים בקפלינה קי.פי.אל בע"מ; תבונה פיננסית בע"מ
האם הוא עובד בחברה, חברת בת, חברה קשורה או בעל עניין בחברה	לא	לא	לא	לא	לא
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא	לא	לא	לא	לא

(* יצויין כי במהלך שנת 2022 חדלו לכהן כדירקטורים בחברה מר זאב ברונפלד, אשר סיים לכהן כדירקטור בחברה ביום 3 בנובמבר 2022; גבי רחל בן נון, אשר סיימה לכהן כדירקטורית בחברה ביום 3 בנובמבר 2022; ומר אופיר גומא, אשר סיים לכהן כדירקטור בחברה ביום 26 ביולי 2022. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים של החברה מיום 3.11.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-133042, ו- 2022-01-133054, בהתאמה), וכן דיווח מיידי של החברה מיום 27.7.2022 (מס' אסמכתא 2022-01-095845).

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
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

יועצת משפטית, פריים אנרגי פי.אי בע"מ (2022); עורכת דין, משרד ארנון – תדמור לוי (2018-2022); עורכת דין, משרד ש. הורוביץ (עד שנת 2018).	תואר ראשון במשפטים, האוניברסיטה העברית; תואר שני במשפט ציבורי ובינלאומי, האוניברסיטה העברית; תעודת מגשרת, המרכז הישראלי למשא ומתן וגישור (ICNM).	לא	יועצת משפטית של החברה	12.07.2022	28.07.1985	036795722	הילה עמיאל
שותפה במשרד רואי חשבון-דלויט ישראל.	בוגרת תואר ראשון במנהל עסקים, התמחות פיננסית, המכללה למנהל; בוגרת תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב; רואת חשבון מוסמכת	לא	מבקרת פנים	10.10.2021	14.09.1980	040403958	שרון כהן

(* יצויין כי במהלך שנת 2022 חדלו לכהן כנושאי משרה בכירה בחברה מר תומר אהרון ציטר, אשר שימש כסמנכ"ל תפעול בחברה (סיים כהונתו בחברה ביום 22.12.2022) וגב' צירלי (שארלוט) לוין פלמינג, אשר שימשה כסמנכ"ל שיווק בחברה (סיימה כהונתה בחברה ביום 21.07.2022).



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, 2022 היא אפקטיבית.

תאריך : 28 במרץ 2023

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 2022 ("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 2022 ("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; וכך-

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; וכך

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.