



ELECTREON
CHARGING THE WAY FORWARD

דוח תקופתי ושנתי לשנת 2019

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוח תקופתי לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019

הננו מתכבדים להביא להלן את תיאור עסקי חברת אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") והחברה הבת אלקטריק רואד בע"מ ("אלקטרוואד") (החברה ואלקטרוואד תקראנה להלן יחדיו: "הקבוצה") והתפתחות עסקי הקבוצה כפי שחלו בשנת 2019 ועד סמוך למועד דוח זה, בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), תש"ל-1970.

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

מופנית בזאת תשומת לב הקוראים לכך שעד ליום 31 בדצמבר 2019 נחשבה החברה "תאגיד קטן", כהגדרת המונח בתקנה 5' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), תש"ל-1970 (להלן: "תקנות הדוחות"), ובהתאם לכך אמצה החברה את ההקלות המנויות בתקנות 5(ב)(1)-5(ב)(5) לתקנות הדוחות. החל מיום 1 בינואר 2020, החברה אינה נחשבת "תאגיד קטן" בהתאם לתנאי תקנה 5' לתקנות הדוחות. בהתאם לתקנה 5(ג) לתקנות הדוחות, החברה ישמה בדוח זה את הוראות תקנה 5' לתקנות הדוחות; ותמשיך ליישמה עד לרבעון המסתיים ביום 30 בספטמבר 2020 (כולל). יצוין, כי החל ממועד השלמת עסקת המיזוג עם אלקטרוואד ביום 6 במרץ 2018 מונה דירקטוריון החברה 7 דירקטורים. לאור האמור, החל ממועד זה, לא חל על החברה הפטור הקבוע בתקנה 33 לתקנות החברות (הוראות ותנאים לעניין הליך אישור הדוחות הכספיים), תש"ע-2010, ולפיכך, על אף שהחברה עונה להגדרת תאגיד קטן, הרי שהחל מהדוח התקופתי לשנת 2017, הדיון באישור הדוחות הכספיים של החברה מתקיים בוועדה לבחינת דוחות כספיים (להלן: "ועדת מאזן") קודם לדיון בדירקטוריון.

תאריך המאזן: 31 בדצמבר 2019

תאריך הדוח: 26 באפריל 2020

תוכן העניינים

- פרק א' – תיאור עסקי החברה
- פרק ב' – דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה
- פרק ג' – דוחות כספיים לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019
- פרק ד' – פרטים נוספים על החברה
- פרק ה' – הצהרות מנהלים

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

פרק א' – תיאור הקבוצה, התפתחותה ועסקיה

4	.....	חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד	4
4	.....	1. כללי	4
5	.....	2. אופיו ותוצאותיו של שינוי מבני, מיזוג או רכישה מהותיים	5
5	.....	3. רכישה, מכירה או העברה של נכסים בהיקף מהותי שלא במהלך העסקים הרגיל	5
5	.....	4. תיאור תחומי הפעילות של הקבוצה	5
6	.....	5. מודל עסקי	6
7	.....	6. השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה	7
10	.....	7. חלוקת דיבידנד	10
11	.....	חלק שני – מידע אחר	11
11	.....	8. מידע כספי לגבי הפעילות של הקבוצה	11
11	.....	9. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה	11
18	.....	חלק שלישי – תיאור עסקי הקבוצה בתחום הפעילות	18
18	.....	10. מידע כללי על תחום מחקר ופיתוח טכנולוגיית "כביש חכם"	18
28	.....	11. מוצרים ושירותים	28
40	.....	12. פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים	40
41	.....	14. לקוחות	41
41	.....	15. שיווק והפצה	41
41	.....	16. צבר הזמנות	41
41	.....	17. תחרות	41
46	.....	18. עונתיות	46
46	.....	19. כושר ייצור	46
46	.....	20. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים	46
47	.....	21. מחקר ופיתוח	47
51	.....	22. נכסים לא מוחשיים	51
52	.....	23. הון אנושי	52
54	.....	24. חומרי גלם וספקים	54
54	.....	25. השקעות	54
54	.....	26. מימון	54
54	.....	27. מיסוי	54
55	.....	28. סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם	55
55	.....	29. מגבלות ופיקוח על פעילות הקבוצה	55
57	.....	30. הסכמים מהותיים	57
60	.....	31. הסכמי שיתוף פעולה	60
63	.....	32. הליכים משפטיים	63
63	.....	33. יעדים ואסטרטגיה עסקית	63
65	.....	34. צפי להתפתחות בשנה הקרובה	65
65	.....	35. מידע כספי לגבי אזורים גיאוגרפיים	65
65	.....	36. דיון בגורמי סיכון	65

חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

1. כללי

1.1 אלקטריאון וירלס בע"מ ("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 (להלן: "הבורסה"), הפכה החברה לחברה ציבורית.

1.2 נכון למועד הדוח, פעילותה של החברה מתבצעת באמצעות החברה הבת אלקטריק רואד בע"מ (להלן: "אלקטרוואד"), הנמצאת בשליטה המלאה של החברה, ואשר מיזוג על דרך של החלפת מניות בינה לבין החברה הושלם ביום 6 במרץ 2018.

1.3 עסקת מיזוג עם אלקטרוואד

1.3.1 ביום 6 במרץ 2018 הושלמה עסקת מיזוג על דרך של החלפת מניות שבמסגרתה רכשה החברה מבעלי המניות של אלקטרוואד, כפי שהיו במועד השלמת העסקה, את מלוא הון המניות המונפק והנפרע של אלקטרוואד, כנגד הקצאת מניות רגילות של החברה לבעלי המניות של אלקטרוואד במועד השלמת העסקה (להלן: "עסקת המיזוג").

1.3.2 לפרטים נוספים אודות עסקת המיזוג ראו דיווח החברה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201) (להלן: "דוח העסקה"), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

1.3.3 במסגרת עסקת המיזוג וכחלק מתנאיה ניתנה החלטת מיסוי של רשויות מס הכנסה בנוגע לעמידת עסקת המיזוג בתנאי סעיף 103כ לפקודת מס הכנסה. לפרטים נוספים בדבר החלטת המיסוי הנ"ל ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים של החברה בפרק ג' לדוח זה.

1.4 תיאור החזקותיה של החברה

כאמור לעיל, פעילותה של הקבוצה מתבצעת באמצעות חברת הבת אלקטריק רואד בע"מ.

1.5 להלן תרשים מבנה החזקות הקבוצה למועד הדוח:



*חברה בת בבעלות מלאה של אלקטרוואד אשר הוקמה לצורך תחילת פעילות החברה בשוודיה והשתתפות בפרויקט הדגמה ליישום טכנולוגיות כביש חשמלי בשוודיה, כמפורט בסעיף 11 להלן.

** נכון למועד הדוח אין בספירהד פעילות עסקית.

2. אופיו ותוצאותיו של שינוי מבני, מיזוג או רכישה מהותיים

2.1 לפרטים אודות השלמת עסקת המיזוג עם אלקטרואד ראו סעיף 1.3 לפרק זה לעיל.

2.2 ביום 31 בדצמבר 2019 קיבל דירקטוריון החברה החלטה לפיה תתמוג החברה כחברה הקולטת עם החברה הבת, אלקטרואד, כחברת היעד, כחלק ממהלך כולל של שינוי מבנה בקבוצה, שמטרתו יעול פעילות הקבוצה, באמצעות צמצום ישויות נפרדות בקבוצה. המיזוג יתבצע בהתאם להוראות הפרק הראשון לחלק השמיני לחוק החברות, התשנ"ט-1999, והתקנות שהותקנו מכוחו (להלן: "חוק החברות") ובהתאם להוראות סעיף 103 לפקודת מס הכנסה (נוסח חדש), התשכ"א-1961 (להלן: "פקודת מס הכנסה"), ללא מתן תמורה כלשהי. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 31 בדצמבר 2019 ומיום 27 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2019-01-116772 ו-2020-01-010479). כמו כן, ביום 31 במרץ 2020 הסכימו החברה ואלקטרואד על הארכת המועד האחרון להתקיימות התנאים המתלים להשלמת המיזוג עד ליום 30 ביוני 2020 חלף 31 במרץ 2020.

3. רכישה, מכירה או העברה של נכסים בהיקף מהותי שלא במהלך העסקים הרגיל

לפרטים אודות השלמת עסקת המיזוג עם אלקטרואד ראו סעיף 1.3 לפרק זה לעיל.

4. תיאור תחומי הפעילות של הקבוצה

ביום 6 במרץ 2018, השלימה החברה עסקת מיזוג עם חברת אלקטרואד, לאור זאת פעילות אלקטרואד מהווה למועד דוח זה את פעילותה המהותית היחידה של הקבוצה. לפרטים נוספים אודות עסקת המיזוג עם אלקטרואד ראו סעיף 1.3 לפרק זה לעיל.

למועד הדוח, החברה הינה חברת קלינטק, העוסקת בפיתוח טכנולוגיית "כביש חכם" באמצעות אלקטרואד, אשר מאפשרת תנועת כלי רכב לאורך כביש הנסיעה באמצעות העברת אנרגיה אלחוטית (להלן: "כביש חכם"). הטכנולוגיה המפותחת על ידי הקבוצה מבוססת על תשתית סלילים המוטמנת מתחת לפני שטח נתיב הנסיעה, לצורך העברת אנרגיה באופן אלחוטי לכלי הרכב הנעים על הנתיב, תוך כדי נסיעה. כמו כן, בעתיד כלי הרכב יצויד בסוללה קטנה כדי לאפשר נסיעה גם בקטעי כביש שאינם כוללים את התשתית של הקבוצה; הסוללה תטען לסירוגין כאשר הרכב ישוב לנסוע על תשתית הסלילים ויתכן כי לעיתים תידרש גם טעינה חיצונית של הסוללה.

בנוסף לטכנולוגיה האמורה, מפתחת הקבוצה גם מערכת ניהול הממוקמת בצדי נתיב הנסיעה, מעל או מתחת לפני הקרקע (בהתאם ובשיתוף עם הרשויות המקומיות בהן יותקן הכביש החכם), וכן יחידת מקלט אשר תותקן בגחון כלי הרכב. יחידת הניהול מעבירה אנרגיה מרשת החשמל אל הסלילים הרלוונטיים בהתאם למיקום הרכב הנוסע על התשתית; ומאפשרת לתקשר באופן רציף ואלחוטי עם כלי הרכב הנעים על הכביש החכם ועם יחידת המקלט, אשר קולטת מהתשתית התת קרקעית, באופן אלחוטי, את האנרגיה הדרושה להעברה לצורך טעינת הסוללה שברכב.

הטכנולוגיה שמפתחת הקבוצה אמורה לאפשר צמצום של גודל הסוללה הדרוש להנעת כלי רכב חשמליים (כאשר כלי הרכב ינוע בכביש החכם, הצורך בסוללה עשוי לקטון), הגדלת טווח הנסיעה של כלי הרכב החשמלי כל עוד הוא נע על תשתית הכביש החכם, הפחתת עלות ומשקל כלי הרכב, ויתכן שאף ביטול הצורך בטעינת הסוללה של כלי הרכב במהלך היום (שכן, כאמור, כל עוד הרכב ינוע בכביש החכם הצורך בסוללה עשוי לקטון). למיטב ידיעת הקבוצה, נכון למועד הדוח, לשינוי מזג האוויר לא אמורה להיות השפעה על מערכת הכביש החכם שמפתחת הקבוצה.

לפרטים נוספים אודות פעילות הקבוצה בתחום הפעילות ראו החלק השלישי לפרק זה להלן.

יובהר, כי לאור אופיה של אלקטרואד כחברת מחקר ופיתוח ועל רקע העדר הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הן נועדו, עלולה השקעת הקבוצה בפיתוח מוצריה לרדת לטימיון. כמו כן, תידרש הקבוצה 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 מוצרי פיתוח הקבוצה ותוצאות ההשלמה כאמור) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרתם בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), המבוססים על הערכות הקבוצה בדבר

התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. 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 36 לדוח.

5. מודל עסקי

למועד הדוח, בוחנת הקבוצה מספר מודלים עסקיים עיקריים, אשר ישומם תלוי, בין היתר, בפיתוחה המוצלח של הטכנולוגיה המפותחת על ידה:

5.1 מיזמים מסוג שותפות ציבורית-פרטית (Private-Public Partnership)

לפי מודל זה, המגזר הציבורי עובר ממעמד של בעלים במשאב הציבורי (כגון, הכביש או נתיב התנועה) למעמד של רוכש שירות או מוצר מהגוף הפרטי. על פי מודל זה, הכנסות הקבוצה תהיינה עשויות להתבסס על גביית תמורה בגין השירותים ישירות מציבור המשתמשים (למשל דמי שימוש בגין טעינת כלי הרכב השונים הנעים בנתיב הכביש החכם) או על תשלומים שיתקבלו מהממשלה לפי קריטריונים חוזיים.

מודל זה מבוסס, בין היתר, על היכולת של הכביש החשמלי לשמש כתשתית שיתופית למספר רב של כלי רכב מסוגים שונים; כך שפוטנציאל ההכנסות גדל ככל שיותר סוגים של כלי רכב כגון אוטובוסים, שאטלים, רכבי שירות וחלוקה ורכבים מוניציפאליים יערכו שימוש בתשתית הכביש החשמלי. היכולת של ציידים אלו לשלם דמי שימוש נובעת מחיסכון פוטנציאלי בהשקעות הוניות ברכבים, בשל צמצום גודל הסוללה וחיסכון בהוצאות התפעול הנובעות מהיכולת לפעול באופן רציף מבלי לעצור לצורך טעינה. כמו כן, שימוש בתשתית בתצורה של "טעינה כשירות" חוסכת ממפעילי הציידים להקים ולתפעל בעצמם תשתיות טעינה, שהן מורכבות ודורשות שטחי תפעול נרחבים. נוסף על כך, ככל שתשתית הכביש החכם תתפרסם בערים, ניתן יהיה לפתוח את השירות גם לרכבים פרטיים.

להערכת הקבוצה, במדינות שונות בעולם יתכנו שיתופי פעולה עם גופים ממשלתיים (PPP), וזאת, בין היתר, לאור דרישות רגולטוריות, סביבה משפטית-עסקית וכיוצא"ב. שיתוף פעולה מסוג זה בין הקבוצה לגופים ממשלתיים עשוי להערכת הקבוצה, להקנות יתרונות רבים, לרבות רשת ערביות ובטחונות ממשלתית להשקעות פרטיות, אשר עשויה לאפשר במקרים המתאימים הקמה יעילה, מהירה ואיכותית של מיזמים למתן שירותים ציבוריים, תוך ניצול היתרונות היחסיים של כל גוף המערב במיזם. יתרון נוסף הנו שמיזמי שותפות ציבורית-פרטית הינם מיזמים הכוללים התקשרות ארוכת טווח (לתקופה של 20-35 שנה), שבמסגרתם המגזר הציבורי מעביר למגזר הפרטי את האחריות לספק את התשתית, המוצר או השירות הציבורי, לרבות פעולות ההקמה, הרכישה, השיפוץ, המימון, התפעול והתחזוקה, תוך ניצול היתרונות המובנים של המגזר הפרטי, כגון היכולת לנצל טוב יותר את הפוטנציאל הכלכלי של הנכס. בתמורה, המגזר הפרטי מקבל תשלומים לפי קריטריונים מוגדרים מראש.

הואיל ומגמה ירוקה בתחבורה ציבורית הינה תחום חדש הדורש השקעה התחלתית גבוהה מהגורמים הרלוונטיים (לרוב ממשלות/רשויות מקומיות המבקשות לרכוש את הטכנולוגיה), הקבוצה מעריכה כי לצורך קידום פרויקטים הכוללים את מערכת הכביש החכם היא תידרש ליצור קשרים עם גורמי ממשל במדינות בהן תפעל.

5.2 מיזם משותף עם חברה מקומית

על פי מודל זה הכנסות הקבוצה תתבססנה על הקמת פרויקטים, הפעלת תחבורה ציבורית, שירותי אספקת חשמל וכדומה. להערכת הקבוצה, במדינות שונות בעולם קיימים יתרונות לפעולה באמצעות מיזמים משותפים (Joint ventures\SPV) עם חברות מקומיות, וזאת, בין היתר, לאור הבדלי תרבות, דרישות רגולטוריות, מיסוי, סביבה משפטית-עסקית וכיוצא"ב. שיתוף פעולה מסוג זה בין הקבוצה לחברה שותפה מקומית עשוי, להערכת הקבוצה, להקנות יתרונות בתחום השיווק, ההפצה והמכירה בהשוואה למודלים אחרים, לאפשר ייצור ו/או פיתוח משותפים וכן התאמת מוצרי הקבוצה לדרישות השוק המקומי, שכן, למשל, עלויות התקנת מערכת הכביש החכם עשויות להשתנות ממדינה למדינה לאור דרישות רגולטוריות ואחרות.

5.3 מכירת מערכת הכביש החכם ומתן שירותי ניהול פרויקט ותחזוקה

להערכת הקבוצה, על פי מודל זה הכנסות הקבוצה תתבססנה על מכירת מערכת כביש חכם פרי פיתוחה, ככל שישתיים בהצלחה, לאורך נתיב הנסיעה של קו התחבורה הציבורית וכן על מתן שירותי ניהול המיזם במהלך הקמתו ומתן שירותי תחזוקה של מערכת כביש חכם לאחר שלב ההקמה. להערכת הקבוצה למועד הדוח, שלב הקמת מערכת כביש חכם פרי פיתוחה בכל פרויקט נתון צפוי לאורך כשנתיים ולכלול את תכנון המסלול, הסדרת התנאים הרגולטוריים והמשפטיים מול הגורמים הרלוונטיים וכן ביצוע העבודות בשטח. כמו כן שירותי התחזוקה שתעניק החברה יהיו כלולים כחלק מעלות הפרויקט ויוענקו במשך מספר שנים בהתאם לאופי הפרויקט.

5.4 שירותים נלווים

הקבוצה מפתחת שירות מבוסס ענן אשר צפוי לספק, ככל שפיתוחו יושלם בהצלחה, יכולת ניהול צי, יכולות חיוב, ויכולות ניהול תנועה עירונית; ואמצעותו תוכל הקבוצה להציע מגוון שירותים נוספים כגון מערכת חיוב לפי שעות ו/או נפח תנועה בגין שימוש בכביש החכם, ניטור תנועת רכבים הנעים על גבי הכביש החכם וסיוע בחלוקת עומסי תנועה בכביש החכם.

למועד הדוח, לאור אופיה של אלקטרואד כחברת מחקר ופיתוח ועל רקע העדר הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או בהחזרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הן נועדו, עלולה השקעת הקבוצה בפיתוח מוצריה לרדת לטמיון. כמו כן, תידרש הקבוצה לגייס הון נוספים עד ליצירת תזרים מזומנים חיובי ממכירת מוצריה, אם בכלל, וככל שלא תצליח לגייס את ההון הנדרש יתכן כי לא תצליח להמשיך בפעילותה.

כמו כן, טכנולוגיית הכביש החכם של הקבוצה נמצאת בשלב הפיתוח, ולהוציא את הניסויים המפורטים בסעיף 11 לעיל, הקבוצה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לקבוצה הכנסות כלשהן בגין המערכת. האמור לעיל, בהתייחס למודלים העסקיים השונים, משקף אסטרטגיות עתידיות אפשריות של הקבוצה בלבד ואין כל ודאות כי איזה מהמודלים יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות הקבוצה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי הקבוצה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת הקבוצה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת הקבוצה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 לדוח.

6. השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה

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

6.1 ביום 17 בדצמבר 2017 אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה הקצאה פרטית חריגה לזן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן: "דן"), במסגרתה הוקצו לזן 381,861 כתבי אופציה (סדרה א') של החברה בתמורה לתוספת מימוש בסך של 419 אג', ובסך הכל 1,599,998 ש"ח וכן 267,857 כתבי אופציה (סדרה ב') בתמורה לתוספת מימוש של 560 אג' ובסך הכל 1,499,999 ש"ח. בנוסף, אישרה האסיפה הקצאה לזן של עד 447,718 כתבי אופציה (סדרה ג') בתמורה לתוספת מימוש משתנה, והכל בהתאם לנוסחה התלויה במספר המניות וכתבי האופציה אשר יהיו בחברה במועד השלמת עסקת המיזוג עם אלקטרואד. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 7 ו-8 בנובמבר 2017 (מס' אסמכתא: 2017-01-097375 ו-2017-01-097960) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. בהסכם ההקצאה בין דן לבין החברה נקבע כי דן תהיה זכאית להשתתף בהנפקת זכויות של החברה בגין כתבי האופציה (סדרה א').

6.2 ביום 3 בינואר 2018 נחתם הסכם השקעה נוסף בין דן לבין החברה (להלן: "הסכם ההשקעה הנוסף"), במסגרתו הוסכם כי כתבי האופציה (סדרה ג') ימומשו על ידי דן בתנאי ההקצאה המקוריים, כמפורט בהסכם ההשקעה, מיד עם השלמת עסקת המיזוג (קרי, במועד המימוש

- של כתבי האופציה מסדרות א' ו-ב', כמפורט לעיל). כמו כן, במסגרת הסכם ההשקעה הנוסף יוקצו לדן כתבי אופציה נוספים של החברה (כתבי אופציה מסדרה ד')¹.
- 6.3 ביום 11 באפריל 2018 הקצתה החברה לדן 280,899 כתבי אופציה לא סחירים של החברה, המירים ל-280,899 מניות רגילות של החברה (סדרה ד') בהתאם להסכם ההשקעה הנוסף, ולאישור האסיפה הכללית מיום 8 באפריל 2018; הניתנים למימוש עד ליום 31 בדצמבר 2020 בתמורה לתוספת מימוש של 17.8 ש"ח למניה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון האסיפה מיום 14 במרץ 2018 ודיווח תוצאות האסיפה מיום 8 באפריל 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-024424 ו-035380-01-2018).
- 6.4 ביום 12 באפריל 2018 קיבלה החברה מרשות החדשנות 1.55 מיליון ש"ח מתוך כספי מענק שאושר לאלקטרואד בסכום של עד 4.05 מיליוני ש"ח. המענק האמור התקבל כנגד השקעתה של דן בחברה, בסך של 3.1 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 12 באפריל 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-037387).
- 6.5 ביום 23 באפריל 2018 מימשה דן 443,656 כתבי אופציה (סדרה ג') של החברה, בתמורה לסך של כ-5 מיליון ש"ח, במחיר מימוש של כ-11.27 ש"ח (1,127 אג') לכתב אופציה. עם העברת תמורת המימוש בגין כתבי אופציה מסדרה ג', השלימה דן השקעה בחברה בסך כולל של כ-8.1 מיליון ש"ח. לאור השקעת דן בחברה באמצעות מימוש כתבי האופציה מסדרה ג', קיבלה החברה (באמצעות החברה הבת אלקטרואד) את יתרת המענק מרשות החדשנות בסך של 2.5 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 25 באפריל 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-040750 ו-040759-01-2018). נכון למועד הדוח התקבל המענק במלואו.
- 6.6 ביום 13 בפברואר 2018 פרסמה החברה תשקיף להנפקת זכויות, שבמסגרתו הוצעו 230,898 כתבי אופציה (סדרה 2) רשומים על שם, המירים למניות רגילות של החברה. כתבי האופציה (סדרה 2) הנ"ל הוצעו לבעלי ניירות הערך המזכים של החברה, כהגדרתם בתשקיף, שהיו רשומים בפנקס בעלי המניות במועד הקובע (20 בפברואר 2018), באמצעות 115,449 יחידות זכות ("יחידות זכות"), באופן כזה שכל מחזיק ב-23 ניירות ערך מזכים של החברה, שהיו רשומים על שמו במועד הקובע, זכאי היה לקבל ללא תמורה יחידת זכות שהרכבה 2 כתבי אופציה (סדרה 2). במסגרת הנפקת הזכויות על פי התשקיף הוקצו 230,896 כתבי אופציה לאור ניצול 115,448 יחידות זכות. לפרטים אודות התשקיף ותוצאות הנפקת הזכויות ראו דיווחי החברה מימים 12 ו-22 בפברואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-014401 ו-017989-01-2018).
- 6.7 ביום 6 במרץ 2018, עם השלמת עסקת המיזוג, הועברו לידי החברה כל מניות אלקטרואד (100%) כנגד הקצאת 4,610,550 מניות רגילות של החברה לבעלי המניות של אלקטרואד, בהתאם להחזקתם היחסית באלקטרואד ערב מועד השלמת עסקת המיזוג, כמפורט בדוח העסקה. וכן, הוקצו 1,059,389 כתבי אופציה (לא סחירים) של החברה למחזיקי כתבי אופציה של אלקטרואד, למתווך וליועץ, כהגדרתם בדוח העסקה. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מימים 29 בינואר 2018, 5 בפברואר 2018 ו-6 במרץ 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201 ו-012244-01-2018).
- 6.8 ביום 30 באפריל 2019 הודיעה החברה, בהמשך להודעת דן מיום 4 בנובמבר 2018, בדבר כוונת דן לממש את כתבי האופציה (סדרה ד') שהחברה הקצתה לה, כי דן העבירה לחברה את מלוא תוספת המימוש בגין כתבי האופציה (סדרה ד'); כאשר מחיר המימוש הכולל של כתבי האופציה האמורים הינו 5 מיליון ש"ח. כמו כן, עם תשלום תוספת המימוש של כתבי האופציה (סדרה ד') על ידי דן כאמור, סך השקעתה של דן בחברה הסתכם לכ-13.1 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 4 בנובמבר 2018 ומיום 30 באפריל 2019 (מס' אסמכתא: 2018-01-104013 ו-041527-01-2019).
- 6.9 ביום 19 בדצמבר 2018 הקצתה החברה 187,973 כתבי אופציה המירים למניות החברה לה"ח זאב ברונפלד ומני מור, דירקטורים ונותני שירותי יעוץ לחברה, בתמורה לתוספת מימוש בסך

¹ לפרטים נוספים בדבר הסכם ההשקעה הנוסף מיום 3 בינואר 2018 בין דן לבין החברה, ובין היתר, בקשר עם תנאי כתבי האופציה (סדרה ג') וכתבי האופציה (סדרה ד') של דן לפי הסכם ההשקעה הנוסף, ראו דיווחי החברה מיום 3 בינואר 2018 ומיום 5 במרץ 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-001597 ו-021259-01-2018) המובאים בזאת על דרך ההפניה.

18 ש"ח לכתב אופציה, לתקופה של עד 7 שנים ממועד השלמת עסקת המיזוג (6 במרץ 2018), הכפופים לתקופת הבשלה בת 3 שנים ממועד השלמת עסקת המיזוג. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מימים 2 ו-9 באוגוסט 2018, 4 באוקטובר 2018, 11 בנובמבר 2018 ו-19 בדצמבר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-072984, 2018-01-075126, 2018-01-091938, 2018-01-107082 ו-2018-01-124167). ביום 8 במרץ 2020 פקעו 27,312 מכתבי האופציה שהוקצו למר מור לאור סיום כהונתו כדירקטור ונותן שירותי יעוץ לחברה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 8 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-022080).

6.10 ביום 7 באפריל 2019 הקצתה החברה 58,966 כתבי אופציה המירים למניות החברה לנושאי משרה ולעובדים באלקטרואד בתמורה לתוספת מימוש בסך 55.8 ש"ח לכתב אופציה, לתקופה של עד 10 שנים, הכפופים לתקופת הבשלה בת 4 שנים. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 3 במרץ 2019 ומיום 7 באפריל 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-018430 ו-2019-01-034399).

6.11 ביום 30 באוקטובר 2019 הקצתה החברה 16,315 כתבי אופציה המירים למניות החברה למר הוקאן סנדליו, מנהל פעילות אזורי במדינות הנורדיות בחברה נכדה של החברה שהתאגדה בשוודיה, אלקטרואון AB, בתמורה לתוספת מימוש בסך 61.09 ש"ח לכתב אופציה, לתקופה של עד 10 שנים, הכפופים לתקופת הבשלה בת 4 שנים; וכן, 14,363 כתבי אופציה המירים למניות החברה למר סטפאן טונגאר, מנהל פיתוח עסקי באלקטרואון AB, בתמורה לתוספת מימוש בסך 90.36 ש"ח לכתב אופציה, לתקופה של עד 10 שנים, הכפופים לתקופת הבשלה בת 4 שנים. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 26 ביוני 2019, מיום 20 באוגוסט 2019, מיום 25 בספטמבר 2019 ומיום 30 באוקטובר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-063769, 2019-01-086740, 2019-01-083583 ו-2019-01-092292).

6.12 ביום 15 בינואר 2020 הקצתה החברה 42,257 כתבי אופציה המירים למניות החברה לסמנכ"ל הכספים של החברה, מר ברק דואני, ולעובדים באלקטרואד בתמורה לתוספת מימוש בסך 86.64 ש"ח לכתב אופציה, לתקופה של עד 10 שנים, הכפופים לתקופת הבשלה בת 4 שנים. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 8 בדצמבר 2019 ומיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2019-01-107130 ו-2020-01-006183).

6.13 ביום 17 בינואר 2020, הודיעה הון הטבע בע"מ (להלן: "הון הטבע"), מבעלי השליטה בחברה, על התקשרותה בהסכם למכירת 250,000 מניות רגילות של החברה המוחזקות על ידה לצד שלישי, שלמיטב ידיעת החברה למועד הדוח אינו קשור לחברה או למי מבעלי העניין בה, בעסקה מחוץ לבורסה, בתמורה לסך של 17.5 מיליוני ש"ח (המהווים סך של 70 ש"ח למניה) (להלן: "הסכם למכירת המניות").

כמו כן, במועד החתימה, על פי הוראות ההסכם, היה על הרוכש לשלם להון הטבע, 1.75 מיליוני ש"ח, כבטוחה לקיום מכירת המניות הנמכרות במועדי ההשלמה, כאשר סך של 10% מסכום הבטוחה יחשב כתשלום מראש על חשבון התמורה שצפויה לקבל הון הטבע במסגרת ההסכם.

מכירת המניות תתבצע במספר שלבים, שבמסגרתם תתבצע רכישה רבעונית של עד 80,891 מניות רגילות של החברה על ידי הרוכש, החל מיום 11 במרץ 2020, במשך ארבעה רבעונים עוקבים; והכל עד להשלמת מכירת מלוא 250,000 המניות הנמכרות.

בנוסף, הוסכם כי המכירה תיערך בהתאם ובכפוף להוראות הסכם המיזוג שנחתם בין החברה לבין אלקטריק רואד בע"מ ובעלי מניותיה, לרבות התנאים והמגבלות הקבועים בהסכם המיזוג, ובתיקוניו, הכוללים, בין היתר, הוראות חסימה חוזית למכירת מניות החברה על ידי בעלי השליטה בחברה (להלן: "החסימה החוזית").

כמו כן, ועל רקע התקשרות הון הטבע בהסכם למכירת המניות, ביום 17 בינואר 2020, נחתם מסמך הסכמות בין בעלי השליטה בחברה, ה"ה אורן עזר, חנן רומבק והון הטבע (להלן, בהתאמה: "הצדדים" ו-"מסמך ההסכמות"), בהמשך להסכם הצבעה למינוי דירקטורים שקיים בין השלושה, כמפורט בסעיף 2.10.1 לדוח זימון האסיפה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201) ובהמשך להוראות החסימה החוזית, שבמסגרתו הוסכם כי החל מיום תחילת תקופת החסימה החוזית ועד ליום 8 בספטמבר 2021, כל צד יוגבל למכירת סך של עד 20% מהמניות שבבעלותו, בתיאום עם שני הצדדים הנוספים (יובהר, כי המגבלה האמורה חלה גם על המניות שצפויה למכור הון הטבע במסגרת ההסכם למכירת המניות, כך

שאין באפשרות הון הטבע למכור מניות נוספות מעבר ל-20% מהחזקותיה עד לסיום תקופת החסימה לעיל). כמו כן, החל מיום 8 בספטמבר 2021 תוסר המגבלה האמורה על מכירת המניות.

כן הוסכם, כי ככל שמכירת המניות על ידי הון הטבע לצד השלישי לא תצא אל הפועל, מכל סיבה שהיא, מסמך ההסכמות בין בעלי השליטה בחברה יהא בטל ומבוטל.

6.14 בימים 4 ו-5 בפברואר 2020 מימשו ה"ה זאב ברונפלד ומני מור, דירקטורים ונותני שירותי יעוץ לחברה, 30,009 כתבי אופציה המירים למניות החברה, בתמורה לתוספת מימוש בסך 4.19 ש"ח לכתב אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מימים 4 ו-5 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-013140 ו-2020-01-013440).

6.15 ביום 9 במרץ 2020 השלימה הון הטבע מכירת 80,891 מניות בהתאם להוראות הסכם מכירת המניות. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 9 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-022998).

6.16 לפרטים אודות מימושי כתבי אופציה המירים למניות החברה שלא על ידי בעלי ענין בחברה, למיטב ידיעת החברה למועד הדוח, ראו דיווחיה השוטפים של החברה ופרק ד' לדוח זה להלן.

7. חלוקת דיבידנד

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

חלק שני – מידע אחר

8. מידע כספי לגבי הפעילות של הקבוצה

להלן נתונים כספיים מתוך דוחותיה המאוחדים של הקבוצה:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2017	2018	2019	
אלפי ש"ח			
736	11,254	7,767	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
874	4,280	5,011	הוצאות הנהלה וכלליות
-	51,770	-	הוצאות רישום למסחר
1,610	67,304	12,778	הפסד מפעולות
(99)	-	-	הכנסות אחרות
5	(33)	256	הוצאות (הכנסות) מימון
-	-	32	הוצאות מס
-	-	13,066	הפסד לשנה
-	-	7	הפרשים מתרגום דוחות כספיים הערוכים במטבע חוץ
1,516	67,271	13,073	הפסד והפסד כולל לשנה
0.36	9.34	1.60	הפסד בסיסי ומדולל למניה (בש"ח)

9. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה

פעילות החברה בתחום מחקר ופיתוח טכנולוגיית "כביש חכם", באמצעות החברה הבת אלקטרואד, עשויה להיות מושפעת ממגמות ו/או אירועים ו/או התפתחויות שונות בסביבה המקרו כלכלית בה הקבוצה פועלת, אשר לקבוצה אין יכולת השפעה עליהם ואלו עשויים להשפיע, חלקם באופן מהותי, על התפתחותה ותוצאותיה העסקיות של הקבוצה, כמפורט להלן.

9.1 האטה בפעילות וחוסר ודאות כלכלית

האטה בפעילות הכלכלית ואי ודאות בשוק הישראלי ו/או העולמי בשנים הקרובות עשויות להשפיע על יכולת הקבוצה לגייס הון בשוק ההון המקומי ו/או העולמי, הדרוש לה להמשך השלמת פיתוח מוצריה.

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק זה להלן.

9.2 שינויי רגולציה/חקיקה

למועד הדוח, קיימת מגמה של שינויי רגולציה וחקיקה בארץ ו/או בעולם, המעודדים או המחייבים הפעלת תחבורה ידידותית לסביבה תוך שימוש בפתרונות המבוססים על אנרגיה

נקיה, ובכלל זה הנעה חשמלית, וזאת כחלק מהמגמות הגלובליות של מעבר לתחבורה עירונית חשמלית והפחתת זיהום אוויר במרכזי הערים.²

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

למועד הדוח, קיימת רגולציה עולמית ומקומית העשויה להשפיע על פעילות הקבוצה בתחום זה (לחיוב או לשלילה), ובכלל זה תקינה בינלאומית ומקומית בנוגע לטעינה אלחוטית של כלי רכב במנוחה ותוך כדי תנועה. הקבוצה עוקבת אחר התפתחות הרגולציה בתחום התקינה הנוגעת לפעילותה ותפעל, ככל שניתן, לבצע את ההתאמות הנדרשות לטכנולוגיה פרי פיתוחה.

9.3 תיאור המגמה בישראל

למועד הדוח, למיטב ידיעת הקבוצה, לא קיימת בישראל רגולציה המחייבת שימוש באנרגיה נקיה לצרכי תחבורה במרכזי ערים, אולם יתכן כי בעתיד יחולו שינויים רגולטוריים בעניין זה, בעיקר במכרזים להפעלת קווי תחבורה ציבורית חדשים.

למיטב ידיעת הקבוצה, מכרזים לקווי תחבורה ציבורית של משרד התחבורה כוללים כבר כיום דרישה לשימוש באנרגיה נקיה בחלק מהקווים, בדרך כלל בשיעור של אחוזים בודדים מסך הקווים במכרז.³

מדינת ישראל מנסה לעודד מפעילי תחבורה ציבורית לעבור לתחבורה חשמלית בקווים קיימים. כמו כן, יעד משרד התחבורה הוא שבשנת 2025 60% מהאוטובוסים העירוניים יהיו חשמליים מדובר על למעלה מ-2,500 אוטובוסים.⁴

בשנת 2019 פרסם משרד האנרגיה את יעדיו לשנת 2030 בהם קבע כי אחד מיעדיו המרכזיים הנו הפחתה בצריכת תזקי נפט בתחבורה היבשתית המבוססת על מעבר לשימוש בהנעה חשמלית והנעה מבוססת גז טבעי דחוס (גט"ד). בהתאם לכך החל משנת 2030 תיאסר כניסת כלי רכב מונעים בבנזין או בסולר לישראל.⁵

בשנת 2016 פרסם המשרד להגנת הסביבה "קול קורא" מס' 6734⁶ וקול קורא מספר 6631⁷ במטרה להמשיך ולעודד מפעילי תחבורה ציבורית לרכוש אוטובוסים חשמליים במטרה לצמצם את זיהום האוויר.

כחלק ממדיניות המשרד להגנת הסביבה לעודד מעבר לשימוש בכלי רכב נקיים, מעוניין המשרד לתמוך בחברות תחבורה ציבורית שיפעילו אוטובוסים חשמליים, ובכך לתרום להורדת חסמים המקשים על חדירת טכנולוגיה חשמלית לציי האוטובוסים בישראל. יצוין, כי תקציב קול קורא מס' 6734 הינו כ-13 מיליוני ש"ח ותקציב קול קורא מס' 6631 הינו כ-20 מיליוני ש"ח.

בחודש מרץ 2018 פורסם מכרז למתן שירותי ניהול, תיאום ופיקוח, למימון, תכנון, הקמה ותפעול של "הנתיבים המהירים" שיבוצע בשיטת PPP ויורכב מ-110 ק"מ של נתיבים מהירים לאורך כביש 20 וכביש 2 הכוללים מערכות בקרת תנועה ואגרה, מרכזי תחבורה משולבים (מתח"מ) הכוללים מתקני חנה וסע ומרכזי תחבורה ציבורית בראשון לציון (3,800 מקומות חניה), בשפיים (7,000 מקומות חניה), הפעלת מערך שאטלים הכולל כ-190 אוטובוסים חשמליים בכ-10 קווי, מרכזי בקרה ומתקנים נלווים. התנועה בנתיבים אלה

² https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en#tab-0-1 <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-12/europe-gains-ground-in-global-race-to-sell-electric-cars>

<https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/climate-action/federal-actions-clean-growth-economy/clean-transportation.html>

<https://www.climaterealityproject.org/blog/making-transportation-cleaner-three-cities-drive>

<http://www.wrirosscities.org/sustainable-and-livable-cities>

³ https://www.gov.il/he/Departments/news/metropoline_won_the_tender

⁴ https://main.knesset.gov.il/Activity/committees/Science/News/pages/pr_3.7.18.aspx

⁵ https://www.gov.il/BlobFolder/rfp/target2030/he/energy_2030_final.pdf

⁶ <http://www.sviva.gov.il/infoservices/mimshalzamin/support/documents/2016/6734-2016/electricbuses-support-6734-2016.pdf>

⁷ <http://www.sviva.gov.il/InfoServices/MimshalZamin/Support/Pages/2016/Support6351.aspx>

תנוהלה באמצעות מערכת ניהול ביקוש ותנועה, אשר תבטיח תנועה מהירה בנתיבים המהירים ותימנע היווצרות פקקים. היקף הפרויקט מוערך בסך של כ-5.5 מיליארד ש"ח⁸.

בחודש נובמבר 2018 פרסם משרד האנרגיה "קול קורא" מס' 114/2018, 115/2018 ו-117/2018 להקמת עמדות טעינה בחניונים וצידי דרכים וקול קורא 116/2018 להקמת עמדות טעינה מהירות במטרה לצמצום התלות בנפט בתחבורה וצמצום זיהום האוויר. היקף התקציב לפרויקטים הנ"ל הוערך בסך של כ-30 מיליוני ש"ח⁹.

עוד יצוין, כי במסגרת "קול קורא" מס' 28-2014 של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (יחידת המדען הראשי)¹⁰, נבחר המכון לחקר התחבורה בטכניון לצורך ביצוע מחקר בנושא חלופות עבור תחבורה ציבורית חשמלית.

למיטב ידיעת הקבוצה, החלופות שנבחנו בתחום פעילות זה הינן, בין היתר, אוטובוס חשמלי מבוסס סוללה, אוטובוס חשמלי מבוסס סופר קבל וכן הנעה חשמלית באמצעות הטכנולוגיה שמפתחת אלקטרואד. במסגרת המחקר הנ"ל ובהמשך לבקשות הטכניון מעת לעת, אלקטרואד סיפקה לטכניון נתונים בקשר עם האנרגיה שפולטת המערכת המפותחת על ידה, ובעיקר בנוגע ליכולת העברת כמות אנרגיה מספקת להנעת אוטובוס באופן אלוטו תוך כדי תנועה.

תוצאות המחקר פורסמו לציבור בחודש יולי 2018¹¹, כאשר במסגרתם עלה כי אנרגיה של 10kw עוברת במלואה למקלט במשך כל הנסיעה בנצילות של כ-90%. מבדיקות שבוצעו בהעברת אנרגיה גבוהה יותר, נצפתה נצילות גבוהה יותר. כלומר, ככל שהאנרגיה עולה כך גם הנצילות.

9.4 תיאור המגמה ברחבי העולם

מערכת התחבורה העולמית מושתתת כיום, ברובה, על דלקים מבוססי נפט המוזנים למערכות הנעה המונעות בלעדית ע"י מנוע בעירה פנימית. המודעות ההולכת וגוברת בעולם לעקרונות סביבתיים ברי קיימא, לצד כניסת יצרני רכב רבים לייצור המוני של כלי רכב חשמליים, העלתה את הביקושים לתחבורה חשמלית. כמו כן, האיחוד האירופי קבע אסטרטגיה אשר אומצה על ידי רוב חברות האיגוד האירופי למעבר לאנרגיה ירוקה ולהפחתת השימוש באנרגיה מזהמת עד לשנת 2050¹².

הצורך להפחית את פליטת המזהמים ולהקטין את תלותו של סקטור האנרגיה בדלקים פוסיליים, הובילו לפיתוחן של טכנולוגיות הנעה חלופיות שהינן בעלות יתרון משמעותי בכל הקשור לצריכת הדלקים ולפליטות מזהמים. הרכבים החשמליים וההיברידיים מהווים חלק עיקרי בתכנון התכנון ארוכות הטווח של ממשלות וגופי מחקר מובילים בעולם¹³.

מדינות רבות בעולם מקדמות כיום מדיניות של מעבר לתחבורה ציבורית חשמלית. כך, למשל, האיחוד האירופי מקדם תכנית רחבה להטמעת אוטובוסים עם אפס פליטות ובאזורים רבים באירופה צפוי להיכנס לתוקף עד שנת 2025 איסור על תחבורה ציבורית מונעת דיזל¹⁴.

גם ממשלת סין מעודדת את חלופת האוטובוסים החשמליים הן ברמת השימוש לצרכי תחבורה ציבורית והן ברמת הייצור. מגמה אשר צפויה להביא לכך שעד שנת 2025 מספר האוטובוסים המונעים בחשמל בלבד בסין יעמוד על למעלה מ-1.3 מיליון אוטובוסים¹⁵.

⁸ <https://www.ayalonhw.co.il/wp-content/uploads/2019/03/291.pdf>

⁹ <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001269232>

¹⁰ https://www.gov.il/he/departments/general/electric_vehicle_ac_dc

¹¹ <http://132.74.7.18/FileRa/kol-koreh-28-2014.pdf>

¹² https://www.gov.il/BlobFolder/reports/electric_bus_chief_scientist_report/he/electric_bus.pdf

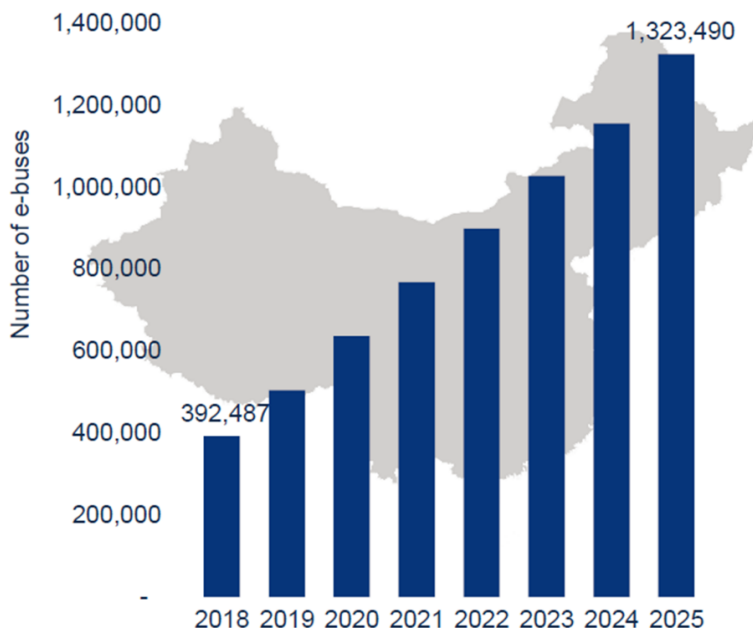
¹³ <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/HR-03-06-2020%20EU%20Submission%20on%20Long%20term%20strategy.pdf>

¹⁴ <https://www.iea.org/commentaries/is-government-support-for-evs-contributing-to-a-low-emissions-future>

¹⁵ <https://qz.com/1341155/nine-countries-say-they-will-ban-internal-combustion-engines-none-have-a-law-to-do-so/>

¹⁶ <https://www.woodmac.com/press-releases/chinas-e-bus-stock-to-surpass-1-million-mark-by-2023/>

Number of e-buses in China



בתרשים שלעיל ניתן לראות את הצמיחה בכמות האוטובוסים החשמליים בסין בין השנים 2018-2025.¹⁶

בבריטניה משרד התחבורה הודיע כי בין השנים 2020-2021 יבצע השקעות בהיקף של 220 מיליון ליש"ט אשר חלקו יוקצה להפיכת התחבורה הציבורית לתחבורה חשמלית; בארה"ב רכשה עיריית לוס אנג'לס 95 אוטובוסים חשמליים כחלק מתכנית להגיע לצי של "אפס פליטות" עד לשנת 2030.¹⁷ כמו כן, האיחוד האירופי הקים קרן בהיקף של 100 מיליארד אירו לקידום המעבר לאנרגיה ירוקה שיבוצע בדרך של מתן תמיכה כספית או סיוע בשווה כסף (יעוץ וכדומה) ועוד.¹⁸

במהלך השנים האחרונות, 11 מדינות, המייצגות מעל ל-50% מכלל מכירות כלי הרכב בעולם, הכריזו על איסור מכירת רכבים חדשים המבוססים על מנוע בעירה פנימית (ICE), החל מהשנים הקרובות. אחת המדינות הינה סין, המהווה כ-30% מנתח השוק העולמי של כלי הרכב, אשר הכריזה כי תאסור מכירת כלי רכב מבוססי ICE עד שנת 2040.¹⁹

כמו כן, ממשלת שוודיה פרסמה את מפת הדרכים הלאומית למאבק בשינוי האקלים²⁰ שבמסגרתה מתוכננים המהלכים להפחתת הזיהום אוויר עד לשנת 2050, בהם מעבר לרכבים חשמליים ובחינת טכנולוגיות לצורך המעבר הני"ל. כמו כן, משרד התחבורה השוודי פרסם, כחלק מהתכנית הני"ל, את הצעדים שלו בהם במעבר לכביש חשמלי בין השנים 2018-

¹⁶ <https://www.woodmac.com/press-releases/chinas-e-bus-stock-to-surpass-1-million-mark-by-2023/>
https://www.researchgate.net/publication/334607983_Charging_Station_Optimization_Project_Based_on_the_Matrix_Flexible_Charging_Reactor

¹⁷ <https://www.gov.uk/government/publications/a-better-deal-for-bus-users>

¹⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_20_39

¹⁹ נתוני המחקר של חברת Frost & Sullivan, אליהם מתבצעת הפניה במסגרת דוח זה, לקוחים מתוך דוח פנימי מחודש יוני 2016 שהכינה Sullivan & Frost עבור החברה שצורף לדוח העסקה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201), מדוחות נוספים שפרסמה Sullivan & Frost, לרבות דוח מיום 1 בינואר 2019 (כמפורט בדיווח Frost & Sullivan מיום 1 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-05-000523)) ומדוח מיום 16 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-05-025566) וכן מחומרים ונתונים נוספים שהעבירה Frost & Sullivan לחברה. הדוח האמור כולל בתוכו, בין היתר, הפניות לפרסומים רשמיים של מחקרי שוק הרלוונטיים לתחום פעילותה של החברה אותם ביצעה Frost & Sullivan שלא עבור החברה. הדוח, החומרים והנתונים הנוספים וההפניות יכוננו להלן: "נתוני Frost & Sullivan".

²⁰ <https://sweden.se/nature/sweden-tackles-climate-change/>

2022 וקבע יעד של 2,000 ק"מ כביש חשמלי ולהערכתו יוקצו משאבים בגובה 30-40 מיליארד SEK²¹ לצורך כך.

הקבוצה הקימה במהלך שנת 2019 חברת בת שוודית שזכתה במכרז לפיילוט לכביש חשמלי בשוודיה (להרחבה ראה סעיף 11.11 להלן) שמטרתו לבחון את היתכנות הטכנולוגית ויישמותה.

למיטב ידיעת הקבוצה, התכניות השונות מותנות, בין היתר, בשיפורים בטווח הנסיעה, במספר המחזוריים, במהירות הטעינה ובהפחתה במשקל האוטובוסים, פרמטרים אשר טכנולוגיית הכביש החכם פרי פיתוחה של אלקטרואד אמורה להציע בהם (ככל שהפיתוח יושלם בהצלחה) שיפורים משמעותיים.

9.5 מגמה גלובלית של הפחתת זיהום אוויר במרכזי הערים

9.5.1. ברחבי העולם ערים מהוות מוקד עיקרי לבעיות זיהום אוויר. מנתוני האו"ם וה-OECD עולה, כי כיום יותר ממחצית האוכלוסייה בעולם מתגוררת בערים (בעולם המפותח השיעור הינו כ-75% בממוצע) וכי הערים צורכות כ-2/3 מהאנרגיה הגלובלית²².

9.5.2. התיישבות עירונית בפני עצמה אינה הגורם הראשי להגברת בעיות זיהום האוויר, היות שדפוסי התיישבות צפופים יותר המאפיינים את העיר דווקא עשויים לייעל ולהפחית את צריכת האנרגיה. יחד עם זאת, דפוסי ההתפתחות של אזורים עירוניים מלווים בעליה בשימוש בכלי רכב, דבר המגביר את זיהום האוויר. הגורמים לכך הם בעיקר תופעת היווצרות הפרבר העירוני וההשענות על הרכב הפרטי ככלי נידודת עיקרי²³.

9.5.3. המגמה הנוכחית של תעשיית הרכב העולמית הינה לצמצם משמעותית את פליטות המזהמים מכלי הרכב באמצעים טכנולוגיים שונים, החל משיפור הרכב הקונבנציונאלי וכלה בהחלפתו ברכב מבוסס טכנולוגיות חלופיות נקיות יותר. אף על פי כן, גורמים שונים הקשורים בפעילות האורבנית, כגון הגידול במספר הנסיעות והשימוש המוגבר ברכב הפרטי, עשויים לבטל את השפעות השיפורים הטכנולוגיים בכלי הרכב. בשל כך, ההתמודדות עם בעיית זיהום האוויר נמצאת בסדר עדיפות גבוה בערים רבות בעולם, הנוקטות באמצעים שונים על מנת להפחית את זיהום האוויר בתחום שיפוטן²⁴.

9.6 פיתוח טכנולוגיית הרכב האוטונומי

הפיכה עתידית אפשרית של הרכב האוטונומי לנפוץ עשויה לעודד את השימוש בכביש החכם דוגמת זה שמפתחת הקבוצה, בין היתר, לאור האפשרות במוצר שמפתחת הקבוצה (ככל שפיתוחו יושלם בהצלחה) לטעינת הסוללה תוך כדי נסיעה, המפחיתה את הצורך בעצירת הרכב והשבתתו עד להשלמת הטעינה.

9.7 מגמות מקרו כלכליות בתחום התחבורה העירונית

להערכת הנהלת הקבוצה, על בסיס נתונים מצויים בידיעתה נכון למועד דוח זה, שוק התחבורה העולמי צפוי להשתנות בשנים הקרובות. פרט למגמת המעבר לרכבים חשמליים,

²¹ https://www.trafikverket.se/contentassets/445611d179bf44938793269fe58376b6/dokument/national_roadmap_f_or_electric_road_systems_20171129_eng.pdf

²² http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Degree_of_urbanisation_classification_-_2011_revision

²³ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Urban-rural_typology

²⁴ מסמך "תוכניות עירוניות להפחתת זיהום אוויר מתחבורה" של משרד איכות הסביבה: http://www.sviva.gov.il/subjectsenv/svivaair/carpollution/documents/air_cityplans_world.pdf

ראו גם:

<http://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-metro-electric-buses-20170721-story.html>

<http://thecityfix.com/blog/chinas-clean-air-challenge-3-billion-air-pollution-from-transport-in-chengdu-su-song-italia-rubnitz/>

צפויים שינויים נוספים כגון גידול בשיתוף נסיעות, כניסת רכבים אוטונומיים לשימוש, והגעתן לבשלות של טכנולוגיות נוספות הנמצאות למועד דוח זה בשלבי פיתוח בלבד.

הנהלת הקבוצה סבורה, כי לא ניתן לחזות כיום את היקף השינויים הצפויים בשוק התחבורה העולמי וכיצד שינויים אלו ישפיעו על הביקוש לכלי רכב, ובכלל זה על רמת השימוש בתחבורה ציבורית.

יחד עם זאת, המגמה הגלובלית המסתמנת להערכת הנהלת הקבוצה, על בסיס נתונים המצויים בידיעתה נכון למועד דוח זה, הינה רצונן של רשויות מקומיות לספק פתרון תחבורתי טוב יותר בתוך הערים. מגמה זו באה לידי ביטוי, בין היתר, במעבר לנתיבי תחבורה ציבורית בכניסות לערים, הפחתת מקומות חניה לרכבים פרטיים, הנפקת כרטיסי נסיעה משולבים, ועוד פעולות שנועדו לתעדף את התחבורה הציבורית ולהקשות על שימוש ברכב פרטי במרכזי הערים.

9.8 תחרות, פיתוח וייצור מוצרים מתחרים/חלופיים למוצרי אלקטרואד

שוק תחליפי הדלקים לתחבורה נקיה הוא שוק דינאמי, הכולל פתרונות רבים ומגוונים כגון הנעה באמצעות מימן או גז טבעי, וכן פתרונות אחרים של הנעה חשמלית כגון סוללות וקבלי על. פתרונות אלו עלולים לנגוס בחלקה של אלקטרואד בשוק היעד. לפרטים אודות תחרות ומוצרים חלופיים למוצרי אלקטרואד ראו סעיף 17 לדוח זה להלן.

9.9 גורמי השפעה נוספים

לפירוט נוסף אודות השפעה אפשרית של גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה בתחום הפעילות, ראו גורמי הסיכון בסעיף 36 להלן.

טכנולוגיית הכביש החכם של הקבוצה נמצאת בשלב הפיתוח, ולהוציא את הניסויים המפורטים בסעיף 11 לעיל, הקבוצה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לקבוצה הכנסות כלשהן בגין המערכת. האמור לעיל, בדבר הסביבה הכלכלית והגורמים החיצוניים המשפיעים ו/או העשויים להשפיע על אופי ופעילות הקבוצה הקיימת ו/או העתידית, מתבסס בעיקרו על הערכות ואמדנים סובייקטיביים של הקבוצה, כפי שהם ידועים לה כיום. 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 הקבוצה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי הקבוצה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת הקבוצה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכת שמפתחת הקבוצה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 להלן.

9.10 מגפת הקורונה העולמית²⁵

בסוף שנת 2019 התפרץ בסין נגיף חדש מסוג 'קורונה' (COVID-19), אשר הפך במהרה למגפה עולמית נרחבת שפשתה במוקדים רבים ברחבי העולם, ובכללם ישראל. מגפה זו משרה אי ודאות על מגוון תחומים, ובכללם על הפעילות הכלכלית העתידית בארץ ובעולם, ההשפעות על האינפלציה ועל השווקים הפיננסיים.

תרחיש הבסיס המנחה את הערכות מרבית המוסדות הכלכליים הבינלאומיים הוא שהתפשטות הנגיף תיעצר במהלך החודשים הקרובים. על פי תרחיש זה, צפוי פיצוי בקצב הצמיחה במהלך החציון השני כך שההשפעה הכוללת על הכלכלה העולמית יכול שתהיה מוגבלת. אין ספק כי אין ודאות שתרחיש זה אכן יתממש ויתכן שהפגיעה הכוללת בכלכלת העולם תהיה קשה יותר.

²⁵ הודעה לעיתונות – התייחסות בנק ישראל להתפתחויות הכלכליות בעקבות התפשטות נגיף הקורונה מיום 4 במרץ 2020. OECD: the world economy at risk של ה-OECD מיום 9 במרץ 2020.

הכלים המוניטריים של מרבית הבנקים המרכזיים מוגבלים ביכולתם להגיב להפתעות שליליות בפעילות הכלכלית. הירידה בביקושים העולמיים לסחורות שונות צפויה לפעול להאטת האינפלציה, אך מצד ההיצע, המחסור בסחורות ובחומרי גלם המיובאים ממדינות שבהן התפשטות הנגיף היתה עזה, עשוי לפעול לעלייה מסוימת באינפלציה. עד למועד כתיבת הדוח, שוקי ההון בעולם הגיבו בחריפות ונרשמו ירידות שערים חדות יחסית, לרבות בשערי מניות החברה. בנוסף, חל פיחות של השקל מול המטבעות הזרים העיקריים בהם פועלות חברות הקבוצה.

במהלך חודש מרץ 2020, הוריד במפתיע הבנק הפדרלי בארה"ב את הריבית המוניטרית לאפס אחוזים והחל בהרחבה כמותית מיידידת של 700 מיליארד דולר בנימוק שנגיף הקורונה מעלה את רמת הסיכון של הפעילות הכלכלית, והורדת הריבית עשויה לאפשר לבנק המרכזי לתמוך בהשגת המטרות של שמירה על תעסוקה מלאה ויציבות מחירים. במקביל, הכריז הממשל האמריקני על מצב חירום לאומי. כמו כן, הוטל סגר כללי במדינות רבות ברחבי העולם.

להערכת בנק ישראל, ככל שהמשבר יתארך, ובפרט אם ידרשו צעדי מניעה חריפים בישראל, צפויה השפעה משמעותית על כלכלת ישראל, שאת היקפה קשה להעריך היות שמדובר באירוע מתגלגל אשר קיימת אי ודאות גדולה להשלכות הנובעות ממנו על המשק הישראלי. יחד עם זאת, מציין בנק ישראל כי הנתונים הכלכליים הבסיסיים של המשק הישראלי חזקים – ביניהם יחס חוב תוצר ושיעור אבטלה נמוכים, עודף בחשבון השוטף, רמה גבוהה של יתרות מט"ח, ומערכת פיננסית חסונה. כל אלו מגדילים את עמידות המשק למול ההתפתחויות.

החרפת המגפה העולמית עלולה להוביל את הכלכלה הגלובלית למיתון חריף, אשר עשוי להשפיע לרעה על פעילות המחקר והפיתוח של הקבוצה.

למועד הדוח, הקבוצה ערוכה לקיום הנחיות הממשלה לצורך שמירה על בריאותם התקינה של עובדיה, ולצורך הבטחת רציפות פעילותה. כמו כן, ממשיכה הקבוצה לעמוד בקשר רציף עם ספקיה בארץ ובח"ל.

כמו כן, למועד הדוח, פעילות הקבוצה וחוסנה הכלכלי לא נפגעו באופן מהותי והקבוצה צופה כי תוכל לעמוד בהמשך פעילות המחקר והפיתוח של הקבוצה, ובהתחייבויותיה לצורך המשך ביצוע הפרויקטים בהם היא נוטלת חלק. כמו כן, להערכת הקבוצה למועד הדוח, במידה שיוחמרו ההגבלות על פעילות הקבוצה ו/או על פעילות ספקיה בארץ ובח"ל ו/או תחול הרעה משמעותית במצב הכלכלי בשוק ניתן לצפות שהחמרה האמורה תגרור דחייה מסוימת בלוחות הזמנים המתוכננים לתהליכי המחקר והפיתוח של מוצרי הקבוצה, לרבות הפרויקטים בהם הקבוצה נוטלת חלק.

יחד עם זאת, חוסנה הכלכלי של הקבוצה ומדיניות ניהול הסיכונים שלה, מאפשרים להערכת הקבוצה, צמצום הסיכונים הנובעים ו/או שינבעו מהמשך התפשטות נגיף הקורונה ו/או בהחמרת צעדי המניעה שינקטו כאמור למיגורו.

המידע האמור הינו בגדר מידע צופה פני עתיד כמשמעותו בחוק ניירות ערך, ואינו בשליטתה של הקבוצה ואינו ודאי.

יובהר, כי הערכות הקבוצה כאמור מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), המבוססות, בין היתר, על הנתונים שבידי הקבוצה למועד הדוח, הערכות אלו עשויות שלא להתממש או להתממש באופן חלקי, או להתממש באופן שונה, לרבות מהותית מהצפוי, בין היתר כתוצאה מאי-ודאות, אי-יציבות כלכלית, התפתחויות שלא ניתן להעריךן בשלב זה בקשר עם המשבר, עוצמתו והשפעתו.

חלק שלישי – תיאור עסקי הקבוצה בתחום הפעילות

10. מידע כללי על תחום מחקר ופיתוח טכנולוגיית "כביש חכם"

10.1 כללי

10.1.1 למועד הדוח, פעילות הקבוצה מתבצעת באמצעות חברת הבת אלקטרואד, בתחום פעילות מחקר ופיתוח של מערכת כביש חכם בתחום התחבורה החשמלית.

10.1.2 להלן יתוארו מגמות, אירועים והתפתחויות בסביבה המקרו כלכלית של הקבוצה בתחום הפעילות, שיש להם או צפויה להיות להם השפעה מהותית על התוצאות העסקיות או ההתפתחויות בקבוצה, או בתחום פעילות זה, ותפורטנה ההשלכות הצפויות בגינם על הקבוצה.

10.2 מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

10.2.1 למועד הדוח, אלקטרואד 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.

10.2.2 בשנים האחרונות שוק התחבורה העולמי עובר שינויים משמעותיים. השינוי העיקרי מתמקד בטכנולוגיית ההנעה של כלי הרכב. על פי דוח של Frost & Sullivan, הצפי הוא כי נתח שוק הרכבים החשמליים יגדל בשנים הקרובות ויגיע בשנת 2022 לכדי 4.7% מהשוק הפרטי ולכ-35% מהשוק הציבורי²⁶. יצרניות רכב רבות מצהירות על פיתוחים בתחום ההנעה החשמלית, כאשר מספר חברות אף הצהירו על הפסקת ייצור רכבים שאינם חשמליים²⁷. כמו כן, קיימות מדינות בהן ישנן הגבלות על שימוש ברכב שאינו חשמלי באיזורים מסוימים במרחב העירוני ו/או תכניות למעבר הדרגתי לרכבים המונעים באנרגיה נקיה בלבד²⁸.

10.2.3 כמפורט לעיל, ככל שפיתוח מוצרי אלקטרואד בתחום הפעילות יושלם בהצלחה, בכוונת אלקטרואד, למועד הדוח, להתמקד בשוק האוטובוסים לתחבורה ציבורית עירונית, משאיות חלוקה בתוך ערים ומשאיות כבדות הנוסעות בכבישים מהירים.

²⁶ מתוך נתוני Frost & Sullivan.

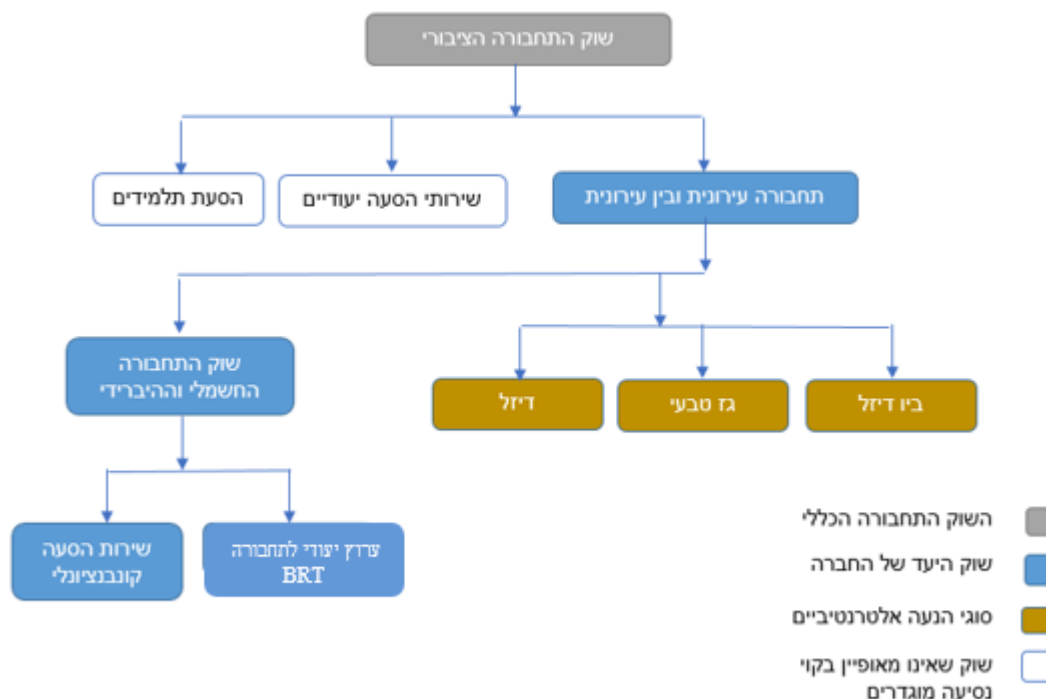
²⁷<http://www.independent.co.uk/life-style/gadgets-and-tech/news/volvo-car-electric-hybrid-vehicle-petrol-diesel-combustion-engine-a7824316.html>

<http://www.express.co.uk/life-style/cars/851053/Jaguar-Land-Rover-electric-cars-2020-hybrid-UK>

²⁸<https://www.tildoc.com/articles/100-percent-of-cars-sold-in-norway-to-be-electric-by-2025> ; (נורווגיה)

<http://fortune.com/2017/09/10/electric-cars-china> ; (סין) ; <https://www.sciencealert.com/india-commits-to-sell-only-electric-cars-by-2030> (הודו)

מבנה כללי של שוק האוטובוסים לתחבורה הציבורית²⁹:



על פי נתונים והערכות שהתקבלו מחברת Frost & Sullivan, מעל 4 מיליון אוטובוסים ציבוריים משרתים כיום מאות מיליוני נוסעים ברחבי העולם. באירופה לבדה נעים כ-800 אלף אוטובוסים, בסין ישנם קרוב לחצי מיליון, בארה"ב קרוב למיליון ובהודו למעלה מ-1.6 מיליון.

התחבורה הציבורית בעולם ברובה מבוססת על כלי רכב מונעי דיזל. שוק זה נתון לחצים גוברים והולכים מצד רגולטורים וגורמי ממשל לאמץ ולבצע מעבר הדרגתי לציי תחבורה חשמליים.³⁰

שוק האוטובוסים החשמליים מנה בשנת 2019 136,537 אוטובוסים וצפוי להגיע בשנת 2027 לכ-934,717 אוטובוסים, בקצב גידול צפוי (CAGR) של כ-27.2% בין השנים.³¹

להלן תיאור מגמות גלובליות עכשוויות ומידת השפעתן הצפויה על שוק האוטובוסים לתחבורה ציבורית חשמלית³²:

2020-2023	2018-2019	מגמה
גבוהה	גבוהה	צמיחה של מגה ערים המגבירה את הצורך בתחבורת המונים

²⁹ מתוך נתוני Frost & Sullivan.

³⁰ <http://www.wrirosscities.org/sustainable-and-livable-cities>

³¹ <https://www.globenewswire.com/news-release/2020/01/10/1968931/0/en/Global-Electric-Bus-Market-Analysis-and-Forecast-2019-2027-Increasing-Focus-of-Countries-on-Electrification-of-Their-Public-Transport-Fleets-Increasing-Awareness-Towards-Ecofriendly.html>

³² מקור: Frost & Sullivan.

גבוהה	גבוהה	אימוץ גלובלי של תחבורה ציבורית חשמלית
גבוהה	בינונית	העדר תשתיות לשימוש אוטובוסים חשמליים
גבוהה	בינונית	הפחתת פליטות במשאיות חלוקה ובמשאיות כבדות
גבוהה	בינונית	העדפת טכנולוגיה ירוקה ותקנים מחמירים לפליטת מזהמים

צמיחה של "מגה ערים":

מגמת העיור הגלובלית, הצפיפות הנובעת מכך וחיזוק הסביבה הרגולטורית, יחד עם הצורך במתן שירות תחבורה ציבורית יעיל, משפיעים על מקבלי ההחלטות בממשל ובחברות המפעילות תחבורה ציבורית ברחבי העולם. מגמה המביאה לאימוץ פתרונות תחבורה חדשים כגון מודל ה-BRT (ערוץ ייעודי לתחבורה המדמה רכבת קלה).

פרט לתחבורה ציבורית חשמלית, במטרה לצמצם את הזיהום בערים אלו צפויות להכנס במהלך השנים הקרובות דרישות לצורך הפחתת זיהום מכלל סוגי כלי הרכב, בנוסף לרכבי תחבורה ציבורית³³. חברת AMAZON הודיעה על קניה מאסיבית של רכבים חשמליים לצי שלה³⁴, כחלק ממגמה של חברות שינוע למעבר לרכבים חשמליים. סגמנט זה של שינוע מוצרים צפוי לגדול בשנים הקרובות ובכך לייצר ביקוש לפתרונות חישמול לכלי הרכב המשמשים לשינוע.

אימוץ גלובלי של תחבורה ציבורית חשמלית:

אימוץ פתרונות של תחבורה ציבורית חשמלית על ידי כלכלות מרכזיות כגון, סין, אירופה וצפון אמריקה, אפשרו פיתוח שרשרת אספקה, פיתוח מפעלים וייצור. הדבר הקל על התפשטות הטכנולוגיות המתקדמות בתחום ואפשרו את הגעתן לבשלות כמו גם ירידת מחירים לאורך זמן. כך, למשל, הוזלה של חומר הלייתום איון, המשמש לייצור סוללות לרכבים מונעי חשמל, עשויה להוביל להוזלת הסוללות ולהאצת מכירת רכבים חשמליים.

רכב חשמלי אינו דורש משאבי אנרגיה קונבנציונאליים שמחירים יכול להשתנות באופן קיצוני ולהשפיע על מחיר ההפעלה. הגברת טרנדים אלו יסייעו להגברת מכירת אוטובוסים היברידיים וחשמליים בשלב הבינוני גבוה.

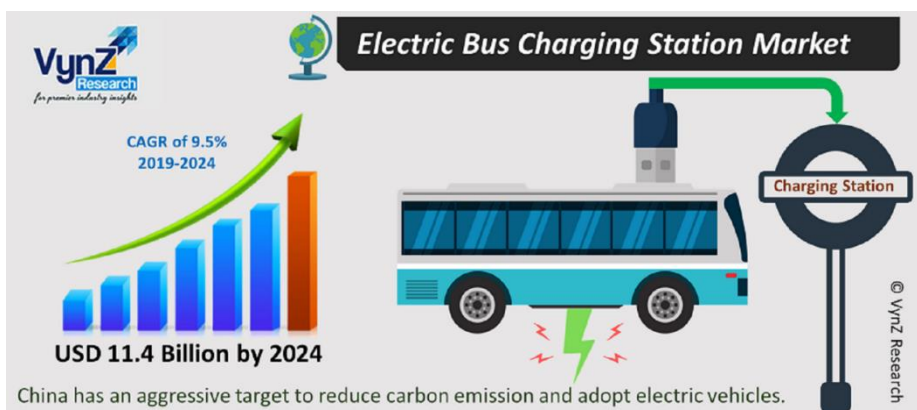
העדר תשתיות אופטימאליות לשימוש בצי אוטובוסים חשמליים בעיר:

יצירת תשתית מתאימה לטעינת אוטובוסים חשמליים נמצאת בחיתוליה, כיום תשתית זאת מבוססת על טעינה בדיפו (אתרי טעינה בחניוני אוטובוסים) בלילה או טעינה מהירה בתחנות כאשר אמצעים אלו מורכבים להתקנה ויוצרים קשיים תפעוליים למפעילי הציים. הסתמכות על טעינת לילה בדיפו מצריכה שימוש בסוללות גדולות אשר מייקרות את עלות האוטובוסים ומפחיתות את כמות הנוסעים שאוטובוסים אלו יכולים לשאת. כמו כן, קיימים קשיים באספקת החשמל הנדרש בדיפו, ותכנון הדיפו בצורה המתאימה לטעינת מספר רב של אוטובוסים. טעינה מהירה בתחנות הינה מורכבת להתקנה, יקרה, דורשת התאמות תפעוליות ושוחקת את ביצועי הסוללות; ועל מנת לתמוך במגמה של מעבר לתחבורה ציבורית חשמלית נדרשות השקעות גבוהות בתשתית טעינה מתאימה³⁵.

³³ ראו הייש מס' 14 לעיל.

³⁴ <https://www.extremetech.com/extreme/298729-amazon-buys-100000-electric-trucks-from-rivian-total-ev-suvs-pickups-built-to-date-0>

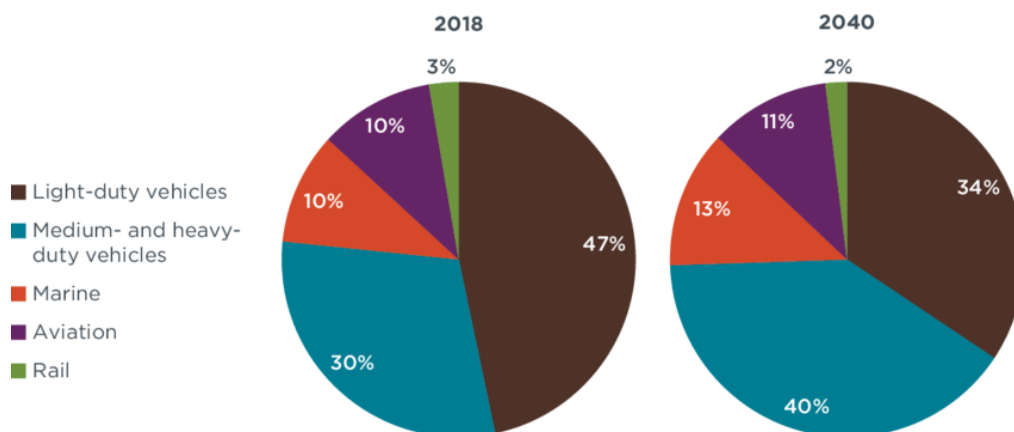
³⁵ <https://medium.com/@shivranjan1857/global-electric-bus-charging-station-market-analysis-and-forecast-growth-trend-market-size-a730a08b9be6>



באיור שלעיל ניתן לראות שהשוק הצפוי לתשתיות טעינה של אוטובוסים חשמליים צפוי לגדול בצורה משמעותית ביחס לציפי לעלייה בשימוש באוטובוסים חשמליים. שוק זה נמצא רק בראשיתו ולכן צפוי לייצר הזדמנויות ליצרני ציוד בתחום³⁶.

הצורך בהפחתת פליטות במשאיות חלוקה בינוניות וכבדות:

יצירת תשתית טעינה למשאיות חלוקה בינוניות וכבדות הנה תנאי הכרחי למעבר לטכנולוגיה חשמלית לכלי רכב אלו. על מנת לחשמל משאיות נדרש להשתמש בסוללות גדולות מאוד שמוסיפות משקל ועלות משמעותיים, ודורשות עריכת שימוש בתשתית טעינה מהירה, אשר עלותה גבוהה בהשוואה לעמדות טעינה סטנדרטיות, ובנוסף עלולה ליצור עומס רב על גבי רשת החשמל. מגבלות אלו גורמות לציפי נמוך של חדירה של חשמול לסגמנט זה למרות העובדה שאחוז פליטת גזי החממה של משאיות כבדות ובינוניות מסך הפליטות מתחבורה בכל העולם גבוה באופן יחסי לשיעור כלי רכב אלו מכלל כלי הרכב. אחוז זה צפוי לעלות במקרה של שימוש בטכנולוגיות קיימות בגלל שתהליך חשמול סגמנט זה מורכב ויקר³⁷.



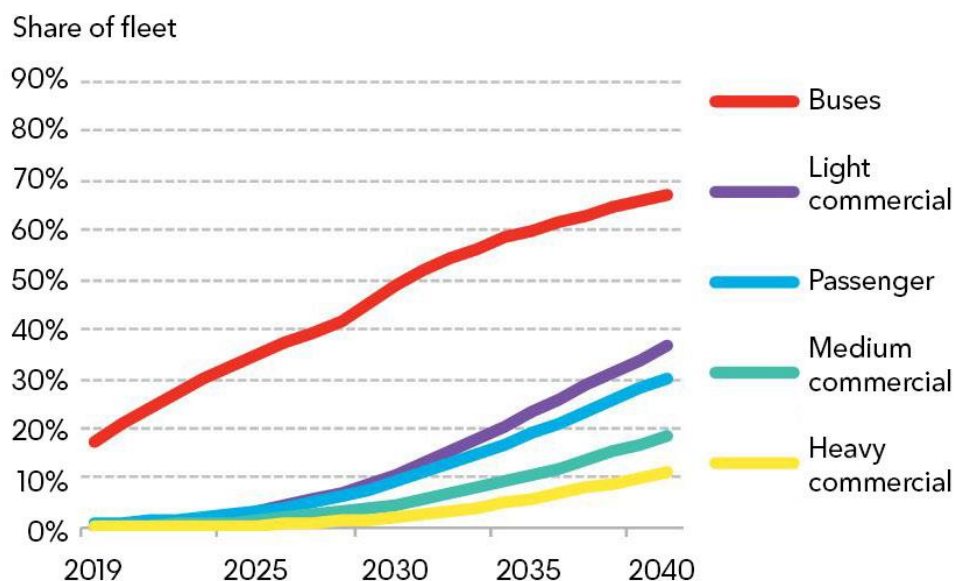
באיור שלעיל ניתן לראות את התפלגות פליטת גזי החממה של משאיות כבדות ובינוניות מסך הפליטות מתחבורה בכל העולם³⁸.

³⁶<https://medium.com/@shivranjan1857/global-electric-bus-charging-station-market-analysis-and-forecast-growth-trend-market-size-a730a08b9be6>

³⁷ https://jerusalem.institute.org.il/wp-content/uploads/2019/11/indicators_transportation_outlook2030-min.pdf.

³⁸ https://www.researchgate.net/publication/335104931_Estimating_the_infrastructure_needs_and_costs_for_the_launch_of_zero-emission_trucks

EV share of vehicle fleet by segment



Source: BloombergNEF. Note: Passenger car and bus figures are global. Commercial vehicle segment adoption figures in both charts cover the main markets of China, Europe and the U.S.

באיר שלעיל³⁹ ניתן לראות שאחוז הרכבים החשמליים בקרב המשאיות הכבדות והבינוניות צפוי לעלות בקצב איטי למרות הפליטות הרבות שסגמנט זה מייצר וזאת כאמור בשל הקושי בחישמול הרכבים בסגמנט זה. על מנת לקדם את המאבק בשינויי אקלים קיימת חשיבות רבה לצמצום פליטות אלו, מדינות מובילות באירופה כגון גרמניה ושוודיה רואות בפתרון הכביש החשמלי כפתרון האופטימאלי לצמצום כמות הפליטות של תחבורה כבדה בצורה משמעותית והשקיעו במהלך השנים האחרונות השקעות ניכרות בביצוע פיילוטים⁴⁰.

העדפת טכנולוגיה ירוקה ותקנים מחמירים לפליטת מזהמים:

הגברת המודעות בנוגע להשפעתם הסביבתית המזיקה של דלקים פוסיליים צפויה להשפיע על החלטות מדיניות בשווקים מפותחים ומתפתחים כאחד. כמפורט לעיל, מספר האזורים בהם אסורה פליטת מזהמים מעל רמה מסוימת צפוי לגדול, נורמות הפליטה צפויות להיות מחמירות יותר ויותר, וכן צפויות להכנס לתוקף מגבלות כניסה למרחב העירוני עם רכבים פרטיים. בנוסף, סובסידיות ומתן הטבות מס עבור שימוש באנרגיה נקיה צפויים לסייע להגדלת מכירות של כלי רכב המונעים באנרגיה זו⁴¹.

להלן תיאור מגבלות ואילוצים גלובליים ומידת השפעתם הצפויה על שוק האוטובוסים לתחבורה ציבורית חשמלית⁴²:

2020-2023	2018-2019	גורמים מעכבים
בינונית	גבוהה	תחרות מצד חברות הגז הטבעי ותחליפי דלקים
בינונית	גבוהה	תהליך רגולטורי ארוך להקמת עמדות טעינה חשמליות

³⁹ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/#toc-viewreport>

⁴⁰ <https://www.vti.se/en/news/swedish-german-research-collaboration-on-electric-road-systems/>

⁴¹ <https://medium.com/@shivranjan1857/global-electric-bus-charging-station-market-analysis-and-forecast-growth-trend-market-size-a730a08b9be6>.

⁴² מקור: נתוני Frost & Sullivan.

עלות רכישה ותחזוקה של תשתיות	בינונית	בינונית
בעיות כלכליות של ממשלות בשווקים מתפתחים	בינונית	נמוכה
תחרות מול כלי רכב המונעים בדלקים פוסיליים	בינונית	נמוכה

תחרות מול מקורות אנרגיה אלטרנטיביים כגון גז טבעי (CNG/LNG):

גידול בנגישות לגז טבעי מאפשר פתרון זול של אנרגיה נקיה עבור שוק התחבורה הגלובלי. שווקים כגון הודו ודרום קוריאה משתמשים חלקית בגז טבעי כתחליף לדלק פוסילי. יצוין, כי תהליך ההקמה של תחנת תדלוק בגז טבעי דחוס הינו מורכב יחסית ומצריך להערכת הקבוצה, בין היתר, שילוב בין מספר גורמים תכנוניים ורגולטוריים, החזר המסקה משוער של 7 עד 8 שנים. כמו כן, עלות ייצור אוטובוס אשר תוכנן מראש לפעול באמצעות גז טבעי גבוהה בכ-20% בהשוואה לאוטובוס המונע באמצעות דיזל⁴³. הנעה באמצעות גז טבעי מפחיתה את פליטת גזי החממה בצורה נמוכה משמעותית מאשר הנעה בחשמל (גם בתרחיש של ייצור חשמל ממקורות אנרגיה שאינם מתחדשים).

תהליך רגולטורי ארוך להקמת עמדות טעינה חשמליות:

עמדות טעינה חשמליות נמצאות בתהליך פריסה במדינות רבות ברחבי העולם, למרות הקושי בחיבורן לרשת החשמל, ולמרות שבמספר רב של מדינות וערים נערכים מאמצים למניעת הצבתן עקב ה"זיהום הסביבתי" היוזאלי. עמדות טעינה אלו מפריעות להולכי הרגל, ולכן לרוב ימוקמו בחניונים מוסדרים ובחניוני בתי מגורים. לגבי תקן עבור עמדות טעינה חשמליות אלחוטיות, נדרש תהליך תקינה ארוך יותר. נכון למועד דוח זה, החלק הראשון של התקן פורסם ועבר במכון התקנים הישראלי, בנוסף, קיים צפי להתחלת תהליך להתאמת התקן לטעינה אלחוטית תוך כדי נסיעה, אולם לקבוצה אין יכולת לחזות מתי יפורסמו יתר חלקי התקן, ואם בכלל, יאושר התקן.

עלות רכישה ותחזוקה של תשתיות:

למיטב ידיעת הקבוצה, נכון למועד הדוח, מחיר אוטובוס חשמלי או היברידי גבוה בכ-70%-35% ממחירו של אוטובוס רגיל ומחיר סוללה או החלפתה (ההחלפה נדרשת, למיטב ידיעת הקבוצה למועד הדוח, בכל 5 עד 7 שנים) נע בין 60 ל-100 אלפי דולר ארה"ב (בהתאם לגודל הסוללה). עלויות אלו עשויות להשפיע על יכולת החדירה לשוק. כמו כן, להערכת הקבוצה למועד הדוח, עלות תשתית הכביש החכם פרי פיתוחה נעה בין 500-650 אלפי דולר ארה"ב לקילומטר.

בעיות כלכליות של ממשלות בשווקים מתפתחים:

התנודתיות הכלכלית בשווקים מתפתחים עשויה להפחית את המימון הממשלתי הנדרש לפרויקט התחבורה החשמלי של אוטובוסים.

תחרות מול כלי רכב המונעים בדלקים פוסיליים:

למועד הדוח, להערכת הקבוצה מחירו של רכב חשמלי יקר בכ-70%-30% בהשוואה לרכב קונבנציונלי. לעובדה זו, בייחוד בשוק גלובלי תנודתי, אפקט שלילי על הביקושים לכלי רכב חשמליים. בנוסף, על אף עלויות תחזוקה שוטפת נמוכות יחסית, לרכב חשמלי עלויות תחזוקה יחודיות, הגבוהות בהשוואה לרכב קונבנציונלי, בין היתר, לאור העלות הגבוהה של הסוללה הדורשת החלפה אחת למספר שנים. לפיכך, לרכבים המונעים בדלקים פוסיליים עדיין קיים יתרון מסוים על פני רכבים חשמליים בכל הנוגע לעלויות נלוות וקלות התפעול, בין היתר, מאחר שתחנות תדלוק פזורות באופן נרחב ברחבי העיר.

⁴³ <https://www.thoughtco.com/bus-cost-to-purchase-and-operate-2798845>
<https://drive.google.com/file/d/1pCY6WnbuF7IGWV0joiAOaBeMsj3GuVv/view>

תחרות מול כלי רכב המונעים באמצעות מימן (Hydrogen):

למיטב ידיעת הקבוצה, מנועים מבוססי מימן מצויים עדין בתחילת דרכם הטכנולוגית; ובנוסף קיימים כיום קשיים רגולטוריים ובטיחותיים המגבילים את כניסת הטכנולוגיה הנ"ל לשוק. כמו כן להערכת הקבוצה, עלות רכבים המבוססים על טכנולוגית מימן וכן עלות הקמת התשתית (תחנות תדלוק במימן) גבוהה בעשרות אחוזים מעלות הקמת תשתית חשמלית.

טכנולוגיית הכביש החכם של הקבוצה נמצאת בשלב הפיתוח, ולהוציא את הניסויים המפורטים בסעיף 11 להלן, הקבוצה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לקבוצה הכנסות כלשהן בגין המערכת. האמור לעיל, בסעיף 10, מתבסס בעיקרו על הערכות ואמדנים סובייקטיביים של הקבוצה, כפי שהם ידועים לה כיום. 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 הקבוצה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי הקבוצה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת הקבוצה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת הקבוצה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 לדוח.

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

לפרטים בדבר מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות של אלקטרואד, ראו סעיף 29 להלן ("מגבלות ופיקוח על פעילות הקבוצה").

10.4 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

שוק התחבורה העירונית בעולם גדל יחד עם המגמה של מעבר לערים ובעיקר למגה ערים בהן נחוצים פתרונות של תחבורה ציבורית. הנתח היחסי של תחבורה נקיה מתוך כלל התחבורה העירונית גדל אף הוא בשל המאבק בזיהום האוויר והמעבר לתחבורה נקיה המוכתבים על ידי הרשויות. למגמה זו של התרחבות השוק הפוטנציאלי והגדלת ההזדמנויות בתחום הפעילות קיימות מספר אינדיקציות, כגון כניסת שחקנים חדשים לתחום התחבורה החשמלית (דוגמת חברות הייטק עולמיות כאינטל, אפל וגוגל, לצד חברות המתמחות בתחבורה חשמלית כגון טסלה ופרטורה) וגידול בהיצע הדגמים החשמליים של יצרניות הרכב והאוטובוסים המובילות בעולם.

10.5 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

אלקטרואד מעריכה כי ככל שתהיינה התפתחויות טכנולוגיות בשווקים הפוטנציאליים בהן תפעל, ובייחוד כאלו שיביאו ליצירת טכנולוגיה מתקדמת וחדשנית שיש בה כדי להוות חלופה עדיפה או מקבילה לטכנולוגיה פרי פיתוחה של אלקטרואד, עשויה להיות לכך השפעה מהותית על עסקיה העתידיים ועל תוצאות הפעילות העתידיות שלה, וידרש ממנה להיערך בהתאם, תוך שכלול פיתוח הטכנולוגיה שבבסיס מוצריה.

10.6 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

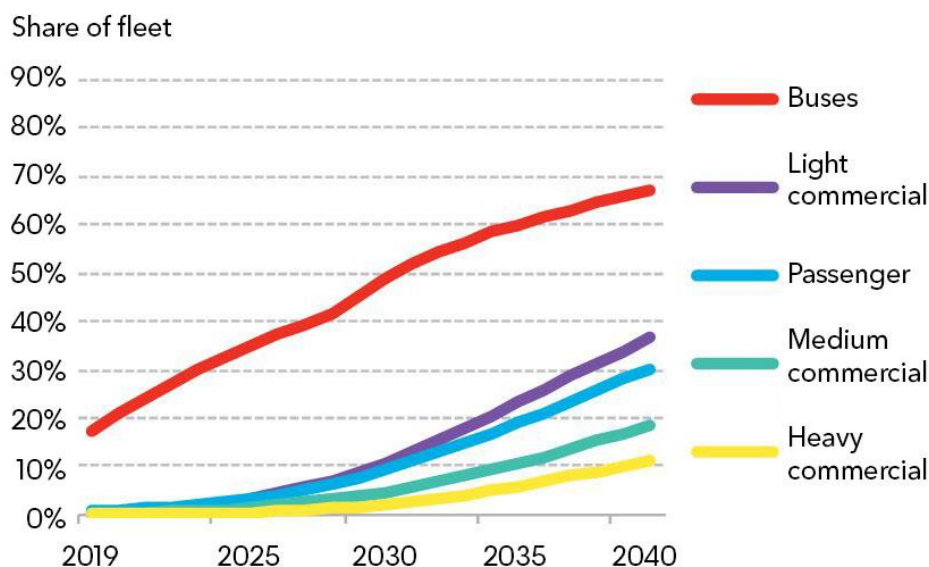
להערכת הקבוצה, ניתן להצביע על מספר גורמי הצלחה קריטיים בתחום הפעילות, ביניהם:

10.6.1 המשך המגמה העולמית של מעבר לתחבורה חשמלית, ובייחוד של ציים מסחריים

גורם זה משפיע על סיכויי החדירה לשוק התחבורה הציבורית החשמלית, כאשר להמשך המגמה ישנה השפעה חיובית. למועד הדוח, קיימת כאמור מגמה ברורה של מעבר לתחבורה חשמלית הן בתחום התחבורה הפרטית והן הציבורית, כאשר לפתרונות אחרים לתחבורה נקיה כגון מימן וגז טבעי אין שיעורי חדירה בסדרי הגודל של ההנעה החשמלית⁴⁴.

⁴⁴על פי נתוני Frost & Sullivan.

EV share of vehicle fleet by segment



Source: BloombergNEF. Note: Passenger car and bus figures are global. Commercial vehicle segment adoption figures in both charts cover the main markets of China, Europe and the U.S.

בתרשים שלעיל ניתן לראות את שיעור החדירה של רכבים חשמליים לשוק הרכב לפי קבוצה⁴⁵. ניתן לראות בתרשים שקצב החדירה הצפוי של רכבים מסחריים נמוך יחסית למרות הצורך בחישוב סגמנט זה על מנת להפחית פליטות וזאת כאמור בשל הקשיים הטכנולוגיים בחישוב הסגמנט.

10.6.2 מומחיות, ידע ושימוש בטכנולוגיות חדשניות ומתקדמות, יכולת לזהות מגמות חדשות בתחום הפעילות

שיפור המומחיות, הידע וההבנה המקצועית בטכנולוגיה החדשנית והמתקדמת ביותר, על בסיסם ניתן יהיה לפתח, ובהמשך גם לייצר, מערכות הנעה חשמלית שתוכלנה להתחרות בהצלחה במערכות הקיימות כיום בשוק, ובמערכות מתחרות שיהיו בשוק בעתיד, עשויים להשפיע באופן ישיר על תוצאות פעילות אלקטרואד בעתיד. להערכת הקבוצה, בתחום הפעילות ישנה חשיבות רבה להתקדמות טכנולוגית בפרמטרים קריטיים כגון הגדלת טווח הנסיעה, הפחתת משקל האוטובוס, הפחתת זמני הטעינה והגדלת אורך חיי הסוללות. אלקטרואד מעריכה, כי למערכת הכביש החכם פרי פיתוחה, ככל שפיתוחה יושלם בהצלחה, עשוי להיות יתרון יחסי על פני פתרונות אחרים ידועים בנוגע לפרמטרים אלו. אלקטרואד פועלת באופן מתמיד לשיפור מוצריה, פיתוחם והתאמתם לצרכי השוק, וככל שתידרש לכך גם להתאמתם לרגולציה שתהיה בתוקף. כמו כן, אלקטרואד פועלת לזיהוי מגמות חדשות בתחום הפעילות במטרה לשמור על חדשנות, ראשוניות ויחודיות.

10.6.3 מימון וגיוס הון

פעילות מחקר ופיתוח בתחום טכנולוגיית העילית בו עוסקת הקבוצה דורשת מימון בהיקף משמעותי ולאורך זמן עד להשלמת פיתוחה של הטכנולוגיה.

בהנחה של השלמת שלב המחקר והפיתוח, מעבר לשלב הייצור וההקמה של מיזמים עירוניים בתחום התחבורה החשמלית בשוקי היעד הפוטנציאליים של הקבוצה בתחום הפעילות, דורש אף הוא מימון בהיקף משמעותי. לאור האמור, יכולת הקבוצה להמשיך ולגייס הון בעתיד הינה גורם מהותי להצלחתה.

⁴⁵ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/#toc-viewreport>

למועד הדוח פעילות הקבוצה ממומנת באמצעות שני פרויקטים בהם היא נוטלת חלק (בשוודיה ות"א) המסייעים לה להתקדם בהשלמת פיתוח מערכת הכביש החשמלי. עם זאת, להערכת החברה, יתכן שלצורך השלמת הפיתוח תצטרך החברה לערוך גיוסי הון.

10.6.4 טכנולוגיה פשוטה ליישום

להערכת הקבוצה, יעילות, מהירות ופשטות הקמת התשתית הדרושה להפעלת התחבורה הציבורית החשמלית מהוות גורם קריטי להצלחה בתחום הפעילות. התשתית שבבסיס הטכנולוגיה פרי פיתוחה של הקבוצה, ככל שהפיתוח יושלם בהצלחה, אינה מכילה רכיבים אקטיביים והקמתה צפויה להתבצע באופן פשוט ומהיר, באמצעות שימוש בכלי הנדסה כבדים קיימים וללא צורך בידע או ניסיון קודמים.

10.6.5 איכות כוח האדם

בתחום הפעילות נדרש כוח אדם מיומן ומקצועי בתחומו, ובין היתר אנשי פיתוח, אנשי שיווק ומכירות, שהצלחת אלקטרואד תלויה ביכולתם לשווק את מוצריה לקהל היעד.

10.6.6 אמצעי ייצור ורכיבים באיכות גבוהה תוך שמירה על עלויות ייצור תחרותיות.

10.6.7 קבלת הגנה על נכסים לא מוחשיים, ובעיקר פטנטים הקשורים לטכנולוגיית הכביש החכם פרי פיתוחה של אלקטרואד.

10.7 חסמי הכניסה והיציאה העיקריים בתחום הפעילות

להערכת הקבוצה, חסמי כניסה והיציאה העיקריים בתחום הפעילות הינם, כדלקמן:

חסמי כניסה

10.7.1 מומחיות

תחום המחקר והפיתוח מצריך כח אדם בעל ידע מקצועי עדכני ומומחיות בין תחומית, וכן יכולת לשלב בין תחומי הידע השונים, לצורך פיתוח אב טיפוס ראשוני והמשך פיתוח המוצרים עם התפתחות עסקי הקבוצה.

הקבוצה, באמצעות אלקטרואד, עוסקת למעלה מ-8 שנים בתחום הפעילות, שבמסגרתן העמיקה בתחום התשתיות ופיתחה שיטה יחודית להטמנת המערכת בכביש עירוני ובינעירוני, פעילות שהסתכמה בלמעלה מחמש שנות של עבודה מול גורמים שונים בארץ ובעולם; כמו כן, הקבוצה פיתחה קשרים עם גופים ממשלתיים וכן עם יצרנים וגופים בתחום התשתיות בארץ ובעולם, ורכשה ידע ומומחיות. כמו כן הקבוצה ביצעה ומבצעת ניסויי שטח רבים הדורשים זמן רב. בנוסף, הקבוצה מפתחת את כל הרכיבים העיקריים בעצמה ומפתחת מומחיות גם בתחום היישום בכבישים ציבוריים, כך שהקבוצה מרכזת אצלה את כל הידע המורכב הנדרש ליישום הפיתרון בכבישים ציבוריים.

10.7.2 מימון

מחקר ופיתוח של טכנולוגיות חדשות בתחום ההנעה החשמלית דורשים הון ראשוני גבוה. כמו כן, עם המעבר לשלב הייצור המסחרי, עשוי להידרש הון נוסף לצורך הקמת מערך תפעול, שיווק והפצה.

10.7.3 רגולציה

למיטב ידיעת הקבוצה למועד הדוח, קיימות שתי ועדות תקינה בתחום העברת אנרגיה באופן אלחוטי לצורך טעינת סוללות של רכבים חשמליים, האחת בארה"ב והשנייה באירופה. אי עמידה בתקני בטיחות ו/או הוראות רגולטוריות עתידיות בשווקי היעד הפוטנציאליים עשויה להקשות על כניסה לשווקים אלו. יובהר, כי למועד הדוח התקינה הרלוונטית טרם הושלמה. יחד עם זאת, יצוין כי קיומה של תקינה בתוקף, לכשעצמו, אינו מהווה תנאי לביצוע מכירה של מוצרי אלקטרואד

בתחום הפעילות, כך שאף אם במועד בו תשלם אלקטרואד את פיתוח מוצריה בתחום הפעילות לא תושלם התקינה הרלוונטית יתכן כי אלקטרואד תחליט לפעול לפריסת תשתית הכביש החכם, וזאת בכפוף לעמידה בדרישות הרישוי בכל מדינה ו/או רשות מקומית אשר בשטחן תתבצע הפעילות. לפרטים נוספים ראו סעיף 29 לדוח זה להלן.

נכון למועד הדוח המערכת פרי פיתוחה של החברה עמדה במבדקי EMC, תאימות אלקטרומגנטית, ו-EMF, שדות אלקטרומגנטים, וקיבלה אישור מחמש רשויות שונות בשוודיה (הרשויות הדרושות לאישור הפעלת המערכת בגוטלנד, שוודיה) להפעלת המערכת.

טכנולוגית הכביש החכם של הקבוצה נמצאת בשלב הפיתוח, ולהוציא את הניסויים המפורטים בסעיף 11 להלן, הקבוצה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לקבוצה הכנסות כלשהן בגין המערכת. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמזנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, בנוגע לפריסת המערכת המפותחת על ידי הקבוצה בהנחה של העדר תקינה רלוונטית הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמזנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים, ובחלקם על הערכות הקבוצה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי הקבוצה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת הקבוצה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 לדוח.

10.7.4 יצירת שיתופי פעולה

פריסת תשתיות לתחבורה ציבורית חשמלית דורשת שיתוף פעולה בין מספר רב של גורמים, ובכללם גופים פרטיים וגופים ממשלתיים. שיתוף פעולה זה הכרחי לצורך ביצוע המיזם ובכל אחד משוקי היעד נדרש שותף אסטרטגי המסוגל לשלב בין הגורמים השונים.

במהלך השנים האחרונות הקבוצה שמה דגש על פיתוח קשרים עם גופים ממשלתיים וכן עם גופים יצרניים וגופים העוסקים בתחום התשתיות בארץ ובעולם (לפרטים נוספים ראו סעיף 31 לדוח).

10.7.5 מוניטין וניסיון

מיזם תחבורה ציבורית הינו מיזם מורכב ועתיר עלויות, ועל כן המוניטין והניסיון של הגוף המבצע מהווה חסם כניסה. הקבוצה מאמינה כי חיבור לשותף מקומי מתאים, בכל שוק יעד, בעל מוניטין רב בתחום התשתיות, בשילוב הניסיון והידע הטכנולוגי שצברה הקבוצה בתחום הפעילות יסייעו למתג את הקבוצה כמובילה בתחומה.

למועד הדוח, הקבוצה הינה מהמובילות בתחום הטעינה האלחוטית לתחבורה ונבחרה מתוך מגוון חברות לביצוע הפיילוט בשוודיה. להערכת הקבוצה למועד הדוח, הפרויקט בשוודיה יחד עם הפרויקט בתל אביב צפויים למצב את החברה כחברה היחידה בעולם אשר מקימה פרויקטים של טעינה אלחוטית דינאמית בכבישים ציבוריים. כמו כן, החברה מקיימת שתי פרויקטים הדוקים עם גורמים מובילים בתחום, כגון שיתוף הפעולה עם חברת EnBW הגרמנית, אשר מחזקים את מוניטין הקבוצה כמובילה בתחומה.

חסמי יציאה

מיזמי תחבורה ציבורית ותשתיות מאופיינים בהתקשרויות ארוכות טווח עם רשויות וגופים המפעילים את המיזם. להערכת הקבוצה, לאחר תחילת ייצור מוצריה ושיווקם, ובדומה לנוהג הקיים בשוק, המקומי והעולמי, חסם היציאה העיקרי ינבע מהתחייבויותיה של הקבוצה בפני לקוחותיה לתקופת אחריות, תחזוקה והמשך ייצור מוצריה, בהתאם למקובל בשוק. להערכת הקבוצה, לכשתחל בהליך ייצור, שיווק ופריסת התשתית של מערכת הכביש

החכם, תיזדרש הקבוצה להתחייב בפני לקוחותיה לתקופת תחזוקה ואחריות בת מספר שנים ממועד סיום ההתקנה.

10.8 תחליפים למוצרי תחום הפעילות והשינויים החלים בהם

ראו האמור בסעיף 17 להלן.

10.9 מבנה התחרות בתחום הפעילות והשינויים החלים בו

ראו האמור בסעיף 17 להלן.

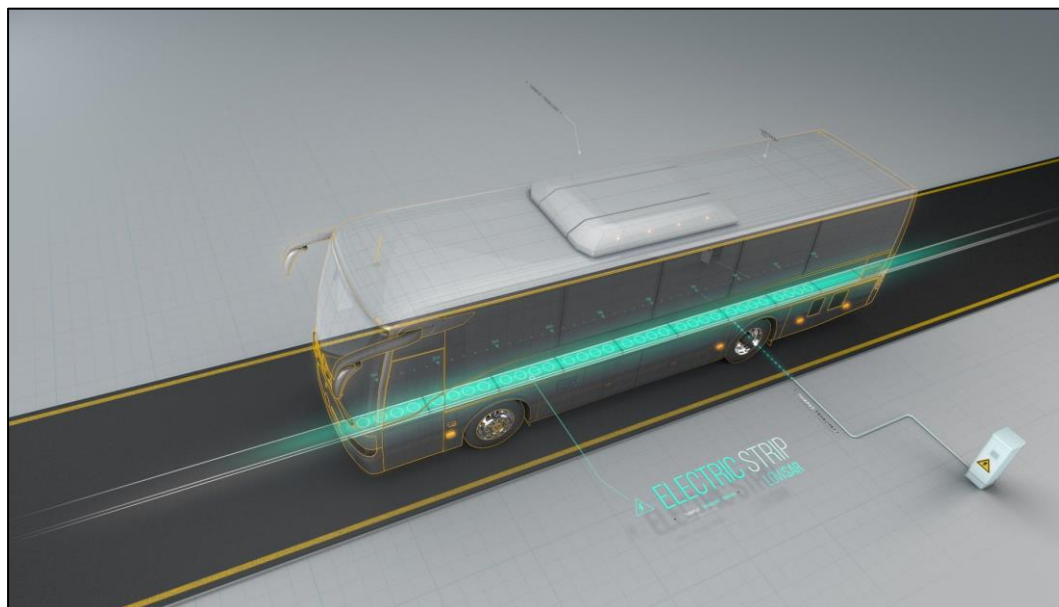
10.10 בסעיפים 11-36 להלן יובאו פרטים נוספים לגבי פעילות הקבוצה בתחום מחקר ופיתוח טכנולוגיית "כביש חכם", בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), תש"ל-1970 ולהוראות התוספת הראשונה לתקנות ניירות ערך (פרטי התשקיף וטיוטת תשקיף – מבנה וצורה), תשכ"ט-1969.

11. מוצרים ושירותים

11.1 למועד הדוח, הקבוצה עוסקת במחקר ופיתוח, ובטווח הקצר עוסקת בפיתוח מערכת כביש חכם אותה מייעדת אלקטרואד בשלב הראשון, ככל שיושלם פיתוחה בהצלחה, לתחבורה ציבורית חשמלית, משאיות חלוקה עירוניות ומשאיות כבדות הנוסעות בכבישים מהירים. בטווח הארוך, בכוונת אלקטרואד לבחון התאמת מוצריה לצורך הנעה חשמלית של כלי תחבורה נוספים, כגון רכבי חלוקה עירוניים הנעים במסלול קבוע ורכבים עבור תחבורה שיתופית עירונית (דוגמת Car2Go), ולבסוף גם רכבים פרטיים.

11.2 למועד הדוח, הקבוצה מתמקדת בהשלמת פיתוח מערכת הכביש החכם הכוללת תשתית סלילים, מקלט ויחידת ניהול המתקשרת באופן אוטונומי עם תשתית הסלילים והרכב ובתהליך מעבר לייצור המוני של מערכת הכביש החשמלי פרי פיתוחה.

באיור להלן: דוגמא למערכת הכביש החכם שהקבוצה מפתחת נכון למועד הדוח

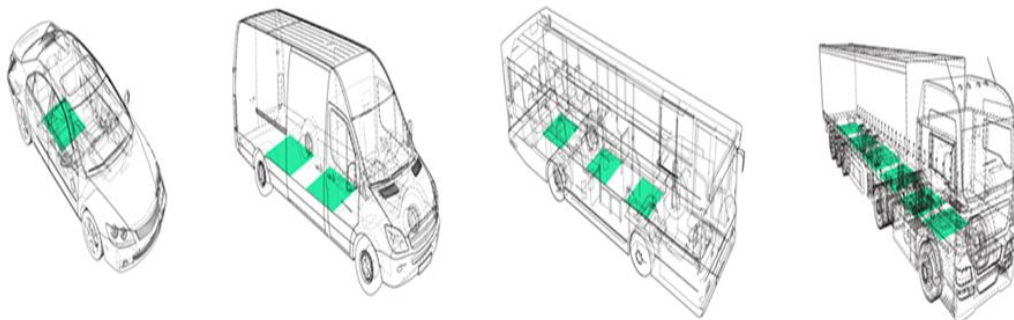


באיור להלן: תרשים סכמטי של מערכת הכביש החכם



תיאור תמציתי אודות מוצרי הקבוצה בתחום הפעילות

- 11.3 למועד הדוח, פעילותה של הקבוצה בתחום הפעילות הינה פיתוח טכנולוגיית "כביש חכם" אשר ככל שתפותח בהצלחה אמורה לאפשר תנועה של כלי רכב לאורך הכביש הנ"ל באמצעות אנרגיה אלחוטית. הטכנולוגיה המפותחת על ידי הקבוצה מבוססת על תשתית סלילים המוטמנת מתחת לפני השטח של נתיב הנסיעה, וככל שיושלם פיתוחה בהצלחה תאפשר העברת אנרגיה באופן אלחוטי לכלי הרכב הנעים על הנתיב. המערכת מבוססת על עיקרון של שנאי אוויר, המאפשר מעבר אנרגיה אלחוטי בין התשתית התת קרקעית לבין המקלט ברכב.
- 11.4 העברת האנרגיה האמורה, ככל שתתאפשר, תשמש להנעת כלי הרכב ולטעינת הסוללה החשמלית של כלי הרכב באופן רציף תוך כדי נסיעה.
- 11.5 המערכת אותה מפתחת אלקטרואד בתחום הפעילות תכלול, ככל שפיתוחה יושלם בהצלחה, שני חלקים עיקריים המרכיבים את שנאי האוויר: (א) תשתית סלילים (GA) – רשת סלילים המוטמנים מתחת לאספלט ומחוברים למקור אנרגיה. האנרגיה המזינה את המערכת הינה אנרגיה המתקבלת מרשת החשמל הארצית, המומרת באמצעות המערכת לאנרגיה משתנה בתדר 85KHz. חלק זה בנוי מפרקים באורך של כ-1.5 מטר, כאשר ישנה שליטה מלאה בכל פרק בנפרד. תשתית הסלילים הינה פאסיבית לחלוטין וכל פרק (Segment) המרכיב את התשתית מופעל באופן עצמאי רק כאשר עובר מעליו כלי הרכב הייעודי. (ב) יחידת מקלט רכב (VA) – סליל קולט הממוקם בגחון הרכב ומחובר למערכת האנרגיה של הרכב (מנוע או סוללה). יחידה זו מזדהה במערכת, קולטת באופן אלחוטי את האנרגיה המשודרת מתשתית הסלילים, ממירה אותה לתצורת האנרגיה הרצויה ומעבירה את האנרגיה למנוע וליחידת האנרגיה הפנימית של הרכב לצורך טעינה. ניתן לחבר את המקלט בצורה פשוטה לכל מקור אנרגיה (סוללה או קבל על) בטווח מתחים רחב הנע בין 250 וולט ל-800 וולט. המקלט פותח בצורה גנרית כך שקיימת אפשרות להתקין מספר מקלטים במקביל בכדי להעלות את האנרגיה המועברת לכלי הרכב בהתאם לצורך. לדוגמא, ברכב פרטי יותקן מקלט אחד, באוטובוס יותקנו שלושה ובמשאית חמישה, בהתאם לתרשים להלן.



11.6 למועד הדוח, המרחק המתוכנן בין תשתית הסלילים לבין יחידת מקלט הרכב הינו כ-26 ס"מ. האנרגיה המניעה את הרכב מועברת באופן אלחוטי מהסליל הראשוני המחובר למקור החשמל לסליל המשני המחובר לרכב. המרחק בפועל בין תשתית הסלילים לבין יחידת מקלט הרכב במערכת הסופית עשוי להיות גדול יותר, כאשר הגדלת המרחק כאמור כרוכה בהגדלה של השדה האלקטרומגנטי הנחוץ להנעת הרכב החשמלי. הגדלת השדה האלקטרומגנטי משמעה הגדלת רדיוס הסלילים ומשכך גידול בעלויות תשתית הכביש החכם המוטמנת בקרקע.

11.7 בנוסף, כוללת מערכת הכביש החכם יחידת ניהול המורכבת מהרכיבים המפורטים להלן:

11.7.1 ממיר מתח – משמש כנתב האנרגיה במערכת וממוקם בצידי הכביש, מתחת למדרכה. הממיר מתחבר מצד אחד לרשת החשמל הארצית או העירונית, מבצע המרת מתח מתצורת 50/60 הרץ לתדר תהודה של 85Khz, ומעביר את האנרגיה לתשתית הסלילים. הממיר מנהל את תשתית הסלילים על כל פרקיה.

11.7.2 יחידת תקשורת – מרגע שרכב בעל הטכנולוגיה של אלקטרואד עולה על התשתית, מתבצע תהליך זיהוי דרך ערוץ תקשורת יעודי בין מקלט הרכב ליחידת התקשורת הממוקמת בצידי נתיב הנסיעה. יחידת התקשורת מנהלת את הקשר בין כלי הרכב לבין המערכת לצורך זיהוי, פתיחת ערוץ אנרגיה, חיוב וכיוצ"ב. בנוסף, יחידת התקשורת אחראית על חיבור המערכת ליחידת השליטה המרכזית לצורך בקרה שוטפת, זיהוי תקלות וניהול מרחוק.

11.8 בתהליך הפיתוח שמה אלקטרואד דגש על אפשרות להתקנה פשוטה של המערכת בעלויות נמוכות, עמידות לתנאי סביבה ותחזוקה מינימלית.

11.9 במהלך שנת 2019 החלו שני פרויקטי פיילוט ראשונים הכוללים ניסויי שטח לבחינת המערכת בתנאי אמת, כאשר במסגרת הפרויקט הראשון יבחן אוטובוס חשמלי במתאר עירוני (בעיר תל אביב בישראל) (לפרטים נוספים ראו סעיף 31.4 לדוח זה להלן), ובמסגרת הפרויקט השני יבחנו אוטובוס ומשאית כבדה חשמליים במתאר בין-עירוני בשוודיה (לפרטים נוספים ראו סעיף 31.5 לדוח זה להלן). למועד הדוח, הפרויקט בשוודיה קיבל מימון ממשרד התחבורה השוודי כאשר הפרויקט בתל אביב קיבל מימון חלקי מרשות החדשנות. כמו כן, בפרויקטים אלו יערך שימוש במקטעי כביש פעילים של נתיבי תחבורה קיימים.

בחודש נובמבר 2019 פרסה החברה לראשונה את המערכת פרי פיתוחה בכביש בינעירוני במרחב הציבורי בגוטלנד, שוודיה; ובחודש פברואר 2020 השלימה החברה את בדיקות הכביש, וכן טעינה דינאמית של משאית במשקל 40 טון ובכך הוכיחה את יכולת הטכנולוגיה בתנאי אמת.

למועד הדוח, החברה החלה במאמצי שיווק המערכת פרי פיתוחה, כמפורט בסעיף 33.2 להלן.

יובהר, כי לאור אופיה של אלקטרואד כחברת מחקר ופיתוח ועל רקע העדר הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי הקבוצה בתחום הפעילות ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הם נועדו עלולה השקעת הקבוצה בפיתוח מוצריה לרדת לטימיון. כמו כן, תידרש הקבוצה לגיבוי 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 הערכות והאמדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת פיתוח מוצרי הקבוצה, מועדי ההשלמה, ביצוע פיילוט ותחילת ייצור ושיווק) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד כהגדרתם בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות הקבוצה בדבר התפתחויות ואירועים עתידים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות מי מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 36 להלן.

11.10 תיאור אודות תהליכי הפיתוח עד למועד הדוח

למועד הדוח השלימה הקבוצה ניסוי מלא של המערכת פרי פיתוחה, הכוללת את שלושת המרכיבים העיקריים, אינטגרציה מלאה עם משאית של חברת EFORCE (להלן: "המשאית") טעינה דינאמית של המשאית במהירות של 30 קמ"ש על גבי כביש ציבורי תוך שימוש בארבעה מקלטים במקביל, וכן טעינה דינאמית של מכונית מסוג רנו במסלול ההיקפי במתחם החברה בבית ינאי במהירות של כ-55 קמ"ש.

להלן רצף התפתחות הליך הפיתוח עד למועד הדוח:

ביום 3 בינואר 2019 הודיעה החברה כי סיימה בהצלחה יתרה (מעבר ליעדים שהוצבו על ידי החברה), ניסוי ראשוני של מערכת מלאה של הכביש החשמלי אותו מפתחת החברה (להלן: "הניסוי").

במסגרת הניסוי, הדגימה החברה נסיעה רציפה תוך העברת אנרגיה לאורך מקטע של 25 מטר בתוך מתחם הניסויים של החברה בבית ינאי, כאשר המקלט האלחוטי שתפקידו להעביר אנרגיה מתשתית הסלילים הטמונה בכביש הותקן בחלקו האחורי של הרכב החשמלי מסוג "רנו זואיי", והעביר בהצלחה אנרגיה אל יחידת הסוללות. יובהר כי לצרכי הניסוי, תשתית הסלילים לא הוטמנה מתחת לאספלט, וזאת על מנת לאפשר לאנשי הפיתוח גישה נוחה וזמינה במהלך הניסוי, אך נשמר מרחק של 26 ס"מ בין המקלט ברכב לבין הסלילים המוטמנים בכביש בכדי לבדוק תנאים אמיתיים.

מטרת הניסוי היתה לבחון את העברת האנרגיה ממערכת הסלילים בכביש אל המקלט ברכב באופן אלחוטי, תוך כדי נסיעה על המקטע לפרק זמן של מספר שעות ברצף, כאשר יעדי הנצילות שהוגדרו על ידי החברה היו לפחות 80%.

במסגרת הניסוי הצליחה החברה להעביר עד 12 קילוואט בנצילות של 87% (מעבר ליעדי החברה הראשוניים) באופן רציף ויציב לאורך המסלול.

בנוסף, החברה בדקה את השפעת הוספת מספר סוגים שונים של תווך (כגון: מים ואספלט) בין הסלילים המוטמנים בכביש לבין הסליל הקולט, על ביצועי המערכת. במהלך הבדיקה הוטמן מיכל ובו סוגי התווך השונים בין סלילי הכביש לבין סליל המקלט ונמדדה כמות האנרגיה המועברת למקלט ונצילות המערכת בזמן שהרכב חלף על פני סלילי הכביש.

תוצאות הניסוי הראו כי לא נצפתה או נמדדה פגיעה או ירידה בביצועי המערכת.

בנוסף, קיבלה החברה מספר דגמים של סלילים כחלק מתהליך ייצור מסחרי המתבצע במפעלי הפיתוח והייצור של האטצ'נסון, בצרפת. לאחר בדיקת הסלילים במעבדות החברה, אושר התכנון והחל תהליך ייצור של 50 מטר ראשוניים לטובת סלילת מקטע ראשון במסלול החיצוני במתקני החברה בבית ינאי שלאחריו צפויה החברה לקבל 200 מטר נוספים של סלילים כדי להשלים את סלילת המסלול כולו. מסלול זה הינו מעגלי באורך 260 מטר ומדמה תנאי סביבה אמיתיים ויאפשר לחברה לבחון נסיעה של מספר כלי רכב שונים לפרק זמן לא מוגבל וכן לבדוק את התנהגות המערכת במהירויות נסיעה גבוהות יותר.

כמפורט לעיל, יעדי הניסוי אשר הוגדרו על ידי החברה הושגו בהצלחה יתרה.

יובהר, כי במסגרת הניסוי הודגמה בהצלחה טכנולוגיה המאפשרת העברת אנרגיה באופן אלחוטי לצורך טעינת סוללה תוך כדי נסיעה. טכנולוגיה זו ניתנת לחיבור על גבי כל סוג רכב חשמלי ללא קשר לגודלו ומשקלו, כאשר לצורך העברת הספקים גדולים הדרושים להנעת רכבים גדולים וכבדים יותר נדרש שילוב של מספר מקלטים מהסוג בו נעשה שימוש בניסוי. ככוונת החברה לבחון בהמשך שילוב של מספר מקלטים על גבי כלי רכב אחד.

החברה מכוונת ליעד של העברת עד 20 קילו וואט ליחידת מקלט (מידות מקלט: 90cmX60cmX2.7cm). החברה מתכננת לבצע בהמשך ניסויים להנעת אוטובוס חשמלי באמצעות חיבור של שלוש יחידות מקלט, שתאפשרנה העברת 60 קילו וואט באופן אלחוטי לצורך טעינת הסוללה.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 3 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-001236).

ביום 22 בספטמבר 2019 הודיעה החברה כי ביום 19 בספטמבר 2019 הטמינה מערכת מלאה של הכביש החשמלי פרי פיתוחה מתחת לשכבת אספלט באורך של 20 מטרים בכביש

הניסויים שבמתחם החברה, וביצעה בהצלחה טעינה של רכב חשמלי מסוג רנו זואי תוך כדי נסיעתו. הסלילים במערכת הנם בתצורה סופית כפי שהתקבלה מפס הייצור של חברת האטצינסון הצרפתית. כמו כן, במסגרת הניסוי הדגימה החברה העברת אנרגיה בעוצמה של 8.5KW בנצילות של מעל 91%. החברה צופה להגיע להעברת אנרגיה של מעל 15KW בשבועות הקרובים.

התקנה זו הוותה אבן דרך מרכזית לקראת התקנת המערכת פרי פיתוח החברה במסגרת הפרויקט בשוודיה, ואפשרה לחברה לבחון את הטכנולוגיה בתנאי מזג אוויר חורפיים בצפון אירופה, כתנאי לעמידה בתנאי הסף למכרז לפיילוט הטרם מסחרי הצפוי להתפרסם בשוודיה במהלך החודשים הקרובים.

לקראת התקנה זו התקיים בתחילת חודש אוקטובר, במתקן החברה, מפגש הדרכה והדגמה עם שותפי החברה לפרויקט בשוודיה, שבמסגרתו הוכשר צוות ההתקנה השוודי והתבצעה התקנה משותפת של מקטע כביש חשמלי נוסף באורך של כ-50 מטרים במתקן החברה. המפגש כלל הדרכה לגבי אופן ההתקנה, בדיקות מערכת מקיפות שיבוצעו על ידי גורמים חיצוניים ודיון מקיף בנוגע להיערכות לפריסת ותפעול המערכת בשוודיה.

במסגרת המפגש השתתפו, בין היתר, גורמים המעורבים בהתקנת הפיילוט שצפוי להיערך בתל אביב (כמפורט בדיווח החברה מיום 24 בפברואר 2019 מס' אסמכתא: 015847-01-2019) וכן, גורמים מובילים אחרים בתחום הכבישים אשר מהווים שותפים פוטנציאליים לפרויקטים עתידיים.

במסגרת המפגש, השתתפו הנציגים הבאים:

- נציגי חברת EiTech (חברת בת של תאגיד VINCI העולמי) אשר תוביל את ההתקנה בשוודיה.
- חברת NCC שהינה חברת תשתיות כבישים מובילה בשוודיה אשר תפקח על סלילת הכביש, וכן שותפה
- פונציאלית משמעותית בפרויקטי המשך בשוודיה.
- חברת OSAB, חברת כבישים שוודית.
- מומחים ממכון המחקר השוודי הלאומי – RISE שיבצעו בדיקות מערכת מקיפות יחד עם חברת ITL הישראלית.
- מנהלים בכירים של חברת אלקטריאון AB, חברה נכדה של החברה בשוודיה.
- מר גלעד שלוש, מ.נ.מ מהנדסים בע"מ, מומחה לפיתוח מסעות אשר ינהל את ההדרכה.
- נציגים ממחלקת דרכים בעיריית תל אביב, נתיבי איילון, נתיבי ישראל וחברת חוצה ישראל.
- נציגים בכירים מתאגיד VINCI העולמי, אחת מחברות הבניה הגדולות בעולם.
- מנהל החדשנות ומנהל תחם התחברה החכמה של חברת Eurovia.
- במקביל, החברה, יחד עם שותפיה, החלה בתהליך התקנת המקלטים פרי פיתוחה על גבי שני אוטובוס חשמליים של חברת HIGER, לצורך ביצע נסיעה וטעינה של האוטובוסים בשוודיה ובתל אביב; וכן על גבי משאית חשמלית כבדה של חברת EFORCE, לקראת הדגמה חיה על הכביש החשמלי בשוודיה.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 22 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 015847-01-2019-097729).

ביום 15 בינואר 2020 הודיעה החברה כי ביום 14 בינואר 2020 סיימה בהצלחה מבדקי EMC, תאימות אלקטרומגנטית, ו-EMF, שדות אלקטרומגנטים, על ידי חרמון מעבדות בע"מ⁴⁶ ו-ITL בדיקת מוצרים בע"מ⁴⁷ (להלן, בהתאמה: "מעבדות חרמון" ו-"מעבדות

⁴⁶ חברה פרטית המפעילה מעבדה לתקינה בינלאומית של ציוד אלקטרוני.

ITL⁴⁷), מבדקים שהינם תנאי הכרחי להפעלת המערכת פרי פיתוחה של החברה במסגרת פרויקט ההדגמה בשוודיה ובתל אביב.

המבדקים האמורים כוללים בדיקת Immunity Test⁴⁸, בדיקה שבמסגרתה נבחנת עמידות מערכת החברה בפני חשמל אלקטרו סטטי (ESD Immunity to electrostatic discharge) (ESD), עמידות בפני תדרי רדיו (Radiated immunity to radio frequency) (electromagnetic field Immunity to) וחסינות להפרעות הנגרמות על ידי שדה תדר רדיו (conducted disturbances induced by radio frequency fields), בדיקת Radiated Emission⁴⁹, בדיקה שבמסגרתה נבחנת יכולת המערכת לתפקד בסביבה מבלי להשפיע על מערכות אחרות או על עצמה, ובדיקת Electromagnetic Compatibility⁵⁰, בדיקה שבמסגרתה נבחנת רמת השדה האלקטרומגנטי הנפלט מהמערכת בזמן עבודה כך שלא יעלה על המותר.

במסגרת המבדקים נבחנה המערכת כאשר מצד אחד היא מחוברת ישירות לרשת החשמל בחיבור תלת פאזי (380Vx3) ומצד שני חובר המקלט לסוללה של רכב חשמלי מסוג רנו פלואנס בעל רמת מתח של 400 וולט והספק של כ-15 קוט"ש. נבחנה השפעת הפליטות האלקטרומגנטיות של המערכת על מערכות תקשורת שבסביבתה ונבחנה חסינות המערכת לעמידה בהפרעות אלקטרומגנטיות ואלקטרוסטטיות מהסביבה. כמו כן, נבחנה השפעת EMF (Electromagnetic field) בהתאם לתקן. הבחינות עברו בהצלחה ונמצא כי המערכת עומדת בדרישות התקינה הבינלאומית בתחום הטעינה האלחוטית; וכן, התקבלו האישורים הסופיים מטעם מעבדות חרמון ומעבדות ITL, בהתאמה, לעמידת המערכת בתקנים הנ"ל.

להערכת החברה, תוצאות הבדיקות הנ"ל מהוות שלב חשוב בפיתוח המערכת, ומהוות שלב נוסף בחזונה של החברה להנעה חשמלית יעילה ובטוחה.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-006045).

ביום 17 בפברואר 2020 הודיעה החברה כי ביום 16 בפברואר 2020 סיימה בהצלחה ניסוי טעינה אלחוטית סטטית של משאית חשמלית כבדה המצוידת במקלטים פרי פיתוחה של החברה. לצורך הניסוי, הקימה החברה מתקן ניסויים, שכלל מערכת מלאה של הכביש החשמלי פרי פיתוחה של החברה, ליד שטוקהולם, בשטחה של חברת NCC AB, אחת מחברות התשתיות הגדולות בשוודיה ואחת משותפות החברה בפרויקט ההדגמה בגוטלנד.

מטרת הניסוי היתה להשלים אינטגרציה מלאה של המערכת בשוודיה, לפני הפעלה דינאמית של המשאית בכביש ציבורי בגוטלנד הצפויה להיערך במהלך חודש מרץ הקרוב. האינטגרציה כללה שילוב מלא של חמישה מקלטים בגחון המשאית החשמלית המצוידת בסוללה וטריילר במשקל 40 טון, התקנת סלילי כביש על גבי כביש ניסויי שנבנה לצורך הבדיקות, יחידת ניהול כביש שהוצבה בצידי הכביש וחבורה לרשת החשמל (ישירות לגריד) בחיבור תלת פאזי, והפעלת יחידת שליטה מבוססת רשת סלולאר המאפשרת שליטה מלאה על כל המערכת, לרבות ניטור החשמל המועבר מכל מקלט לסוללת המשאית.

הניסוי נערך בתנאי מזג אוויר חורפיים, בטמפרטורה סביב אפס מעלות צלזיוס, כאשר המערכת פעלה לסירוגין במשך ארבעה ימים. המערכת נשלטה מרחוק באופן מלא מקרון השליטה של החברה אשר מוקם באתר הניסוי. להערכת החברה, תוצאות הניסוי משביעות רצון; המערכת פעלה בהתאם לתכנון החברה כאשר כל מקלט נבדק בנפרד מול סוללת המשאית והעביר 20 קילו וואט (לפי הדרישה) ב-87% נצילות. 3 מקלטים יחדיו העבירו אנרגיה של 60 קילו וואט; ו-4 מקלטים יחדיו העבירו אנרגיה של 65 קילו וואט, וזאת לאור מגבלת קצב הטעינה של הסוללה במשאית שאינה מאפשרת מעבר אנרגיה מעבר ל-65 קילו וואט. במהלך החודשים הקרובים מגבלה זו תוסר כך שתאפשר טעינה של מעל 120 קילו

⁴⁷ ITL הינה גוף עצמאי להסמכה ובדיקות תקינה, מוסמכת ומאושרת ע"י מוסדות וגופים בינלאומיים בארץ ובחו"ל.

⁴⁸ מבוסס על תקן IEC 61000-6-2:2005+AC2005.

⁴⁹ מבוסס על תקנים IEC 61980-1:2015, Section 16.2.2.3.

⁵⁰ מבוסס על תקן IEC 61980-1, Edition 1.0 2015-7 ICNIRP guidelines, 1998.

וואט, דהיינו שימוש ב-5 מקלטים המעבירים 25 קילו וואט כל אחד, מה שיאפשר לחברה לעמוד ביעד ההספק שהציבה לעצמה שעמד על 20 קילו וואט למקלט.

יחידת השליטה הופעלה ותקשרה בהצלחה עם כל יחידות המערכת דרך ערוץ סולאר ובכך התאפשרה שליטה מלאה בכל פרמטר במשאית, לרבות הפעלת וכיבוי המקלטים, ניטור ההספק המועבר לסוללה (מתח וזרם), ניטור הטמפרטורה וזמן הפעלה. בנוסף, יחידת השליטה מאפשרת לשלוט בכל סליל בכביש, לקבל חייווי על כמות האנרגיה המועברת דרך כל סליל בכל זמן נתון, ניטור טמפרטורת יחידות האנרגיה הממוקמות ביחידת הניהול שבצידי הכביש ומעקב אחר זרימת האנרגיה הכללית המועברת למשאית בזמן אמת, לרבות מעקב אחר יעילות מעבר האנרגיה. כמו כן, יחידת השליטה מאפשרת למפעיל הכביש לערוך חיוב של כל כלי רכב הנוסע על הכביש באופן מדויק, וכן מאפשרת יכולת ניהול עומסים ושליטה כאמור לעיל.

בנוסף, החברה קיבלה משוב חיובי בנוגע לבדיקות EMC/EMF, שהתבצעו בישראל על ידי מעבדות חרמון ו-ITL, כמפורט בדיווח החברה מיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-006045). המשוב הגיע מחמש רשויות שונות בשוודיה⁵¹ (הרשויות הדרושות לאישור הפעלת המערכת בגוטלנד) וכעת המערכת מוכנה לשלב הבא בפרויקט ההדגמה בשוודיה, שבמסגרתו צפויה להתבצע טעינה דינאמית של המשאית החשמלית, באמצעות התשתית פרי פיתוחה של החברה שהוטמנה בכביש בגוטלנד במהלך חודש נובמבר 2019.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 17 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-016500).

ביום 16 במרץ 2020 הודיעה החברה כי ביום 15 במרץ 2020 סיימה בהצלחה ניסוי טעינה אלחוטי דינאמית של משאית חשמלית המחוברת לטריילר של 40 טון, המצוידת במקלטים פרי פיתוחה של החברה. הניסוי נערך על תשתית החברה שהוטמנה בכביש ציבורי בין שדה התעופה לעיר ויזבי שבגוטלנד, שוודיה. הניסוי נערך בתנאי חורף קיצוניים של שלג וגשם, שהצטברו גם על הכביש, ובטמפרטורה שגעה סביב אפס מעלות צלזיוס, וזאת לאחר שהסלילים צלחו את החורף השנתי, החל ממועד הטמתם בחודש נובמבר 2019 ועד למועד הניסוי; בהתאם לדרישת משרד התחבורה השוודי.

הניסוי ארך שבוע וחצי, כאשר המערכת פעלה לסירוגין במשך שישה ימים, ובמסגרתו הוצבה בצידי הכביש יחידת ניהול שחברה לרשת החשמל, ולסלילי הכביש שהוטמנו בחודש נובמבר 2019. תחילה, נבדקה תקינות כל הסלילים מבחינת תקשורת, לאחר מכן, התבצעה העברת הספק סטטית של 45 קילו וואט אל המשאית וחמשת המקלטים, באמצעות הסלילים; ולבסוף, נערכו ניסויים דינמיים כאשר המשאית נסעה על מקטע כביש באורך של 50 מטרים ובמהירות של עד 30 קמ"ש. המערכת פעלה באופן עצמאי והניטור בוצע מרחוק על ידי יחידת השליטה המחוברת לרשת הסולאר.

תוצאות הניסוי משביעות רצון; המערכת פעלה תוך כדי נסיעת המשאית בהתאם לתכנון החברה, כאשר כל המקלטים פעלו והעבירו אנרגיה של 45 קילו וואט, ובנצילות שתבחן בעתיד.

למיטב ידיעת החברה זוהי הפעם הראשונה שמשאית חשמלית כבדה נטענת בצורה אלחוטית על ידי כביש חשמלי במהלך הנסיעה. כמו כן, תוצאות הניסוי מהוות עמידה באבן דרך ראשונה ומשמעותית מול משרד התחבורה השוודי בתחום הטעינה הדינאמית.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 16 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-025053).

ביום 1 באפריל 2020 השלימה החברה במתחם החברה בבית ינאי ניסוי שבמסגרתו בוצעה טעינה אלחוטית דינאמית של מכונית מסוג רנו "פלואנס" במסלול ההיקפי במתחם החברה בבית ינאי במהירות של כ-55 קמ"ש. הניסוי ארך כחצי שעה שבמהלכה הרכב נסע במהירות

⁵¹National Electrical Safety Board / Elsäkerhetsverket
Civil Aviation Administration / Luftfartsverket
Swedish Defence Materiel Administration / Försvarets materielverk
Swedish Post and Telecom Authority / Post och telestyrelsen
Swedish Transport Agency /Transportstyrelsen

של כ-55 קמ"ש. בניסוי עלה כי יחידת הניהול מזהה את הרכב וכי הסלילים המוטמנים בכביש העבירו לרכב אנרגיה של 5 קילו וואט, ובנצילות אשר תבחן בעתיד.

טכנולוגיית הכביש החכם של הקבוצה נמצאת בשלב הפיתוח, ולהוציא את הניסויים המפורטים לעיל ולהלן, הקבוצה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לקבוצה הכנסות כלשהן בגין המערכת. האמור לעיל בהתייחס ליעדי הקבוצה משקף אסטרטגיות עתידיות אפשריות של הקבוצה בלבד ואין כל ודאות כי היעד האמור יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות הקבוצה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי הקבוצה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת הקבוצה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכת שמפתחת הקבוצה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 לדוח.

11.11 השתתפות בפייולט לבחינת טכנולוגיות כביש חשמלי בשוודיה

ביום 14 באפריל 2019 הודיעה החברה כי ביום 12 באפריל 2019, הכריז מנהל התחבורה השוודי על זכייתה של אלקטריאון AB (חברה פרטית בבעלות מלאה של חברת הבת אלקטרואד, אשר התאגדה בשוודיה לצורך ביצוע המכרז והתחלת פעילות במדינות הנורדיות) במכרז להדגמת טכנולוגיית כביש חשמלי בשוודיה.

אלקטריאון AB תפרוס ותתקין, על גבי כביש קיים, את טכנולוגיית החברה לאורך מסלול של 1.6 ק"מ, כחלק ממסלול כולל של 4.1 ק"מ בין שדה התעופה לעיר Visby על האי גוטלנד בשוודיה. על גבי הכביש שיצויד בטכנולוגיית החברה, מתוכננת הנעה של אוטובוס חשמלי אשר ישמש כשאטל ציבורי; וכן, משאית חשמלית אשר תיבחן על ידי נהג מקצועי. מטרת הניסוי הינה לבחון את מוכנות המערכת שפותחה על ידי החברה להתקנה בפרויקטים בהיקפים גדולים יותר על גבי כבישים מהירים. הכביש, המבוסס על טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הדינאמית שפיתחה החברה, צפוי להיות הראשון מסוגו בעולם הטוען משאית ואוטובוס חשמליים תוך כדי נסיעה.

לצורך ביצוע הפרויקט, הוקם קונסורציום בהובלת חברת אלקטריאון AB, כאשר במסגרת הקמת הקונסורציום התקשרה החברה עם צדדים שלישיים אשר מתעתדים ליטול חלק בפרויקט יחד עם החברה. קרי, כדי שניתן יהיה לבצע את העבודות נשוא המכרז התקשרה החברה עם צדדים שלישיים אשר יעניקו לחברה חלק מהשירותים נשוא המכרז.

העלות הכוללת המוערכת של הפרויקט הינה כ-45 מיליון ש"ח, כאשר ממשלת שוודיה צפויה לממן כ-35 מיליון ש"ח מעלות הפרויקט, ויתר הפרויקט צפוי להיות ממומן בשווה כסף ע"י חברי הקונסורציום.

להערכת החברה, התשלומים שישולמו על ידי ממשלת שוודיה יכסו את ההוצאות שתידרש החברה להוציא במסגרת הפרויקט. וכן, כי הפרויקט צפוי להמשך כ-3 שנים.

למיטב ידיעת החברה, הפרויקט הינו צעד אסטרטגי חשוב בדרך ליישום מפת הדרכים של ממשלת שוודיה בתחום הכביש החשמלי. תכנית זו כוללת ישום עתידי של כ-2,000 ק"מ של כביש חשמלי בכבישים מהירים עבור טעינה דינאמית של משאיות חשמליות, פרויקט בהיקף משוער של כ-3 מיליארד דולר ארה"ב. השוק הגלובאלי העצום של המשאיות הכבדות הבין-עירוניות גדל במהירות ואין כיום פתרון מעשי לדרישה לצמצום פליטות גזי החממה ממשאיות אלו. שוק זה מהווה שוק יעד ראשוני משמעותי של החברה, בנוסף לשוק התחבורה הציבורית העירונית.

ביום 19 במאי 2019 הודיעה החברה כי ביום 16 במאי 2019 חתמה אלקטריאון AB על הסכם עם ממשלת שוודיה לבניית הכביש החשמלי. וכי תקציב הפרויקט ישמש, בין היתר, לייצור התשתית ופריסתה לאורך מקטע כביש באורך 1.6 ק"מ, אינטגרציה של המקלט על גבי אוטובוס ומשאית כבדה, רישוי ותקינה, בדיקות מערכת, הפעלת שאטל בין שדה

התעופה לעיר למשך שנה וחצי, בדיקת ביצועי משאית כולל טריילר בתנאים משתנים, ניתוח והפקת דו"חות ביחס לאספקטים טכניים, כלכליים ועסקיים, הערכות לייצור המוני ועריכת כנסים.

כמו כן, לצורך ניהול הפרויקט וניהול פעילות אלקטריאון בשוודיה והמדינות הנורדיות מונה ד"ר הוקאן סנדלין, מבכירי החוקרים בעולם בתחום הכבישים החשמליים.

לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 14 באפריל 2019 ומיום 19 במאי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-036250 ו-2019-01-047629).

ביום 11 בנובמבר 2019 הודיעה החברה על התחלת התקנה של מקטע ראשון בגוטלנד שוודיה (להלן: "התקנה"), וכי התקבל תשלום בסך של 8.3 מיליון ש"ח מממשלת שוודיה בגין עמידה ביעדי הפרויקט ובגין ההתקנה הנ"ל.

יצוין, כי זו הפעם הראשונה שמתבצעת התקנה של תשתית החברה על כביש ציבורי לצורך טעינה של משאית ואוטובוס חשמליים. על מנת להיערך להתקנה זו החברה ביצעה מספר פעולות מקדימות, כדלקמן:

נערך מפגש הדרכה והדגמה עם שותפי החברה לפרויקט בשוודיה, שבמסגרתו הוכשר צוות ההתקנה השוודי והתבצעה התקנה משותפת של מקטע כביש חשמלי באורך של כ-50 מטרים במתקן החברה כולל בדיקות חשמליות של רכב נטען מכביש הניסוי.

כמו כן, נערכו בדיקות EMF/EMC (עמידה בתקני תאימות וקרינה אלקטרו-מגנטית) לצורך קבלת אישור הרשויות בשוודיה להתקנה.

ביום 28 בנובמבר 2019 הודיעה החברה כי הושלמה בהצלחה הטמנת הסלילים במקטע הראשון בפרויקט ההדגמה בשוודיה על ידי צוות של החברה ביחד עם השותפים לפרויקט השוודי, ובוצעה התקנה של תשתית הכביש החשמלי באורך 50 מטרים בכביש המוביל משדה התעופה לעיר ויזבי שבשוודיה. יודגש, כי ההתקנה הסתיימה תוך עמידה בלוח הזמנים וכל הסלילים שהוטמנו בכביש נבדקו בהצלחה, כל זאת למרות תנאי מזג אוויר קשים ששררו במקום.

השלב הבא בפרויקט יכלול את בדיקת עמידות התשתית בחורף השוודי וטעינה של משאית כבדה ואוטובוס באמצעות התשתית. לאחר שלב זה תוטמן יתרת התשתית לאורך 1.6 ק"מ.

לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מימים 11 ו-28 בנובמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-096582 ו-2019-01-103944).

ביום 17 בפברואר 2020 הודיעה החברה כי ביום 16 בפברואר 2020 סיימה בהצלחה ניסוי טעינה אלחוטית סטטית של משאית חשמלית כבדה המצוידת במקלטים פרי פיתוחה של החברה. לצורך הניסוי, הקימה החברה מתקן ניסויים, שכלל מערכת מלאה של הכביש החשמלי פרי פיתוחה של החברה, ליד שטוקהולם, בשטחה של חברת NCC AB, אחת מחברות התשתיות הגדולות בשוודיה ואחת משותפות החברה בפרויקט ההדגמה בגוטלנד.

מטרת הניסוי הייתה להשלים אינטגרציה מלאה של המערכת בשוודיה, לפני הפעלה דינאמית של המשאית בכביש ציבורי בגוטלנד הצפויה להיערך במהלך חודש מרץ הקרוב. האינטגרציה כללה שילוב מלא של חמישה מקלטים בגחון המשאית החשמלית המצוידת בסוללה וטריילר במשקל 40 טון, התקנת סלילי כביש על גבי כביש ניסויי שנבנה לצורך הבדיקות, יחידת ניהול כביש שהוצבה בצידי הכביש וחבורה לרשת החשמל (ישירות לגריד) בחיבור תלת פאזי, והפעלת יחידת שליטה מבוססת רשת סלולאר המאפשרת שליטה מלאה על כל המערכת, לרבות ניטור החשמל המועבר מכל מקלט לסוללת המשאית.

הניסוי נערך בתנאי מזג אוויר חורפיים, בטמפרטורה סביב אפס מעלות צלזיוס, כאשר המערכת פעלה לסירוגין במשך ארבעה ימים. המערכת נשלטה מרחוק באופן מלא מקרון השליטה של החברה אשר מוקם באתר הניסוי. להערכת החברה, תוצאות הניסוי משביעות רצון; המערכת פעלה בהתאם לתכנון החברה כאשר כל מקלט נבדק בנפרד מול סוללת המשאית והעביר 20 קילו וואט (לפי הדרישה) ב-87% נצילות. 3 מקלטים יחדיו העבירו אנרגיה של 60 קילו וואט; ו-4 מקלטים יחדיו העבירו אנרגיה של 65 קילו וואט, וזאת לאור מגבלת קצב הטעינה של הסוללה במשאית שאינה מאפשרת מעבר אנרגיה מעבר ל-65 קילו וואט. במהלך החודשים הקרובים מגבלה זו תוסר כך שתאפשר טעינה של מעל 120 קילו

וואט, דהיינו שימוש ב-5 מקלטים המעבירים 25 קילו וואט כל אחד, מה שיאפשר לחברה לעמוד ביעד ההספק שהציבה לעצמה שעמד על 20 קילו וואט למקלט.

יחידת השליטה הופעלה ותקשרה בהצלחה עם כל יחידות המערכת דרך ערוץ סולאר ובכך התאפשרה שליטה מלאה בכל פרמטר במשאית, לרבות הפעלת וכיבוי המקלטים, ניטור ההספק המועבר לסוללה (מתח וזרם), ניטור הטמפרטורה וזמן הפעלה. בנוסף, יחידת השליטה מאפשרת לשלוט בכל סליל בכביש, לקבל חייווי על כמות האנרגיה המועברת דרך כל סליל בכל זמן נתון, ניטור טמפרטורת יחידות האנרגיה הממוקמות ביחידת הניהול שבצידי הכביש ומעקב אחר זרימת האנרגיה הכללית המועברת למשאית בזמן אמת, לרבות מעקב אחר יעילות מעבר האנרגיה. כמו כן, יחידת השליטה מאפשרת למפעיל הכביש לערוך חיוב של כל כלי רכב הנוסע על הכביש באופן מדויק, וכן מאפשרת יכולת ניהול עומסים ושליטה כאמור לעיל.

בנוסף, החברה קיבלה משוב חיובי בנוגע לבדיקות EMC/EMF, שהתבצעו בישראל על ידי מעבדות חרמון ו-ITL, כמפורט בדיווח החברה מיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-006045). המשוב הגיע מחמש רשויות שונות בשוודיה⁵² (הרשויות הדרושות לאישור הפעלת המערכת בגוטלנד) וכעת המערכת מוכנה לשלב הבא בפרויקט ההדגמה בשוודיה, שבמסגרתו צפויה להתבצע טעינה דינאמית של המשאית החשמלית, באמצעות התשתית פרי פיתוחה של החברה שהוטמנה בכביש בגוטלנד במהלך חודש נובמבר 2019.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 17 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-016500).

ביום 18 בפברואר 2020 הודיעה החברה על קבלת תשלום מממשלת שוודיה בסך 6 מיליון ש"ח בגין עמידה ביעדי פרויקט ההדגמה בשוודיה, בהתאם להסכם עם ממשלת שוודיה בקשר לפרויקט ההדגמה.

יובהר, כי התשלום האמור התקבל על בסיס דוח התקדמות ביעדי הפרויקט אשר הגישה החברה לממשלת שוודיה במהלך חודש ינואר 2020.

עד למועד דיווח זה, התקבל בידי החברה מממשלת שוודיה, כולל הסכום דלעיל, סך של כ-18.5 מיליון ש"ח (14.8 מיליון ש"ח לפני מע"מ), המהווה סך של כ-45% מהיקף המימון שיועמד על ידי ממשלת שוודיה בקשר לפרויקט ההדגמה.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 18 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-017094).

למועד הדוח טרם הושלם פרויקט ההדגמה בשוודיה. כמו כן, הערכות ואמדנים של הקבוצה בנוגע לפרויקט ההדגמה, הינו "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת הקבוצה. הערכות ואמדנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי הקבוצה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות והאמדנים האמורים, ניתן לציין שינויים אפשריים בשוק השוודי וכן שינויים בתנאי השוק הגלובאלי בו פועלת הקבוצה, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, אי עמידה ביעדי הפיתוח של מערכת הכביש החשמלי ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך השלמת הפיתוח ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 36 לדוח.

⁵²National Electrical Safety Board / Elsäkerhetsverket
Civil Aviation Administration / Luftfartsverket
Swedish Defence Materiel Administration / Försvarets materielverk
Swedish Post and Telecom Authority / Post och telestyrelsen
Swedish Transport Agency /Transportstyrelsen

11.12 השתתפות בפיילוט לבחינת טכנולוגיות כביש חשמלי בתל אביב

ביום 24 בפברואר 2019 הודיעה החברה כי הגיעה עם עיריית תל-אביב-יפו (להלן: "עיריית ת"א") להסכמות בדבר שיתוף פעולה ביניהן, יחד עם דן – חברה לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן: "דן"), בעלת עניין בחברה, לביצוע פיילוט ראשון מסוגו להדגמת נסיעת אוטובוס נוסעים בעיר תל-אביב-יפו על גבי קטע כביש חשמלי פרי פיתוחה של החברה (להלן: "הכביש החשמלי" ו-"הפיילוט").

הפיילוט כולל פרישת תשתית של הכביש החשמלי באורך של עד 1 ק"מ ובדיקת כל האספקטים הטכנו-כלכליים של תפעול אוטובוס חשמלי על גבי התשתית. הפיילוט יתבצע כאמור בשיתוף חברת דן, שתעמיד את האוטובוס לצרכי הפיילוט ותדאג לתפעולו השוטף במהלך תקופת הפיילוט.

תמיכת עיריית ת"א בפיילוט הינה על רקע החשיבות הרבה המיוחסת על ידה לקידום תחבורה ציבורית חשמלית שאינה תלויה בהצבת עמדות טעינה במרחב הציבורי, דבר המתאפשר על ידי טכנולוגיית הכביש החשמלי של החברה. לעמדת עיריית ת"א, להדגמת כביש חשמלי ברחבי העיר תהיה השפעה רחבה הן בשיפור איכות האוויר בעיר והן בהצגת פתרון תחבורה מתקדם לעולם ומיצובה של ישראל כמובילה עולמית בתחום. בנוסף, לעמדת העירייה הצלחת הפיילוט תסייע בקידום פרויקטים דומים ברחבי העולם.

לאור האמור, עיריית ת"א הודיעה כי תאפשר את ביצוע הפיילוט בתחומה ותסייע לתהליך באמצעים העומדים לרשותה, כולל הקמת צוות עבודה משותף ואפשרות לסיוע מקצועי בביצוע מהיר של הפיילוט. כמו כן, עיריית ת"א תבחן סיוע בפרסום ושיווק הפיילוט ובחשיפתו לבעלי עניין בארץ ובעולם, ובכפוף להצלחת הפיילוט, תבחן ישום נרחב של הכביש החשמלי של החברה ברחבי העיר תל-אביב-יפו.

יצוין, כי הפיילוט המתוכנן הינו שלב ישומי ראשון של טכנולוגיית הכביש החשמלי פרי פיתוחה של החברה. לטכנולוגיה זו פוטנציאל לאפשר לעיר תל-אביב-יפו לבצע בעתיד מעבר מלא לתחבורה חשמלית ובכלל זה, תחבורה ציבורית, משאיות חלוקה, רכבים פרטיים ואוטונומיים ועוד.

יובהר, כי ביצוע הפיילוט והוצאתו לפועל ו/או היקפו ו/או אופן ומועדי ביצועו, כפופים לשיקול דעתם של הצדדים המעורבים.

ביום 22 במאי 2019 הודיעה החברה כי ביום 21 במאי 2019 נתקבלה בידיה הודעה מוועדת המחקר ברשות החדשנות לפיה אושר לחברה תקציב בהיקף של כ-9.3 מיליון ש"ח, בשיעור השתתפות חריג של 75%, לביצוע הפיילוט.

כמו כן, במסגרת הודעת רשות החדשנות צוין, בין היתר, כי לאור מגמות עולמיות והצורך במדינת ישראל במתן מענה לטעינת רכבים חשמליים, רשות החדשנות רואה משנה חשיבות בקידום הפיילוט. כמו כן ציינה רשות החדשנות בהודעתה כי בישראל כ-4,500 אוטובוסים עירוניים, ובהתאם לכך הפוטנציאל בהיבט עלות הסוללות באוטובוסים אלו, במידה שהטכנולוגיה תבשיל, הינו רב. לפיכך החליטה הוועדה לאשר מענק בהיקף מוגדל.

במהלך החציון הראשון לשנת 2019 חתמה החברה על ההסכם לקבלת המענק מרשות החדשנות כמתואר לעיל.

לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 24 בפברואר 2019 ומיום 22 במאי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-015847 ו-2019-01-049204).

ביום 22 בספטמבר 2019 הודיעה החברה, בין היתר, כי ועדת ההיגוי להדגמת הכביש החשמלי בתל אביב המורכבת מנציגי עיריית תל אביב, נתיבי איילון, חברת דן והחברה, החליטה על מיקום ההדגמה בנתיב שבין תחנת רכבת האוניברסיטה ואוניברסיטת תל אביב, דרך רח' קלאוזנר. מערכת הכביש החשמלי תטעין אוטובוס של חברת דן שישמש כשאטל להסעת סטודנטים. תהליך העבודה מול הגורמים השונים במסגרת תכנון הפיילוט נמצא בעיצומו ותחילת התקנת התשתית במסגרת הפרויקט צפויה לרבעון השני לשנת 2020.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 22 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-097729).

למועד הדוח טרם הושלם פרויקט ההדגמה בתל אביב. כמו כן, הערכות ואמדנים של הקבוצה בנוגע לפרויקט ההדגמה, הינו "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת הקבוצה. הערכות ואמדנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי הקבוצה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות והאמדנים האמורים, ניתן לציין שינויים אפשריים בשוק הישראלי וכן שינויים בתנאי השוק הגלובאלי בו פועלת הקבוצה, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, אי עמידה ביעדי הפיתוח של מערכת הכביש החשמלי ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך השלמת הפיתוח ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 36 לדוח.

11.13 השתתפות בפרויקט לבחינת טכנולוגיות כביש חשמלי בגרמניה

ביום 5 בדצמבר 2019 נחתם מזכר הבנות (להלן: "המזכר") בין החברה לבין חברת EnBW Energie Baden-Württemberg AG (להלן: "EnBW") שהינה אחת מחברות החשמל הגדולות בגרמניה ובאירופה. גרמניה, ביחד עם שוודיה, הינה מובילה עולמית במאבק בשינוי האקלים וקידום טכנולוגית הכביש החשמלי כפתרון אופטימאלי ומקצה משאבים כלכליים ניכרים ליישום מהלך זה. במסגרת מהלך כולל של החברה לכניסה לשוק הגרמני, נוצר שיתוף פעולה בין EnBW לבין החברה, במסגרתו נחתם המזכר על פיו EnBW תרכוש מהחברה שלושה פרויקטי הדגמה של טעינה אלחוטית דינאמית.

EnBW רואה בטכנולוגיית הטעינה האלחוטית הדינאמית של החברה כפתרון לתחבורה חשמלית המונית המצמצמת פליטות גזי חממה. EnBW מעוניינת לקדם את טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה כחלק מהאסטרטגיה שלה להשקעות ארוכות טווח בתשתיות בדגש על תשתיות טעינת רכבים חשמליים. כמו כן, EnBW הינה בעלת מומחיות בהפעלת רשתות חשמל ותשתיות טעינה, ולכן שיתוף פעולה זה מהווה יתרון משמעותי לחברה בבניה והפעלה של פרויקטים לטעינה אלחוטית דינאמית בכבישים ציבוריים בגרמניה.

מטרת ההסכם עליו חתמו EnBW והחברה הינה להדגים את הטכנולוגיה בגרמניה ולחשוף אותה למקבלי החלטות במגזר הציבורי והפרטי ולשותפים פוטנציאליים על מנת לקדם את יישומה המסחרי.

הוסכם על מהלך מדורג אשר יכלול שלושה פרויקטים כאשר ההתקנה הפיזית הראשונה צפויה בתחילת 2021:

- (א) בחינת הטכנולוגיה והצגתה לגורמים בכירים בתעשייה המקומית:
 - התקנה של מקטע כביש חשמלי במתחם של EnBW לצורך טעינת שאטל להסעת עובדים.
 - (ב) התמודדות עם רגולציה וקידום הטכנולוגיה בקרב הציבור הרחב:
 - התקנת מקטע כביש חשמלי בכביש ציבורי לטעינת כלי רכב של EnBW או כלי רכב המשרתים את הציבור הרחב.
 - (ג) בחינת טעינת רכבים פרטיים ומסחריים בכביש בינעירוני:
 - התקנה של מקטע כביש חשמלי (מעל ק"מ) בכביש ציבורי מהיר.
- הוסכם כי שלושת הפרויקטים ימומנו במלואם ע"י EnBW כאשר הפעילות הנוגעת לפרויקטים הספציפיים תוגדר בהסכמים נפרדים.
- כן, יצוין, כי גרמניה הקצתה לאחרונה סך של כ-60 מיליארד דולר ארה"ב לפרויקטים להפחתת גזי חממה במסגרת חוק האקלים החדש.
- למיטב ידיעת החברה, ההסכם שנחתם בין החברה לחברת EnBW הינו בעל פוטנציאל משמעותי לקידום הטכנולוגיה בגרמניה והמשך החדירה לאירופה.

יובהר, כי אין ודאות שהסכם זה יביא להצלחת הטכנולוגיה בגרמניה, או שחברת EnBW תהיה פעילה בשלב המסחרי של הפרויקטים בגרמניה.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 8 בדצמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-107025).

למועד הדוח טרם החל פרויקט בגרמניה בהשתתפות הקבוצה. כמו כן, הערכות ואמדנים של הקבוצה בנוגע לפרויקט ההדגמה, הינו "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת הקבוצה. הערכות ואמדנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי הקבוצה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות והאמדנים האמורים, ניתן לציין שינויים אפשריים בשוק הגרמני וכן שינויים בתנאי השוק הגלובאלי בו פועלת הקבוצה, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, אי עמידה ביעדי הפיתוח של מערכת הכביש החשמלי ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך השלמת הפיתוח ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 36 לדוח.

12. פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים

למועד הדוח, הקבוצה טרם השלימה את פיתוח כלל חלקי המערכת, וטרם התהוו לה הכנסות ממכירתה. הקבוצה דיווחה כי השלימה ניסוי טעינה אלחוטי סטאטית ודינאמית של משאית חשמלית המחוברת לטריילר במשל של 40 טון, המצוידת במקלטים פרי פיתוחה של החברה (כמפורט בסעיף 11.9 לעיל); כאשר יצוין כי בהמשך לכך ידרש תהליך של השלמת פיתוח פונקציות נוספות בכל אחת מיחידות המערכת על מנת להשלים את יתר יכולות המערכת ולהתאימה לתהליך ייצור. לפרטים אודות המודלים העסקיים של אלקטרואד ראו האמור בסעיף 5 לדוח זה לעיל. לפרטים נוספים בדבר אבני הדרך בתהליך המחקר והפיתוח של מוצרי אלקטרואד ראו סעיף 21.3 להלן.

יובהר, כי לאור אופיה של אלקטרואד כחברת מחקר ופיתוח ועל רקע העדר הודאות בהצלחת פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הם נועדו עלולה השקעת הקבוצה בפיתוח מוצריה לרדת לטימיון. כמו כן, תידרש הקבוצה לגייס 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 הקבוצה, מועדי השלמה, ביצוע פיילוט והשלמת השלב הראשוני) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד כהגדרתם בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות הקבוצה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות מי מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 36 להלן.

13. מוצרים חדשים

13.1 למועד הדוח, הקבוצה השלימה ניסוי טעינה אלחוטי סטאטית ודינאמית של משאית חשמלית המחוברת לטריילר במשקל של 40 טון, המצוידת במקלטים פרי פיתוחה של החברה; והיא שוקדת במקביל על השלמת פיתוחם של כל רכיבי המערכת, כמפורט בסעיף 11 לעיל.

13.2 עם זאת, וכמקובל בחברות טכנולוגיה, במקביל להשלמת פיתוח המוצרים הקיימים, וככל שיהיו בידיה המשאבים הדרושים לכך, בכוונת הקבוצה, נכון למועד הדוח, להשקיע בעתיד בפיתוח מערכות חדשות ומתקדמות בתחום העברת אנרגיה אלחוטית, כגון פתרונות טעינה אלחוטית של רכבים חשמליים בתניונים והנעה חשמלית של מלגוזות במחסני חלוקה, ועוד.

14. לקוחות

הקבוצה פועלת מול גופים פרטיים וממשלתיים המהווים להערכת הקבוצה לקוחות פוטנציאליים למוצרים המפותחים על ידי הקבוצה. עם זאת למועד הדוח, הקבוצה טרם השלימה את פיתוח מוצריה, וטרם החלה בייצורם ו/או שיווקם המסחרי. על כן, טרם התהוו לקבוצה לקוחות בתחום הפעילות.

15. שיווק והפצה

למועד הדוח, הקבוצה פועלת ליצירת קשרים עם שותפים אסטרטגיים פוטנציאליים שעוסקים בתחום התחבורה, התשתיות, החשמל והאנרגיה בארץ ובעולם לצורך קידום, שיווק והפצה בשווקי היעד, ובין היתר, לייצר ממשקי עבודה ושיתופי פעולה עם רשויות ומפעילי תחבורה ציבורית, במטרה לחדור לשווקי היעד הפוטנציאליים. לפרטים נוספים בנוגע למערך השיווק וההפצה של הקבוצה ככל שפיתוח מוצריה יושלם בהצלחה, ראו סעיף 5 לעיל בנושא המודלים העסקיים הפוטנציאליים של הקבוצה.

למועד הדוח, למרות שפיתוח המערכת של הקבוצה טרם הושלם, הקבוצה החלה בשיווק מערכות כביש חכם ניסיוניות פרי פיתוחה, שהיקפן אינו עולה על קילומטרים בודדים.

16. צבר הזמנות

למועד הדוח, טרם נתהוו לקבוצה הזמנות.

17. תחרות

17.1 תיאור כללי של התחרות

להערכת הקבוצה, למועד הדוח, בתחום ההנעה האלחוטית, ובפרט בתחום העברת אנרגיה בתנועה, שהינו תחום פעילותה העיקרי של אלקטרואד, פועלות מספר מצומצם של חברות.

למיטב ידיעת הקבוצה, למועד הדוח, מספר חברות בעולם מייצרות אוטובוסים חשמליים מבוססי סוללות.

ההיתכנות של אוטובוסים חשמליים תלויה בעיקר במערכת אגירת האנרגיה (EES – Electric Energy Storage System).

למועד הדוח, ישנן שלוש מערכות EES עיקריות בשוק ההנעה החשמלית לתחבורה ציבורית: סוללות, קבלי על (UltraCapacitors – UC) ותאי דלק. למערכות אלו תכונות טכנולוגיות שונות ומאפיינים כלכליים/מסחריים שונים. הכדאיות המסחרית של כל אחת ממערכות אלו תלויה במספר גורמים, הפועלים לעתים בכיוונים מנוגדים, כגון: בטיחות, עמידות, עלויות, קיימות סביבתית, צפיפות אנרגיה וביצועים⁵³.

17.2 הנעה חשמלית באמצעות סוללות

סוללות ליתיום יון (Li-ion)⁵⁴ הוכיחו עצמן כיעילות בהנעת כלי רכב חשמליים. מבחינה תיאורטית, סוללות ליתיום יון מסוגלות לספק אנרגיה בצפיפות גבוהה (300 וואט/ק"ג) ופריקה עצמית נמוכה לאורך זמן. בנוסף, המשקל הנמוך של סוללות מסוג זה, עמידותן לטמפרטורות גבוהות וחיי סוללה ארוכים (כ-1,000-2,500 מחזורי טעינה), מתאימים לשימוש בתעשיית הרכבים.

יחד עם זאת, ייצור סוללות ליתיום יון עדיין יקר יחסית ומחירן גבוה בהתאם. כמו כן, סוללות אלו מכילות רכיבים דליקים ביותר, תכונה המחייבת מערכת ניהול סוללה מתאימה. בנוסף לסוללות ליתיום יון, קיימים סוגים נוספים של סוללות שיעילותן פחותה. כך למשל, סוללות מבוססות טכנולוגיית עופרת חומצה או חומצה גופרתית הינן בעלות עלויות ייצור נמוכות, אולם צפיפות האנרגיה שלהן נמוכה משמעותית בהשוואה לסוללות ליתיום יון (20-30 וואט/ק"ג).

⁵³ הנתונים העובדתיים המובאים בסעיפים 17.1-17.7 לדוח הינם להערכת החברה אלא אם צוין אחרת.

⁵⁴ https://www.wpi.edu/sites/default/files/docs/Departments-Programs/Fire-Protection/Final_ESS_Report.pdf

סוללות המבוססות על טכנולוגיית ניקל מטאל הידריד (NiMH) הינן בעלות צפיפות אנרגיה נמוכה יותר בהשוואה לסוללות ליתיום יון (40-55 וואט/ק"ג), ניתנות להפעלה במתח גבוה ובעלות חיי סוללה ארוכים יחסית (כ-2,000 מחזורי טעינה).

יחד עם זאת, סוללות אלו נוטות לפרוק זרמי עומס גבוהים המפחיתים את קיבולת הסוללה לאחר כ-200-300 מחזורי טעינה.

להערכת החברה, החסרונות העיקריים של הנעה מבוססת סוללות הינם: (1) הצורך בהחלפתן אחת למספר שנים (כרוך בעלויות), (2) הצורך בטעינה חוזרת של הסוללות המחייבת בניית תשתית הטעינה (למשל פריסת מטענים בחניונים ליליים), (3) תוספת המשקל של הסוללה מצמצמת את כמות הנוסעים ו/או המשא האפשרית להסעה ומחייבת את יצרני הרכב להשתמש במרכיבים קלי משקל (אשר עשויים להיות כרוכים בעלויות נוספות) על מנת לפצות על משקל הסוללה, (4) עלות החלפת הסוללה ודיני איכות סביבה בנוגע למחזור הסוללה או הטמנתה כפסולת רעילה ו-(5) ביצועי הסוללה פוחתים עם חלוף הזמן.

17.3 הנעה באמצעות קבלי על⁵⁵

הקבל, המבוסס על פחמן מוקצף/סיבי מתכת מרוכבים, הינו מקור אנרגיה חשמלי שאינו מזהם והמציג מחזור חיים ארוך משמעותית בהשוואה לסוללות (מספר טעינות כמעט בלתי מוגבל הנאמד במיליוני טעינות). כמו כן, לקבל הספק גבוה יותר מאשר לסוללות, תכונה המאפשרת טעינה ופריקה בפרקי זמן קצרים יותר (מספר דקות). להערכת הקבוצה, לטכנולוגיה זו מספר חסרונות עיקריים, ובכללם צפיפות אנרגיה נמוכה משמעותית בהשוואה לסוללות, תכונה המגבילה את אחסון האנרגיה באמצעות הקבל לרמה נמוכה משמעותית בהשוואה לסוללות ליתיום יון, ומתבטאת בטווח נסיעה קצר יחסית בין טעינה לטעינה. בנוסף, תכונה זו מצריכה הקמת עמדת טעינה שעלויותיה גבוהות, המסוגלת להעביר כמות אנרגיה גבוהה ביותר תוך מספר דקות (דבר הדורש, לכשעצמו, התאמות מיוחדות ברשת החשמל הארצית). כמו כן, מחיר הקבל גבוה משמעותית במונחים של עלות קילו וואט לדולר.

17.4 תאי דלק (Fuel cells)

טכנולוגיית תאי הדלק מבוססת על יצירת אנרגיה על ידי תגובה כימית של המרת מימן יחד עם חמצן. בהשוואה לסוללות, תאי דלק זקוקים למקור מתמשך של דלק וחמצן כדי לקיים את התגובה הכימית.

למיטב ידיעת החברה, בתאי דלק יעילות ההמרה גבוהה, פליטת הרעש נמוכה וכמעט שאין פליטת גזי חממה.

עם זאת, למיטב ידיעת החברה, תאי דלק מציגים צפיפות אנרגיה נמוכה, תכונה הדורשת שימוש במיכלי דלק גדולים. בנוסף, זמן התגובה של תאי דלק ארוך יותר בהשוואה לקבל על או לסוללות, ותאי הדלק יקרים משמעותית בהשוואה לפתרונות האחרים בשל עלויות גבוהות של פלטינה ופלדיום הדרושים לייצורם.

לאור האמור, להערכת החברה, עלות הקמת התשתית הנדרשת למילוי תאי דלק הינה גבוהה ביותר. כמו כן, זמן התדלוק ארוך ולמועד הדוח מהווה חסם לאימוץ הטכנולוגיה.

פרט לאמור לעיל, קיימות שיטת הנעה חשמלית באמצעות כבלים, הנעה באמצעות גז טבעי ומערכת הנעה היברידית, כמפורט להלן:

17.5 הנעה חשמלית באמצעות כבלים (Trolley Bus)

שיטת הנעה זו קיימת מזה עשרות שנים ונפוצה בעיקר באירופה. לשיטה זו מספר יתרונות עיקריים, ובכללן הנעה חשמלית ידידותית לסביבה ללא צורך בסוללות. חסרונותיה העיקריים של השיטה הינם עלויות תשתית גבוהות, תשתית גלויה מעל פני הקרקע המהווה מפגע סביבתי ומצריכה תחזוקה שוטפת לאור היותה חשופה לפגעי מזג אוויר, והתאמתה

⁵⁵ <http://papers.sae.org/2016-36-0176>

לאוטובוסים בלבד (לאור סכנת התחשמלות). כמו כן, המערכת פועלת במעגל סגור ולפיכך תקלה בנקודה אחת גורמת להשבתת הקו כולו.

17.6 הנעה בגז טבעי

בשיטה זו נעשה שימוש באוטובוס סטנדרטי אשר מקור האנרגיה שלו הוחלף במיכלי גז דחוס. מבחינה תפעולית אוטובוס המונע בגז טבעי מתפקד באופן זהה לאוטובוס המונע בדלק. מחירו של אוטובוס המונע בגז יקר במעט מאוטובוס המונע בדיזל וטווח הנסיעה שלו (כ-220 ק"מ) קטן משמעותית מטווח הנסיעה של אוטובוס סטנדרטי מונע סולר. כמו כן, להערכת החברה, הקמת תחנות לתדלוק בגז הינה מורכבת וכרוכה בעלויות גבוהות.

17.7 אוטובוס היברידי

רכב היברידי משלב מנוע בעירה פנימי קונבנציונלי יחד עם מערכת הנעה חשמלית. הפתרון ההיברידי הוצע לראשונה בתחום התחבורה הציבורית כמענה לצורך בהתמודדות עם זיהום האוויר. זיהום האוויר הנגרם על ידי אוטובוסים בעלי הנעה היברידי נמוך מזה הנגרם על ידי אוטובוס המונע בדיזל. כמו כן, הנעה היברידי מאפשרת נסיעה רציפה ללא צורך בהחלפה או טעינה של הסוללה. יחד עם זאת, אוטובוסים בעלי הנעה היברידי יקרים יותר מאוטובוסים עם מנוע דיזל, תחזוקתם מורכבת יותר ובחלק מהמקרים אף נדרשת תשתית טעינה.

להלן יוצגו ההבדלים העיקריים בין שיטות ההנעה שהוצגו לעיל, להערכת החברה:

אוטובוס היברידי	אוטובוס חשמלי מבוסס סוללה	אוטובוס מבוסס קבל על	טרוליבוס	אוטובוס הנע על מערכת הכביש החכם פרי פיתוחה של אלקטראד
עלות אוטובוס ⁵⁶	גבוהה מאוד כ-340 עד 700 אלפי דולר	גבוהה מאוד כ-350-980 אלפי דולר (בהתאם לגודל הסוללה)	בינונית כ-200-400 אלפי דולר	בינונית כ-200-400 אלפי דולר
מחיר תשתיות נדרשות	נמוך	בינוני עמדות טעינה לאורך מסלול הנסיעה בעלות של כעשרות אלפי דולר לעמדה	גבוה קווים עיליים בעלות של בין מאות אלפי דולר למילוני דולר לק"מ	בינוני כ-500-650 אלפי דולר לק"מ
גמישות השימוש בטכנולוגיה/תשתית בכלי רכב נוספים	גבוהה	נמוכה (טכנולוגיה יעודית לכלי רכב מסוג אוטובוס)	נמוכה (השימוש מוגבל לכלי רכב מסוג אוטובוס)	גבוהה
עלות תחזוקה	בינונית	בינונית	גבוהה	נמוכה

הנתונים המפורטים בטבלה שלעיל, בנוגע להבדלים העיקריים בין שיטות ההנעה, ובכלל זה לעניין עלויות כלי הרכב השונים, מחירי התשתיות ועלויות התחזוקה, מבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים, ובחלקם על הערכות הקבוצה, נכון למועד הדוח. כמו כן, הנתונים

⁵⁶ על פי נתוני Frost & Sullivan.

בטבלה, הנוגעים למוצרי הקבוצה הנמצאים בשלבי פיתוח, הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמזנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה הקבוצה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת הקבוצה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 לדוח.

17.8 מתחרות ישירות המפתחות טכנולוגיית כביש חכם לתחבורה ציבורית חשמלית

למיטב ידיעת הקבוצה, למועד הדוח קיימות מספר חברות המפתחות טכנולוגיית כביש חכם. מספר החברות המפתחות טכנולוגיה זו הינו מצומצם מאוד וקיים הבדל מהותי בגישותיהן, כמפורט להלן:

Halo 17.8.1

למיטב ידיעת הקבוצה, Qualcomm הינה חברה המתמחה בפיתוח System On Chip ומפתחת בעיקר מוצרי תקשורת מבוססי WiFi ו-Bluetooth. למיטב ידיעת הקבוצה, בשנים האחרונות רכשה Qualcomm את חברת Halo IPT המפתחת טכנולוגיה להעברת חשמל באופן אלחוטי, והחלה לפעול בתחום העברת אנרגיה אלחוטית לתחבורה והיא מפתחת פתרון טעינה אלחוטית סטטית בעיקר לרכבים פרטיים. כמו כן, למיטב ידיעת החברה ועל פי פרסומים פומביים של Qualcomm⁵⁷, הציגה Qualcomm לאחרונה פתרון עבור כביש חכם במסגרתו התאימה את הטכנולוגיה הסטטית לטעינה דינאמית. להערכת הקבוצה, הטכנולוגיה כוללת שלושה מרכיבים מרכזיים: מקלט, ממיר בצידי הכביש ותשתית המוטמנת מתחת לנתיב הנסיעה. יחד עם זאת, להערכת החברה, קיים צורך בהטמנת רכיבי אלקטרוניקה רבים מתחת לכביש, דבר העשוי לייקר את עלויות ההקמה והתחזוקה.

לאחרונה פורסם כי חברת WiTricity רכשה את חברת Halo Qualcomm (פעילות הקשורה אך ורק לפיתוח טכנולוגיה להעברת אנרגיה אלחוטית לטעינת רכבים) במטרה להיכנס לשוק התחבורה. למיטב ידיעת הקבוצה WiTricity מתמקדת במתן רשיונות לשימוש בטכנולוגיית טעינה אלחוטית סטטית. למיטב ידיעת הקבוצה למועד הדוח, Halo טרם הגיעה לשלב המסחרי של הטכנולוגיה שברשותה.

OLEV 17.8.2

חברת OLEV הינה spinoff של טכנולוגיה אשר פותחה באוניברסיטת KAIST הדרום קוריאנית. OLEV הינה בין החברות הראשונות שהציגו טכנולוגיה לטעינת סוללה של רכב חשמלי תוך כדי נסיעה⁵⁸.

להערכת החברה, התשתית עליה מבוססת הטכנולוגיה מכילה יחידות אלקטרוניות המוטמנות מתחת לאספלט במרווח של מספר מטרים לאורך הכביש.

להערכת החברה, התשתית פרוסה במקטעים שאינם מחוברים ביניהם לאורך נתיב הנסיעה וטעינה של סוללת כלי הרכב מתבצעת במעבר כלי הרכב מעל המקטע. שיטה המצריכה טעינה של הסוללות בהספק גבוה מאוד (מעל 100KW). להערכת החברה, החיסרון המהותי של טכנולוגיה זו הינו הצורך בהעברת כמות עצומה של אנרגיה תוך פרק זמן קצר, דבר הכרוך בעלויות ומצריך זמינות של פרצי אנרגיה גבוהים מרשת החשמל. למיטב ידיעת הקבוצה למועד הדוח, OLEV טרם הגיעה לשלב המסחרי של הטכנולוגיה שברשותה.

⁵⁷ <https://www.qualcomm.com/products/halo>

⁵⁸ <http://olev.kaist.ac.kr/en>

Momentum Dynamic 17.8.3

חברת הזנק הממוקמת בפנסילבניה ארה"ב המפתחת טכנולוגיה לטעינה אלחוטית סטטית של כלי רכב חשמליים מכל הסוגים. מטרת החברה הינה לבטל את הצורך בשימוש בכבל לצורך טעינה. החברה מקדמת פרויקטים המאפשרים טעינה סטטית בתחנות עצירה עבור מוניות ואוטובוסים.

למיטב ידיעת הקבוצה למועד הדוח, Momentum Dynamic יצרה קשרים עם OEM GreenPower Motor Company Inc. לשילוב הטכנולוגיה שלה בהליך הייצור של האוטובוס החשמלי⁵⁹.

Wave 17.8.4

חברת הזנק אשר הוקמה בשנת 2011 הממוקמת בקליפורניה ארה"ב. החברה הינה ספין אופ של טכנולוגיה אשר פותחה באוניברסיטת יוטה, טכנולוגיה המאפשרת טעינה אלחוטית סטטית של כלי רכב חשמליים. החברה מתמקדת באוטובוסים חשמליים ומציעה פתרון לטעינה בתחנות עצירה. החברה מציגה פתרון של 50KW כאשר היעד להגיע ל-250KW.

למיטב ידיעת הקבוצה למועד הדוח, Wave טרם הגיעה לשלב המסחרי של הטכנולוגיה שברשותה.

Intis 17.8.5

Intis הינה חברה גרמנית שפעילה בתחומי ההנדסה ואוטומציה של תהליכים טכנולוגיים המפתחת טכנולוגיה לטעינה אלחוטית דינאמית של כלי רכב חשמליים מכל הסוגים.

למיטב ידיעת הקבוצה למועד הדוח, Intis טרם הגיעה לשלב המסחרי של הטכנולוגיה שברשותה.

גורמים המשפיעים על מעמדה התחרותי של החברה 17.9

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

17.9.2 לגודלן של הקבוצה ואלקטרואד עשויה להיות השפעה מסוימת על מעמדן התחרותי בשוק. מחד, לחברה קטנה מסוגה של אלקטרואד נדרשים הכרה ומוניטין בשוק לצורך התקשרות עם לקוחות גדולים ולשם ביסוס מעמדה כשחקן מוביל בשוק. מאידך, חברה צעירה, חדשנית ודינאמית עשויה ליהנות מאטרקטיביות בשוק ולהתאים עצמה במהירות לשינויים.

17.10 השיטות העיקריות של החברה להתמודדות עם התחרות

17.10.1 עיקר התחרות למוצרי הקבוצה בתחום ההנעה החשמלית לתחבורה ציבורית נובע מטכנולוגיות כביש חכם מתחרות. עם זאת החברה סבורה, נכון למועד דוח זה, כי הצטרפותן של חברות בסדרי הגודל של Witricity עשויה לחזק את התפתחות הכביש החכם כפתרון אפשרי לתחבורה חשמלית.

17.10.2 בין היתר, הקבוצה 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. התשתית המפותחת על ידי

⁵⁹<https://momentumdynamics.com/2020/04/09/momentum-dynamics-greenpower-motor-collaborate-to-develop-wirelessly-charged-electric-buses/>

הקבוצה אמורה להכיל, ככל שפיתוחה יצלח, חומרים נגישים וקלים, להם אורך חיים ארוך ואפשרות לפריסה פשוטה ומהירה. כמו כן, מכיוון שהתשתית אותה מפתחת הקבוצה 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. כמו כן, לקבוצה ישנו יתרון הנובע מכך שהקבוצה מפתחת את כל מרכיבי הטכנולוגיה בצורה עצמאית ועוסקת גם בכל נושא ההטמנה בכבישים ציבוריים.

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

כמו כן, טכנולוגית הכביש החכם של הקבוצה נמצאת בשלב הפיתוח, ולהוציא את הניסויים המפורטים בסעיף 11 לעיל, הקבוצה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לקבוצה הכנסות כלשהן בגין המערכת. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, בין היתר בסעיף "תחרות", הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים, ובחלקם על הערכות הקבוצה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי הקבוצה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 לדוח.

18. עונתיות

למועד הדוח, בו הקבוצה נמצאת בשלב המחקר והפיתוח, מעריכה הקבוצה כי לא אמורה להיות השפעת עונתיות על תוצאותיה הכספיות.

19. כושר ייצור

למועד הדוח, הקבוצה נמצאת עדיין בשלב המחקר והפיתוח, אך החלה בתהליך הערכות לייצור המוני שבמרכזו פועלת הקבוצה מול חברת Hutchinson הצרפתית לבניית מערך ייצור המוני לתשתית הסלילים. להאט'צינסון ניסיון של למעלה מ-100 שנים בייצור מערכות פלסטיקה, בייחוד לתחום התחבורה (Automotive) ונמצאת בשלב של פיתוח מערכת אוטומטית לייצור תשתית הסלילים של הקבוצה. מטרת התהליך לייצר יכולת לייצור ק"מ תשתית במספר ימים ובעלות מינימלית. תוצרי התהליך צפויים להשתלב בשני הפרויקטים בהם הקבוצה משתתפת.

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק זה לעיל.

20. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים

20.1 למועד הדוח, הקימה הקבוצה בבית ינאי משרדים ומתחם ניסויים משוכלל, הכולל מעבדות וציוד למחקר ופיתוח, בהיקף של כ-4 מיליון ש"ח.

20.2 ביום 9 בינואר 2018 נחתם הסכם שכירות בין אלקטרואד לבין צד שלישי (להלן: "המשכיר") לשכירת שטח של כ-750 מ"ר בבית ינאי. מטרת השכירות הינה משרדים והמשך פעילות המחקר והפיתוח של אלקטרואד, לרבות ביצוע ניסויי מעבדה וניסויי שטח בתחום המושכר. על פי הסכם השכירות, תקופת השכירות הינה 36 חודשים, שתחילתם ביום 1.3.2018 עם אופציה חד פעמית לתקופת שכירות נוספת של 36 חודשים בכפוף למתן הודעה למשכיר 60 יום טרם תום תקופת השכירות וחתימה על תוספת להסכם השכירות עד ליום 31.1.2021. דמי השכירות הינם בסך של 18,750 ש"ח לחודש בתוספת מע"מ. בהסכם השכירות נקבע כי אלקטרואד תהיה זכאית לפטור מתשלום דמי שכירות בשיעור 20% מהשקעתה בפועל בשיפוץ המושכר בסכום שבין 1.2 ל-1.5 מיליון ש"ח. לדרישת המשכיר,

החברה ערבה כלפי המשכיר להתחייבויות אלקטרואד לפי הסכם השכירות, ובנוסף התחייבה אלקטרואד להפקיד בידי המשכיר שטר חוב לביטחון על סך של כ-61 אלפי ש"ח⁶⁰. בהסכם נקבע עוד, כי מאחר ששטח המושכר הינו בבעלות רשות מקרקעי ישראל, הרי שאם תביע רשות זו, או כל רשות אחרת, התנגדות להפעלת עסקי אלקטרואד בהתאם למטרת השכירות ו/או תתנה את המשך פעילות אלקטרואד במושכר בתשלומים כלשהם ו/או תדרוש כל דרישה אחרת לשם המשך קיום הסכם השכירות ו/או תדרוש את ביטולו מכל סיבה שהיא, אזי ככל שאלקטרואד לא תקיים את דרישת הרשויות כאמור, יבוטל ההסכם ואלקטרואד תידרש לפנות את המושכר תוך 3 חודשים מבלי שלמי מהצדדים תהיה טענה כלפי משנהו בגין הביטול.

21. מחקר ופיתוח

סקירה של פעילות המחקר והפיתוח בתחום הפעילות ותוצאותיה

21.1 פעילות המחקר והפיתוח של אלקטרואד מתמקדת בפיתוח מתמיד של רכיבי מערכת הכביש החכם, וזאת במטרה להשלים את שלב המחקר והפיתוח בהקדם האפשרי ולעבור לשלב הייצור והמכירות.

21.2 למועד הדוח, החברה משקיעה מאמצים בהמשך פיתוח ושיפור כל מרכיבי המערכת לצורך התאמתם לאוטובוס נוסעים במסלול קבוע ברחבי העיר המתאפיין (אוטובוס שגודלו נע בין 8.9 מטר ל-14.5 מטר (דו מפרקי)), ולמשאית חשמלית כבדה, ומתמקדת בפונקציות המרכזיות של המוצר המפותח על ידה.

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

מועד משוער	אבן דרך	
רבעון רביעי 2020	השלמת פריסת תשתית בפיילוט בתל אביב, המשלבת הנעת אוטובוס חשמלי על כביש עירוני במסלול שנבחר לפיילוט בתל אביב.	1.
רבעון רביעי 2020	פריסת מקטע שני בפרוייקט ההדגמה בשוודיה והנעת אוטובוס חשמלי בנוסף למשאית החשמלית בפיילוט בשוודיה	2.

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק זה לעיל.

כל ההנחות והנתונים בקשר עם המוצרים בפיתוח, ובכלל זה לוח הזמנים, אמדן העלויות וההערכות בקשר עם אבני הדרך שלעיל, הינם תחזיות, הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על הערכות הקבוצה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם שינויים בדרישות לקוחות ו/או שינויי רגולציה בארץ ובחו"ל ו/או אי השגת המימון הנחוץ למחקר ופיתוח ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות אי אילו מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 להלן.

מענקי פיתוח

21.4 מענק במסגרת תכנית הורייזון (Horizon) של האיחוד האירופאי

21.4.1 הורייזון 2020 היא תכנית המסגרת למחקר ופיתוח של האיחוד האירופי. התכנית מעניקה מימון ליצירת מאגד (קונסורציום) עם שותפים אירופיים לפעילות מחקר ופיתוח של התעשייה, האקדמיה, מכוני המחקר וארגונים ציבוריים ופרטיים. ישראל הינה חברה נלווית ושוות זכויות בתכנית ועבור גופים ישראלים ההשתתפות בתכנית מהווה שער להשתלבות אסטרטגית במסגרות המחקר, הפיתוח והשיווק של אירופה.

⁶⁰ לפרטים נוספים אודות הסכם השכירות ראו דיווח החברה מיום 10 בינואר 2018 (אסמכתא: 2018-01-004300).

ההשתתפות בתכנית נעשית באמצעות פרסום "קול קורא" להגשת הצעות מחקר בכל התחומים.

21.4.2 בחודש יולי 2015 ניתן לאלקטרוואד במסגרת התוכנית מענק בלתי מותנה בסך 50 אלפי אירו, עבור יישום תכנית " Cost Effective Wireless Electrical Transportation". אלקטרוואד החלה ביישום התוכנית ביום 1 באוקטובר 2015 למשך 6 חודשים, לאחריהם הפך המענק לחלוט ללא תנאי החזר.

21.5 מענקי רשות החדשנות (המדען הראשי לשעבר)

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

21.5.2 התקציב שאושר לתוכנית עמד על 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) (להלן: "מענק המדען הראשי"). מלוא מענק המדען הראשי בסך של 2,500,000 ש"ח כולל השתתפות הון הטבע הועבר לאלקטרוואד על ידי הון הטבע.

21.5.3 במסגרת התכנית וקבלת מענק המדען הראשי במסגרתה, כפופה אלקטרוואד לתנאים שנקבעו באישור לשכת המדען הראשי ובכתבי ההתחייבות של אלקטרוואד, לחוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, תשמ"ד-1984 ולתקנות על פיו, וכן לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי המדען הראשי או משרד הכלכלה והתעשייה. בכלל זה, על אלקטרוואד לשלם למדען הראשי תמלוגים מכל הכנסה שמקורה במוצרים או בשירותים שיצורפו או ינבעו מהם שבפיתוחם תמך המדען הראשי במסגרת התוכנית (להלן בסעיף זה: "ההכנסות"), וזאת עד להחזר מלוא סכום מענק המדען הראשי בתוספת ריבית.

21.5.4 כמו כן, חלות על אלקטרוואד הוראות מיוחדות לגבי הזכויות והשימוש בידע הקשור בתמיכת המדען הראשי, 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 אלקטרוואד מרגע הוצרם.

21.5.5 בהתאם להוראות התכנית, מחוייבת אלקטרוואד לשלם למדען הראשי תמלוגים מהכנסות בשיעור של בין 3% ל-3.5%, וזאת עד לפירעון מלא של מענק המדען הראשי. סכום המענק צמוד לדולר ארה"ב ונושא ריבית שנתית (ליבור). נכון למועד הדוח, לאלקטרוואד וכיוצ"ב לקבוצה טרם היו הכנסות ולפיכך טרם שולמו תמלוגים למדען הראשי.

21.5.6 ביום 25 בדצמבר 2017 הודיע המדען הראשי לאלקטרוואד כי רשם לפניו את הודעת אלקטרוואד בדבר עסקת המיזוג עם החברה.

21.5.7 ביום 21 בדצמבר 2017 הודיעה רשות החדשנות לאלקטרוואד כי ועדת המחקר של הרשות אישרה לאלקטרוואד 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 הממוזגת, לאחר ובכפוף להשלמת עסקת המיזוג, באמצעות מימוש כתבי אופציה של החברה מסדרות א', ב' ו-ג' תמורת מחיר מימוש כולל בסך של 8.1 מיליוני ש"ח, כמפורט בסעיף 1.4.5 לעיל (להלן: "מענק רשות החדשנות").

21.5.8 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 תחליפי הנפט והתחבורה החכמה, במסלול השקעות בתחליפי נפט (תכנית 54680).

21.5.9 על המענק חלות הוראות המנהל הכללי במשרד הכלכלה בקשר עם תכנית לעידוד השקעות בחברות מגובות הון סיכון בתחום תחליפי נפט לתחבורה⁶¹ 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.

21.5.10 במהלך שנת 2018 התקבל מלוא המענק מרשות החדשנות, בסך כולל של 4.05 מיליון ש"ח.

21.5.11 ביום 22 במאי 2019 הודיעה החברה כי ביום 21 במאי 2019 נתקבלה בידיה 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 מיליון ש"ח, לביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב.

21.6 מענק ממשרד האנרגיה

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

21.6.2 על פי תנאיה, התכנית של משרד האנרגיה תבוצע על ידי אלקטרואד במהלך תקופה של 24 חודשים, החל מיום 1 באפריל 2016 ועד ליום 31 במרץ 2018. ביום 31 במרץ 2016 הודיע המשרד לאלקטרואד על אישור בקשתה לשנות את תקופת ההסכם לתקופה של 24 חודשים מיום 1 ביוני 2016 ועד ליום 31 במאי 2018, ללא תוספת תקציבית. וביום 6 בפברואר 2018 הודיע המשרד לאלקטרואד על הארכת תקופת ההסכם לתקופה של 12 חודשים נוספים, 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.

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

21.6.4 על מנת לאפשר את פעילות אלקטרואד עד לקבלת כספי המענק כאמור, פנתה בעבר אלקטרואד לבעלי מניותיה – הון הטבע, אורן עזר ונועם אילן (להלן: "המלווים") בבקשה להעמיד לה הלוואה בסך כולל של 210,000 ש"ח (להלן: "ההלוואה") והמלווים העמידו לאלקטרואד הלוואה כאמור. לפרטים בדבר תנאי החזר ההלוואה ראו סעיף 30.2 להלן.

⁶¹ http://economy.gov.il/legislation/ceoinstructions/instructions/08_21_12_12_2013.pdf

21.6.5 בשל התכנית של משרד האנרגיה וקבלת תמיכה ממשרד האנרגיה, כפופה אלקטרואד לתנאים שנקבעו באישור משרד האנרגיה ובכתבי ההתחייבות של החברה, מסמכי ונספחי המכרז, לחוק לעידוד מחקר ופיתוח בתעשייה, תשמ"ד-1984 ולתקנות על פיו, וכן לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי משרד האנרגיה. בכלל זה, על אלקטרואד וכיוצ"ב על הקבוצה לשלם למשרד האנרגיה תמלוגים מכל ההכנסות שתנבענה ממכירת מוצרים שמשרד האנרגיה תמך בפיתוחם במסגרת התכנית (להלן בסעיף זה: "ההכנסות") וזאת עד להחזר מלוא סכום התמיכה בתוספת ריבית. כמו כן, חלות על אלקטרואד 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 אלקטרואד לדווח למשרד האנרגיה מראש על כל השקעה כספית עתידית בחברה ולקבל את אישורו להשקעה לרבות בנוגע לעסקת המיזוג.

21.6.6 כן נקבע, כי אלקטרואד תשלם למשרד תשלומים בשיעור של 5% מכל הכנסה שתנבע ממסחור תוצרי הידע והקניין הרוחני של התכנית, במישרין או בעקיפין, לרבות שירותים נלווים לה או הכרוכים בה, עד לסכום מצטבר של השקעת המשרד, צמוד למדד המחירים לצרכן (הידוע ביום חתימת ההסכם) ובתוספת ריבית חשב כללי, והכל בין אם ההכנסה נוצרה אצל אלקטרואד או אצל תאגיד הפועל בשמה, הקשור לו או השותף אליו. זכויות אלו של המשרד ישמרו למשך 5 שנים מסיום התכנית או ממועד הפסקתה בטרם הגיע מועד סיומה המתוכנן, מכל סיבה שהיא.

21.6.7 למועד הדוח, לאלקטרואד טרם היו הכנסות ולפיכך טרם שולמו תמלוגים למשרד.

21.6.8 להבטחת התחייבויותיה במסגרת התכנית העמידה אלקטרואד למשרד ערבות בנקאית ע"ס 112,500 ש"ח, אשר תהיה בתוקף לפחות 90 יום לאחר גמר תקופת ההסכם ותוצמד למדד המחירים לצרכן.

21.6.9 ביום 31 בדצמבר 2017 הודיע המשרד לאלקטרואד כי לאחר בדיקה ובחינה של מתווה עסקת המיזוג בין אלקטרואד לבין החברה, הוחלט לאשר את התקשרות אלקטרואד בעסקת המיזוג, וזאת בכפוף לתנאים המפורטים בהודעת המשרד הנ"ל, ובכללם המשך קיום הוראות ההסכם בין אלקטרואד לבין המשרד לאחר המיזוג על ידי אלקטרואד והתחייבות החברה (בעלת השליטה באלקטרואד לאחר המיזוג) שלא להפעיל את זכויותיה באלקטרואד באופן שימנע מאלקטרואד לקיים את ההסכם עם המשרד, וכן לתמוך בכך שאלקטרואד תמשיך בפעילותה בהתאם להסכם עם המשרד תוך שמירה על זכויות מדינת ישראל לפי ההסכם הנ"ל או לפי כל הסכם אחר שיחתם בין אלקטרואד לבין המדינה בעניין תכנית משרד האנרגיה בעתיד, ככל שיחתם.

21.7 הסכמי מחקר ופיתוח

מוצרי אלקטרואד מפותחים על ידי הקבוצה באופן עצמאי, למעט כמפורט להלן.

21.7.1 בהסכם מחודש יוני 2015 בין אלקטרואד לבין מוסד הטכניון למחקר ולפיתוח בע"מ ("הטכניון"), הזמינה אלקטרואד מהטכניון ביצוע מחקר בנושא "בחינת מאמצים ועמידות צובר Electroad".

מטרתו הכללית של המחקר הינה בחינת התכנות הטמנת תשתית הסלילים פרי פיתוחה של אלקטרואד בתוך שכבת האספלט, ובכלל זה הערכת המאמצים הפועלים על תשתית זו כתוצאה מעומסי התנועה, בחינת העמידות המכנית של התשתית תחת עומסי התנועה, ומעקב להערכת דרגת הנזק לשכבת האספלט עקב הטמנת התשתית.

לפירוט אודות הניסוי שבוצע ראו סעיף 11 לדוח זה לעיל.

21.7.2 בחודש בספטמבר 2016 חתמה אלקטרואד על הסכם לביצוע סימולציות מחקר עם בר אילן חברה למחקר ופיתוח בע"מ, שהינה חברה בת של אוניברסיטת בר אילן (להלן: "ביראד", "האוניברסיטה" ו-"ההסכם"). במסגרת ההסכם, העניקה ביראד שירותי מחקר לאלקטרואד לאורך תקופה של 4 חודשים בהתאם לתכנית עבודה

עליה הוסכם. בתמורה למתן השירות התחייבה אלקטרואד לשלם לביראד סך של 70 אלפי ש"ח בתוספת מע"מ.

על פי ההסכם, מחוייבים ביראד וצוות המחקר כלפי אלקטרואד לשמירה על סודיות במהלך תקופת ההסכם וכן במשך 7 שנים לאחר מכן.

כמו כן, הוסכם כי כל הזכויות בתוצאות המחקר הינן בבעלותה הבלעדית של אלקטרואד וכי שום זכות לא תוענק על ידי אלקטרואד לביראד או לאוניברסיטה, למעט הזכות לעשות שימוש במידע חסוי, הכפוף לשמירה על סודיות, למטרות ביצוע השירות.

בנוסף, הוסכם כי כל הזכויות הנוגעות לשיפורים טכנולוגיים שיפותחו במהלך מתן השירות בטכנולוגיה ובידע הנמצאים (טרם מתן השירות) בבעלות האוניברסיטה בנוגע לסימולציה מגנטית, ובנוגע אליה בלבד, תהיינה בבעלותה הבלעדית של האוניברסיטה. עוד נקבע בהסכם, כי הוא אינו יוצר יחסי שליחות או שותפות בין הצדדים או בינם לבין כל צד שלישי אחר.

21.7.3 לפרטים אודות השתתפות הקבוצה בפרויקטים להדגמת כביש חשמלי ראו סעיף 11 לעיל וסעיף 30 להלן.

21.8 השקעות צפויות במחקר ופיתוח

הקבוצה מעריכה כי במהלך שנים עשר החודשים ממועד פרסום הדוח תשקיע במחקר ופיתוח בתחום הפעילות סך של כ-8 עד 10 מיליוני ש"ח, שייעודם העיקרי הינו התקדמות בפיתוח טכנולוגית החברה, התקדמות בפרויקטים בהם הקבוצה נוטלת חלק, והערכות הקבוצה לפרויקטים עתידיים נוספים. יצוין, המשך מימון ההשקעות במחקר ופיתוח בשנה הקרובה כאמור יתבצע בעיקר ממקורותיה של הקבוצה. יובהר כי הערכות החברה בנוגע לעלויות הפיתוח ב-12 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. נכון למועד הדוח החברה נמצאת בשלב מחקר ופיתוח, וטרם הפיקה הכנסות כלשהן. החברה בדעה כי מקורות המימון העומדים לרשותה יאפשרו לה את המשך פעילותה במתכונתה הנוכחית לפחות ל-12 חודשים ממועד הדוח. יחד עם זאת, המשך פעילותה של החברה עד להשלמת פיתוח המוצר ומעבר לרווחיות מותנה בגיוס מקורות מימון נוספים בין אם באמצעות גיוסי הון ו/או מענקים.

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק זה לעיל.

כל ההנחות והנתונים בקשר עם השקעות צפויות במחקר ופיתוח הינם תחזיות, הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על הערכות הקבוצה, 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 הקבוצה ו/או התממשות אי אילו מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 להלן.

22. נכסים לא מוחשיים

22.1 הקבוצה נמצאת בשלב הרישום של פטנטים בתחום הפעילות, כמתואר להלן. אין כל ודאות כי תהליך הרישום של מי מהפטנטים יושלם, אולם יצוין, כי למועד הדוח שלוש בקשות לרישום פטנט אושרו ונרשמו, כמפורט להלן.

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

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

Docket No.	Status	Filing Date	Application No	Registration Date	Registration No.	Full Title	Comment
P-77565-GB	Registered	13-03-31	GB2521676	16-03-03	GB2521676	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Moving to renewal agency
P-77565-US	Pending	19-05-05	16,655,395			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Awaiting first Office Action
P-77565-CA	Pending	14-03-31	2,935,330			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Request for examination filed. Awaiting first Office Action
P-77565-AU	Registered	14-03-31	2014374947	20-03-19	2014374947	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Acceptance fees paid March 2020
P-77565-EP	Registered	14-03-31	14835679.3	20-03-15	EP3089886	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Validated in: Switzerland, Germany, Spain, France, Sweden, Turkey & Italy
P-77565-KR	Pending	14-03-31	10-2016-7020947			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Request for examination filed. Awaiting first Office Action
P-77565-JP	Registered	14-03-31	2016-544552	20-03-05	6671287	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Moving to renewal agency
P-77565-CN	Pending	14-03-31	201480074444.8			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Awaiting third Office Action (or Allowance)
P-77565-US1	Registered	16-03-29	15/198,844	19-03-22	10,449,865	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Moving to renewal agency
P-77565-EP1	Pending	18-03-30	EP17819500.4			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Responded to Office Action. Awaiting further Office Action
P-77565-IN1	Pending	18-03-18	201837002176			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Responded to Office Action. Awaiting further Office Action
P-77565-CN1	Pending	17-03-29	2017800498428			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Responding to first Office Action by June 2020
P-77565-CA1	Pending	17-03-29	3,029,153			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Deadline to request examination 29/06/2022
P-77565-KR1	Pending	17-03-29	10-2019-7003269			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Awaiting Office Action
P-77565-AU1	Pending	17-03-29	2017287002			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	Responded to Office Action. Awaiting further Office Action
P-77565-JP1	Pending	17-03-29	2018-567289			SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	29/06/2020 Deadline to request examination
P-580662-GB	Pending	18-03-20	GB1820080.1			METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	Handling a second Office Action by July 2020
P-580662-PC	Pending	19-03-20	PCT/IL2019/051391			METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	PCT filed. Awaiting International Search Report (by May 2020)
P-593806-GB	Before Filing	N/A	N/A			METHOD AND SYSTEM FOR ADAPTIVE FREQUENCY CONTROL OF POWERING ELECTRIC VEHICLES OVER THE AIR	Draft by April 28, 2020

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

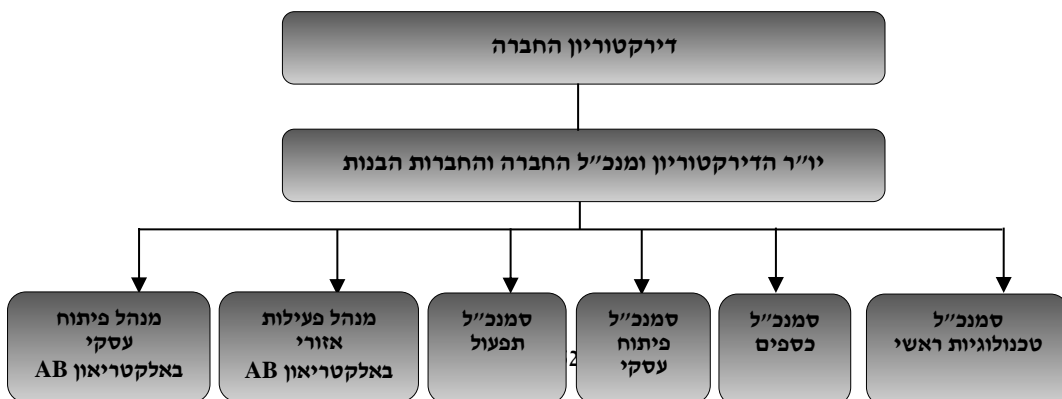
22.5 למועד הדוח, לקבוצה אין סימני מסחר כלשהם בתחום הפעילות.

23. הון אנושי

23.1 המבנה הארגוני של הקבוצה

נכון למועד הדוח, כולל המבנה הארגוני של החברה יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל, 2 דירקטורים חיצוניים, דירקטור בלתי תלוי, ושני דירקטורים.

בנוסף, מעסיקה הקבוצה סמנכ"ל טכנולוגיות, סמנכ"ל כספים, סמנכ"ל פיתוח עסקי, סמנכ"ל תפעול, מנהל פעילות אזורי במדינות הנורדיות בחברה נכדה של החברה שהתאגדה בשוודיה, אלקטריאון AB, ומנהל פיתוח עסקי באלקטריאון AB. כמו כן, מעסיקה החברה 14 עובדים נוספים, בעיקר בתחום המו"פ. להלן תרשים המבנה הארגוני של הקבוצה:



להלן פירוט אודות מצבת עובדי החברה, לפי תחומי פעילות:

מספר עובדים			תחום עיסוק
ליום 31 בדצמבר 2018	ליום 31 בדצמבר 2019	סמוך למועד הדוח	
2	2	2	הנהלה
1	1	2	מחלקת כספים ואדמיניסטרציה
4	13	15	מחלקת תפעול, פיתוח וייצור
1	2	2	מחלקת שיווק ומכירות
8	18	21	סה"כ

23.2 תלות מהותית בעובד מסוים

למועד הדוח, החברה מעריכה כי קיימת תלות במנכ"ל החברה ויו"ר הדירקטוריון ובסמנכ"ל הטכנולוגיות, הואיל והם מספקים לחברה את השירותים הבסיסיים החיוניים לפעילותה, ובכלל זה לפעילות המחקר והפיתוח. במהלך השנה האחרונה גייסה החברה אנשי פיתוח אשר לוקחים חלק ניכר בעבודת הפיתוח, באופן שבו התלות במנכ"ל (ויו"ר החברה) ובסמנכ"ל טכנולוגיות הולכת וקטנה.

23.3 תכנית אופציות לעובדים

ביום 29 באוגוסט 2018 אימצה החברה תכנית אופציות לעובדים בהתאם לתיקון 132 לפקודת מס הכנסה [נוסח חדש], התשכ"א-1961, 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 למניית רגילות של החברה.

ביום 7 באפריל 2019 הקצתה החברה 58,966 כתבי אופציה לעובדים מכוח תכנית האופציות. כתבי האופציה ניתנים למימוש על פני תקופת הבשלה של 3 שנים, במנות רבעוניות, בתמורה לתוספת מימוש בסך של 55.8 ש"ח למניה.

ביום 15 בינואר 2020 הקצתה החברה 42,257 כתבי אופציה לעובדים מכוח תכנית האופציות. כתבי האופציה ניתנים למימוש על פני תקופת הבשלה של 4 שנים, במנות רבעוניות, בתמורה לתוספת מימוש בסך של 86.64 ש"ח למניה.

23.4 תנאי העסקה

23.4.1 למועד הדוח, מדיניות התגמול של החברה, כפי שאושרה באסיפה הכללית מיום 4 בפברואר 2018, חלה על נושאי המשרה בחברה ובאלקטרואד. לפרטים נוספים ראו נספח ה' לדוח העסקה שפרסמה החברה ביום 29 בינואר 2018 (אסמכתא: 2018-01-010201), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

23.4.2 לפרטים בדבר תנאי העסקה של נושאי המשרה בחברה, ראו פרק ד' לדוח זה.

23.5 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.

24. חומרי גלם וספקים

24.1 חומרי גלם

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

24.2 ספקים

למועד הדוח, לאלקטרואד אין ספקים קבועים. יחד עם זאת, לצורך רכישת חומרי הגלם המפורטים בסעיף 24.1 לעיל, אלקטרואד תתקשר 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.

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק זה לעיל.

25. השקעות

למועד הדוח, אין לאלקטרואד השקעות כלשהן בחברות מוחזקות, שותפויות ומיזמים או השקעות בפעילויות אחרות, למעט המפורט בסעיף 11 לעיל ובסעיף 30 להלן.

26. מימון

מיום הווסדה מימנה אלקטרואד את פעילותה בעיקר מהונה העצמי, מגיוסי הון, ממענקים, ובכלל זה מענקי מדינה, וכן מהלוואות מבעלי מניותיה. בכוונת הקבוצה, ככל שיתאפשר, לפעול לגיוס הון נוסף.

26.1 מענקי מדינה

לפרטים בדבר מענקי מדינה שקיבלה אלקטרואד ראו סעיפים 22.5 ו-22.6 לעיל, וכן סעיפים 11 ו-30, לעיל ולהלן.

26.2 גיוס הון

לפרטים בדבר עסקאות בהן החברה ומניותיה ראו סעיף 6 לדוח זה לעיל.

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק זה לעיל.

כל ההנחות והנתונים בקשר עם יכולת מימון הקבוצה וביצוע גיוסי הון נוספים הינם הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על הערכות הקבוצה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. 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 הקבוצה ו/או התממשות אי אילו מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 להלן. יובהר, כי אין כל ודאות כי יצלח בידי הקבוצה לגייס מקורות מימון נוספים הנדרשים לשם ביצוע השלבים המתקדמים וההכרחיים של פיתוח מוצריה. היעדר אמצעי מימון מספקים עשוי לגרום להפסקת פעילותה העסקית של הקבוצה ולירידה לטימיון של השקעת הקבוצה בפיתוח מוצריה.

27. מיסוי

לפרטים אודות היבטי המיסוי הנוגעים לפעילות הקבוצה, ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2019.

28. סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם

טכנולוגיית הכביש החכם מושתתת על יצירת שדה אלקטרומגנטי בסליל ראשון המוטמן בכביש אשר מושרה על הסליל המשני הממוקם בגחון הרכב בחשמלי. ישנם תקנים ברורים בנושא הקרינה המותרת בסביבת המערכת בזמן הפעלה. תקני טעינה אלחוטית לרכבים IEC 61980 ו-2950SAEJ המתבססים על תקן ICNIRP מציינים באופן חד משמעי את רמת הקרינה בכל מצב סביב הרכב.

במהלך תקופת הדוח החברה עמדה במבדקי EMC ו-ENF אשר נערכו בהתאם לתקן IEC 61980. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-006045)

למעט נושא זה ולמועד הדוח, לא ידוע לקבוצה על סיכונים סביבתיים הנוגעים לפעילותה. לפיכך, הקבוצה מעריכה כי להוראות הנוגעות להגנת הסביבה לא תהיינה השפעות מהותיות בגינן תידרש לשאת בהשקעה ו/או בעלות כלשהי, וכן מעריכה כי להוראות כאמור לא תהיה השפעה על רווחיותה ומעמדה התחרותי בעתיד הקרוב לעין. יחד עם זאת, ולאור האמור בסעיף 29 להלן בדבר מגבלות חוקיות ותקינה אפשריים, אשר למועד הדוח אינם ידועים לקבוצה, יתכן כי הקבוצה תידרש בעתיד לעמוד בתקנים ו/או הוראות רגולטוריות הנוגעות להגנה על הסביבה.

בנוסף, כל ההערכות והאמדנים המפורטים לעיל לרבות בדבר מגבלות חוקיות ותקינה אפשריים הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד כהגדרתם בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות הקבוצה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. 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 36 לדוח.

29. מגבלות ופיקוח על פעילות הקבוצה

29.1 למיטב ידיעת הקבוצה, 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.

29.2 למועד הדוח, פעילות הקבוצה כפופה למגבלות חקיקה ותקינה מכוח החוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984 ולתקנות על פיו, ולכללים, להוראות, לאישורים ולחוזרים שפורסמו על ידי רשות החדשנות (לשעבר המדען הראשי) או משרד הכלכלה (להלן ביחד: "חוק המו"פ"), בשל תמיכה שקיבלה הקבוצה בהתאם לחוק המו"פ. כן כפופה הקבוצה לתנאים שנקבעו באישור משרד התשתיות הלאומיות האנרגיה והמים ("המשרד") במסגרת תכנית "חלוץ" בו היא משתתפת, ובכלל זה לכתבי ההתחייבות, מסמכי ונספחי המכרז, וכן לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי המשרד.

29.3 רשות החדשנות (לשעבר המדען הראשי) מעניקה לחברות שקיבלו אישור על פי חוק המו"פ לביצוע תכנית מו"פ תמיכה כספית בשיעור מסוים מהוצאות המחקר והפיתוח של תכנית מו"פ המאושרות על ידה. ככלל, חברות המקבלות את תמיכת הרשות חייבות בתשלום תמלוגים מהכנסותיהן בשיעורים הקבועים בחוק המו"פ ובתקנות על פיו ובהתאם לאישור שניתן להן, וזאת עד לתשלום סך התמיכה שקיבלו מהרשות בתוספת ריבית, או למעלה מזה במקרים מסוימים (כגון בשל העברת הייצור לחו"ל).

29.4 על פי חוק המו"פ, ייצור המתבסס על ידע הקשור לתמיכת הרשות נדרש להתבצע בישראל בלבד, אלא אם הרשות מאשרת אחרת מראש ובכתב. ככלל, העברת ייצור לחו"ל או מתן זכויות לייצור מחוץ לישראל מחייבים תשלום תמלוגים מוגדלים (עד פי שלושה מסכום תמיכת הרשות בתוספת ריבית) ושיעור תמלוגים מוגדל.

29.5 בנוסף, קובע חוק המו"פ מגבלות באשר לידע (במובנו הרחב) שפותח בתמיכת הרשות או בקשר עם תמיכה זו, ובאשר לכל זכות הקשורה לידע כאמור, ובכלל זה, אין להעבירם בכל דרך שהיא או לחלוק אותם עם אחרים (לרבות צדדים קשורים), ישראלים או שאינם ישראלים, אלא אם ניתן לכך אישור הרשות, מראש ובכתב.

- 29.6 החוק מסמיך את הרשות לאשר סוגים מסוימים בלבד של העברת ידע (למשל, בדרך של מכירת ידע, אך לא לגבי כל מקרה של מתן רישיון), אך גם ביחס לכך לא ניתן להבטיח כי אישור כאמור יינתן.
- 29.7 כמו כן, העברת ידע כאמור או זכות בו עשויה להיות כפופה לתשלום סכומים מסוימים לרשות בהתאם לנוסחאות ולכללים שנקבעו בחוק המו"פ, או להוראות ותנאים אחרים. למשל, העברת ידע לחו"ל, מחייבת, בנוסף לקבלת הרשות מראש, בתשלום של עד פי שישה מן המימון שהתקבל (בתוספת ריבית) ומכל מקום לא פחות מסך המימון שהתקבל (בתוספת ריבית), ובניכוי התמלוגים ששולמו לרשות.
- 29.8 המפר את הוראות חוק המו"פ לגבי העברת ידע לחו"ל או המאפשר הפרה כאמור, חייב באחריות פלילית שדינה מאסר של שלוש שנים. כמו כן, במקרה כזה הרשות עשויה לתבוע תשלום כספים וקנסות, לרבות הסכומים שהיו משולמים אילו אלקטרואד הייתה מעבירה את הידע לחו"ל לאחר קבלת אישורה של הרשות.
- 29.9 העברת ידע הקשור לתמיכת הרשות או כל זכות בו לגורם ישראלי אחר, כפופה לקבלת אישור הרשות ולהתחייבות של מקבל הידע לכך שיהיה כפוף להוראות חוק המו"פ, לרבות ההגבלות על הזכויות והשימוש בידע לאחרים ולחובת תשלום תמלוגים. אישור הרשות איננו נדרש, לעומת זאת, לשם ייצוא (שיווק ומכירה) של מוצרים שפותחו בהתבסס על ידע הקשור לתמיכת הרשות.
- 29.10 במסגרת ההגבלות על השימוש בידע, קיימים הוראות ותנאים, בין השאר, גם לגבי שעבוד ידע הקשור לתמיכת הרשות ולגבי הפקדתו בנאמנות, ואישור הרשות נדרש גם לגבי אלו.
- 29.11 חוק המו"פ חל על חברות שקיבלו את תמיכת הרשות גם לאחר תשלום מלוא התמלוגים לרשות. חברה כאמור תחדל להיות כפופה לחוק המו"פ רק כאשר הידע הקשור לתמיכת הרשות יועבר במלואו לגוף אחר, באישור הרשות. הפרת חוק המו"פ עלולה לגרום, בין היתר, דרישה להחזר של מלוא התמיכה שניתנה על ידי הרשות בתוספת ריבית, הצמדה וקנסות.
- 29.12 למועד הדוח, קיימות שתי ועדות תקינה בינלאומיות IEC 61980 (תקן האיחוד האירופאי) ו-2954SAEj (התקן האמריקאי) בנושא העברת אנרגיה אלחוטית לצורך טעינה סטטית של רכבים חשמליים (בעיקר במקומות חנייה מוסדרים).
- 29.13 למיטב ידיעת החברה, שתי ועדות התקינה הנ"ל החלו בעדכון והתאמת התקנים הנ"ל גם לטעינת רכבים תוך כדי תנועה, לשם כך הוקמו קבוצות עבודה בשני התקנים והחלו עבודות להגדרת הנושאים הרלוונטיים לתקנים אלו. למועד הדוח, החברה אינה יכולה להעריך אם ומתי תושלם הרגולציה בנוגע לתקנים אלו. יצוין, כי קיומה של תקינה בתוקף, לכשעצמו, אינו מהווה תנאי לביצוע מכירה של מוצרי אלקטרואד, כך שאף אם במועד בו תסיים אלקטרואד את פיתוח מוצריה לא תושלם התקינה הרלוונטית יתכן כי אלקטרואד תחליט לפעול לפריסת תשתית הכביש החכם, וזאת בכפוף לעמידה בדרישות הרישוי בכל מדינה ו/או רשות מקומית אשר בשטחן תתבצע הפעילות. לפרטים נוספים לעניין זה ראו סעיף 10.7.3 לעיל.
- 29.14 למיטב ידיעת החברה, מספר יצרניות רכב עולמיות פועלות על פי התקן הקיים הקשור לטעינה סטטית אלחוטית של סוללות ברכבים חשמליים⁶² ואליהן מצטרפות חברות טכנולוגיה כגון TDK, Witricity, Panasonic ו-Qualcomm העוסקות במחקר ופיתוח בתחום.
- 29.15 שני התקנים הנ"ל 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 בצוותא בין היצרנים השונים וחברות הטכנולוגיה (המפתחות מטענים ותשתית רלוונטית התומכת טעינה). למועד הדוח, בישראל אין

⁶² ראו, למשל – <https://bezalel.co/blogs/bezalel-blog/new-bmw-models-feature-wireless-charging-technology> – <http://blog.toyota.eu/your-toyota/wireless-charging-for-xev-is-on-the-way/>

רגולציה מחייבת בתחום. אלקטרואד פעלה לקידום אימוץ תקן בינלאומי IEC 61980 האירופאי במכון התקנים הישראלי, ולאחר שוועדת מומחים בחנה את התקן ביחס למצב בישראל, בחודש אוקטובר 2016 פורסם התקן הישראלי ת"י 61980, המבוסס ברובו על התקן הנ"ל. אימוץ תקן זה עשוי לסייע לאלקטרואד לקדם פעילויות רוחביות מול גורמים כגון חברות חשמל, תשתיות וחברות המייצרות כלי רכב חשמליים, ככל שפיתוח מוצריה יושלם בהצלחה. אלקטרואד עוקבת אחר תהליך התקינה הבינלאומית בתחום פעילותה, כמפורט לעיל, וזאת במטרה להתאים את מוצריה עוד בשלב המחקר והפיתוח לתקינה הרלוונטית המתהווה. כאמור לעיל, יובהר, כי במקרה של העדר תקינה רלוונטית בתחום הפעילות של אלקטרואד יתכן כי אלקטרואד תפעל לפריסת תשתית הכביש החכם, וזאת בכפוף לעמידה בדרישות הרישוי בכל מדינה ו/או רשות מקומית אשר בשטחן תתבצע הפעילות.

טכנולוגית הכביש החכם של הקבוצה נמצאת בשלב הפיתוח, ולהוציא את הניסויים המפורטים בסעיף 11 לעיל, הקבוצה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לקבוצה הכנסות כלשהן בגין המערכת. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמצעים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, בנוגע לפריסת המערכת המפותחת על ידי הקבוצה בהנחה של העדר תקינה רלוונטית הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמצעים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים, ובחלקם על הערכות הקבוצה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של הקבוצה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי הקבוצה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת הקבוצה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצרי הקבוצה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת הקבוצה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 36 לדוח.

29.16 כמו כן, פעילות הקבוצה כפופה לדיני המדינות בהן היא פועלת (לרבות ישראל ושוודיה) ולדיני המדינות בהן תפעל בעתיד. ככל שתשלים אלקטרואד 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 אלקטרואד כפופה לדיני המדינות הזרות בהן תפעל.

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

29.18 בנוסף לאמור לעיל, הקבוצה כפופה לתקני איכות, תקני ISO מקומיים ובינלאומיים בתחום מוצרי חשמל המיועדים לשימוש בסביבה אורבנית וכן לתקנים ייעודיים הרלוונטיים להעברת אנרגיה אלחוטית.

30. הסכמים מהותיים

30.1 לפרטים בדבר עסקת המיזוג בין החברה לבין אלקטרואד ראו סעיף 1.3 לעיל.

30.2 הסכם הסדרת חובות

30.2.1 כמפורט בסעיף 21.6 לעיל, על מנת לאפשר את פעילות אלקטרואד עד לקבלת יתרת כספי המענק ממשרד האנרגיה במסגרת תוכנית "חלוץ" (להלן: "התכנית" ו-"המענק"), פנתה אלקטרואד להון הטבע, אורן עזר ונועם אילן (להלן: "המלווים") בבקשה להעמיד לה הלוואה בסך כולל של 210,000 ש"ח (קרו) (להלן: "ההלוואה"). כמו כן, וכמפורט בסעיף 21.6.4 לעיל, פנתה אלקטרואד לה"ה אורן עזר וחנן רומבק בבקשה להפחתת שכר זמנית. למועד הדוח, העמידו המלווים לאלקטרואד את מלוא סכום ההלוואה וה"ה עזר ורומבק נתנו את הסכמתם להפחתת השכר החל מחודש דצמבר 2016 ועד לחודש ספטמבר (כולל) 2017, כך שלאלקטרואד נצבר כלפיהם חוב אלקטרואד בגין השכר (כהגדרתו בסעיף 21.6.4 לעיל).

30.2.2 ביום 24 באוקטובר 2017 נחתם הסכם הסדרת ההלוואה וחוב אלקטרואד בגין השכר (להלן: "הסכם הסדרת החובות"), לפיו ההלוואה תישא ריבית לפי תקנות מס

הכנסה ולאחר השלמת המיזוג וככל שטרם הושבה ההלוואה וטרם שולם חוב אלקטרואד בגין השכר, המקורות להחזר ההלוואה וחוב אלקטרואד בגין השכר יהיו יתרת כספי המענק שצפויים להתקבל בידי אלקטרואד בגין תקופת התוכנית, אם וככל שיתקבלו בפועל (להלן: "**כספי המענק**"), וכן כספים נוספים, אם וככל שיתקבלו בפועל, שמקורם בשחרור פיקדונות בנקאיים של אלקטרואד ובתשלום עתידי הצפוי להתקבל בחברה מהטכניון בגין שירותים שנתנה אלקטרואד לטכניון לפני השלמת המיזוג במסגרת תוכנית "קול קורא", כמפורט בסעיף 9.1.3 לדוח זה לעיל (להלן ביחד: "**הסכומים הנוספים**").

30.2.3 כן נקבע, כי לאחר השלמת עסקת המיזוג, אם וככל שתושלם, החזר ההלוואה והחזר החוב בגין הפרשי שכר יתבצע מתוך כספי המענק והסכומים הנוספים ומהם בלבד, בכפוף להתקיימות התנאים המתלים המצטברים הבאים (להלן: "**תנאי הפירעון**"):

(א) כספי המענק ו/או הסכומים הנוספים יתקבלו בגין פעילות של אלקטרואד שהתקיימה, ובגין הוצאות שהוצאו, עד מועד ההשלמה של עסקת המיזוג. אישור הבנק על שיחרור הפיקדונות, תשלום שיתקבל מהטכניון כנגד חשבונית מס כדין שתופק על ידי אלקטרואד לפני מועד ההשלמה של הסכם המיזוג וכן כספי המענק בגין דוחות שהוגשו או יוגשו על ידי אלקטרואד לפני מועד ההשלמה של עסקת המיזוג (להלן: "**הדוחות**") יהוו הוכחה כי התשלומים הנ"ל הינם אכן בגין פעילות אלקטרואד עד למועד השלמת עסקת המיזוג.

לעניין זה נקבע בהסכם, כי כספי מענק שיתקבלו בגין פעילות של אלקטרואד שתבצע, ובגין הוצאות שיוצאו, לאחר מועד ההשלמה של עסקת המיזוג, או על פי דוחות שיוגשו על ידי אלקטרואד לאחר מועד ההשלמה של עסקת המיזוג, לא ישמשו בשום מקרה לצורך החזר ו/או פירעון של ההלוואה למי מהמלווים או להחזר חוב אלקטרואד בגין השכר.

(ב) במועד קבלת כספי המענק ו/או הסכומים הנוספים לא יהיו קיימים חובות כלשהם של אלקטרואד לצדדים שלישיים (להלן: "**צדדים שלישיים**"), אשר נצברו על ידי אלקטרואד עד למועד השלמת עסקת המיזוג, וזאת על פי מצבת התחייבויות של אלקטרואד לצדדים שלישיים למועד השלמת עסקת המיזוג שתערוך אלקטרואד לפי כללי חשבוונאות מקובלים, שתאושר על ידי נושא המשרה הבכיר של החברה בתחום הכספים עובר להשלמת המיזוג ושתצורף כנספח להסכם הסדרת החובות (להלן: "**חוב אלקטרואד לצד שלישי עד למועד השלמת המיזוג**"). במקרה שקיים חוב אלקטרואד לצד שלישי עד למועד השלמת המיזוג במועד קבלת כספי המענק ו/או הסכומים הנוספים לפי מצבת ההתחייבויות כאמור וחוב כאמור טרם שולם, כספי המענק והסכומים הנוספים ישמשו תחילה לסילוק מלא וסופי של חוב אלקטרואד לצד שלישי כולל ריביות, ככל שתהיינה, ורק לאחר מכן להחזר ההלוואה ולהחזר חוב הפרשי שכר. למען הסר ספק, אם לאחר השלמת עסקת המיזוג יתברר כי לאלקטרואד קיים חוב לצד שלישי בגין התקופה שעד השלמת עסקת המיזוג שלא נכלל בנספח מצבת ההתחייבויות במועד השלמת עסקת המיזוג, ועדת הביקורת של החברה תאשר כי אכן קיים חוב כאמור, נספח מצבת ההתחייבויות יעודכן באופן שהחוב הנ"ל יכלול בו, וסילוקו של החוב הנ"ל יתבצע לפי סדר הקדימות המפורט לעיל, קרי לפני החזר סכום כלשהו בגין ההלוואה או חוב הפרשי השכר. יובהר, כי צדדים שלישיים אינם כוללים בעלי מניות ו/או עובדים ו/או נושאי משרה בחברה באותו המועד או שהיו בעבר.

(ג) זכאות אלקטרואד לקבלת כספי המענק ו/או הסכומים הנוספים הינה סופית ומוחלטת, ולעניין זה כספי המענק יחשבו כחלוטים עם קבלת דוח סופי ומבוקר של המשרד לאנרגיה בהתייחס לדוחות. הפיקדונות יחשבו כחלוטים עם קבלתם מהבנק ותשלום הטכניון ייחשב כחלוט עם תשלום חשבונית בגינו.

(ד) ניתן אישור ועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, על בסיס דוח בדיקה של רואי החשבון המבקרים של החברה, להחזר ההלוואה והחוב בגין הפרשי השכר בהתאם לתנאים שפורטו לעיל.

30.2.4 עוד נקבע בהסכם, כי בכפוף להתקיימות כל תנאי הפירעון כמפורט לעיל, אלקטרואד תעביר למלווים וכן לאורן וחנן מיידי ולכל המאוחר תוך 7 ימי עסקים מהמועד בו יתקיימו כל תנאי הפירעון, כהגדרתם לעיל, את סכומי ההלוואה ואת חוב הפרשי השכר לפי סדר הפירעון, כדלקמן: (1) תחילה לכיסוי מלוא ההלוואה שהעמיד מר נועם אילן לאלקטרואד (2) לאחר כיסוי מלוא ההלוואה לנועם אילן, לכיסוי מלוא ההלוואה שהעמידה לאלקטרואד הון הטבע (3) לאחר כיסוי מלוא ההלוואה של הון הטבע, לכיסוי ההלוואה שהעמיד לאלקטרואד מר אורן עזר (4) לאחר כיסוי מלוא סכום ההלוואה למלווים, לכיסוי החוב בגין הפרשי השכר, פארי פאסו בין ה"ה עזר ורומבק. כן נקבע, כי בכל מקרה לא יועבר למלווים סכום כלשהו מעבר לסכום ההלוואה ולאורן ולחנן לא יועבר סכום העולה על חוב אלקטרואד בגין השכר.

30.2.5 בנוסף, ההסכם קובע כי בכל מקרה בו אלקטרואד לא תקבל חלק ו/או את מלוא סכום המענק, ובכלל זה במקרה בו המענק, כולו או חלקו, יועבר בפועל לאלקטרואד על בסיס הדוחות אולם אלקטרואד תידרש על ידי משרד האנרגיה להשיבו על בסיס דוח סופי ומבוקר של משרד האנרגיה בהתייחס לדוחות, ו/או לא יתקבלו בידי אלקטרואד חלק ו/או מלוא הסכומים הנוספים, לא תקום למי מהמלווים זכות כלשהי לפירעון ו/או להחזר ההלוואה, כולה או מקצתה, ובמקרה כאמור המלווים מאשרים, כל אחד בנפרד, כי הם מוותרים ויתור מוחלט ומלא על החזר יתרת ההלוואה למי מהם, וכי אין ולא תהיה להם ו/או למי מטעמם כל טענה, דרישה או תביעה, מכל מין וסוג שהוא, כלפי אלקטרואד ו/או כלפי מי מטעמה ו/או כלפי החברה, בקשר עם החזר יתרת ההלוואה.

30.2.6 כן נקבע, כי בכל מקרה בו אלקטרואד לא תקבל חלק ו/או את מלוא סכום המענק, ובכלל זה במקרה בו המענק, כולו או חלקו, יועבר בפועל לאלקטרואד על בסיס הדוחות אולם אלקטרואד תידרש על ידי משרד האנרגיה להשיבו על בסיס דוח סופי ומבוקר של המשרד בהתייחס לדוחות, ו/או לא יתקבלו בידי אלקטרואד חלק ו/או מלוא הסכומים הנוספים, לא תקום לה"ה עזר ורומבק זכות כלשהי לפירעון ו/או להחזר החוב בגין הפרשי השכר, כולו או מקצתו, ובמקרה כאמור ה"ה עזר ורומבק מאשרים, כל אחד בנפרד, כי אין ולא תהיה להם ו/או למי מטעמם כל טענה, דרישה או תביעה, מכל מין וסוג שהוא, כלפי אלקטרואד ו/או כלפי מי מטעמה ו/או כלפי החברה, בקשר עם החזר החוב הנ"ל.

30.2.7 ביום 4 בפברואר 2018 אישרה האסיפה הכללית של החברה, בכפוף להשלמת עסקת המיזוג, העברת כספים מאלקטרואד להון הטבע, אורן עזר וחנן רומבק לשם פירעון חובות אלקטרואד האמורים עובר למועד השלמת עסקת המיזוג, והכל בכפוף ובהתאם להסדר החובות דלעיל. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201) המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

30.2.8 ביום 8 באוגוסט 2018 אישרה האסיפה הכללית של החברה, את הקדמת פירעון תשלום חובות הכלולים במסגרת הסדר החובות, כך שכספים שהזכאות בגינם נצברה עד למועד החתימה על הסדר החובות, ישולמו על ידי החברה לזכאים כבר עתה ולא בתום תקופת ההתיישנות על בדיקת דוח המדען הראשי במסגרת תכנית "חלוץ"; וזאת, בכפוף להתחייבות כל זכאי להשיב את הכספים לחברה ככל שתקום דרישה מטעם המדען הראשי להשבת הכספים ובכפוף לכך שחלק מהמניות המוחזקות על ידי אותם נושים ישמשו כבטוחה לפירעון החוב. לפרטים נוספים ראו דוח זימון האסיפה מיום 2 באוגוסט 2018 ודיווח תוצאות האסיפה מיום 9 באוגוסט 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-072984 ו-2018-01-075126).

30.2.9 בחודש מרס 2019 פרעה החברה סך של 203 אלפי ש"ח מתוך ההלוואה.

31. הסכמי שיתוף פעולה

למועד הדוח לאלקטרואד אין שיתופי פעולה מהותיים, למעט ההסכמים המפורטים להלן:

31.1 הסכם עם דן

ביום 12 ביוני 2018 נחתם בין דן לבין החברה הסכם שיתוף פעולה 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.
לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 12 ביוני 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-050313).

31.2 הסכם עם האטצ'נסון

ביום 11 ביולי 2018 הודיעה החברה כי החברה הבת אלקטרואד החלה להוציא אל הפועל את ההתקשרות עם חברת Hutchinson S.A. (להלן: "האטצ'נסון"), על בסיס מזכר הבנות לא מחייב בין הצדדים מיום 30 באפריל 2018 שפקע מבלי שיצא אל הפועל ואשר תוקפו הוארך ביום 11 ביולי 2018 עד ליום 30 בספטמבר 2018 או עד מועד חתימה על הסכם מפורט ומחייב בין הצדדים, לפי המוקדם מביניהם (להלן: "מזכר הבנות").

על פי מזכר הבנות, האטצ'נסון ואלקטרואד תפעלנה במשותף להגעה להסכם מפורט ומחייב (להלן: "ההסכם המפורט") שמטרתו העיקרית הינה תכנונו והקמתו של קו לייצור תשתית הסלילים המהווה חלק ממערכת הכביש החכם פרי פיתוחה של אלקטרואד. תשתית הסלילים מיועדת להיטמן מתחת לפני השטח של נתיב הנסיעה ולהעביר באופן אלחוטי לכלי הרכב שעל פני הכביש את האנרגיה הדרושה להנעתו.

על פי מזכר הבנות, האטצ'נסון אמורה לתכנן את קו הייצור כאמור וכן מכונות מתאימות שתאפשרנה ייצור המוני והתקנה המונית של הסלילים מתחת לשכבת האספלט של הכביש. התכנון יעשה על פי מפרט שיוסכם בין האטצ'נסון לבין אלקטרואד ושיצורף להסכם המפורט.

לאחר השלמת שלב התכנון והפיתוח, האטצ'נסון תעניק לאלקטרואד שירותי ייצור של הסלילים בתנאים שיקבעו בהסכם המפורט. על פי מזכר הבנות, תינתן להאטצ'נסון בלעדיות לייצור הסלילים ללקוחות אשר יבקשו להתקין את מערכת הכביש החכם של החברה באירופה.

האטצ'נסון התחייבה לספק בלעדיות בפיתוח לאלקטרואד לתקופה שתחילתה במועד חתימת מזכר הבנות וסיומה במועד פקיעת ההסכם המפורט (אם וככל שייחתם) כאשר ההתחייבות האמורה לא חלה ביחס לשירותים אותם מעניקה האטצ'נסון ללקוחותיה נכון למועד חתימת מזכר הבנות.

כפי שפורט לעיל, החברה (באמצעות אלקטרואד) החלה להוציא את ההתקשרות עם האטצ'נסון אל הפועל, ובין היתר, החלה האטצ'נסון לתכנן ולפתח את הסלילים לצורך התאמתם לייצור המוני. כמו כן, בשלב ראשון, הזמינה החברה מהאטצ'נסון ייצור של סלילים מהגרסה הקיימת שפותחה על ידי אלקטרואד באורך של 300 מטר בתמורה לסך של כ-80 אלף יורו. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 11 ביולי 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-062784).

למועד הדוח הצדדים טרם חתמו על הסכם מפורט, אך פועלים בשיתוף פעולה בהתאם למזכר העקרונות לעיל.

31.3 הסכם עם רנו

ביום 23 ביולי 2018 הודיעה החברה כי ביום 20 ביולי 2018 חתמו החברה הבת אלקטרואד וחברה פרטית ישראלית, שהינה נציגה רשמית של מעבדות החדשנות של קבוצת רנו-ניסאן-מיצובישי (להלן: "הקבוצה"), על הסכם שיתוף פעולה, אשר כל המסמכים הדרושים לביצועו נחתמו עד ליום 22 ביולי 2018, במסגרתו תעמיד הקבוצה לרשות אלקטרואד רכב חשמלי פרטי מתוצרת Renault (להלן: "הרכב") לצורך בחינה, הטמעה והדגמה של הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה. על פי ההסכם, הטכנולוגיה תוטמע ברכב על ידי אלקטרואד, שתבצע בדיקות והתאמות טכניות נדרשות במטרה להניע את הרכב על הכביש

החכם שמפתחת החברה (להלן: "הטכנולוגיה"). תהליך הטמעת הטכנולוגיה יתבצע בשיתוף עם הקבוצה תוך שמירה על זכויותיה של אלקטרואד בטכנולוגיה. כן נקבע, כי שיתוף הפעולה בין הצדדים במסגרת ההסכם ישמש כפיילוט, וזאת כחלק מבידוק ההיתכנות שמקיימת מעבדת החדשנות של הקבוצה בישראל עם חברות הזנק מקומיות.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 23 ביולי 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-066798).

31.4 הסכם עם עיריית תל-אביב ודן

בהמשך להצלחת הניסוי הראשוני של מערכת הכביש החשמלי עליה דיווחה החברה ביום 3 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-001236), ביום 24 בפברואר 2019 הודיעה החברה כי הגיעה עם עיריית תל-אביב-יפו (להלן: "עיריית ת"א") להסכמות בדבר שיתוף פעולה ביניהן, יחד עם דן, שהינה בעלת עניין בחברה, לביצוע פיילוט ראשון מסוגו להדגמת נסיעה של אוטובוס נוסעים בעיר תל אביב-יפו על גבי קטע כביש חשמלי פרי פיתוחה של החברה (להלן: "הכביש החשמלי" ו-"הפיילוט").

הפיילוט כולל פרישת תשתית של הכביש החשמלי באורך של לפחות 1 ק"מ ובידוק כל האספקטים הטכנו כלכליים של תפעול אוטובוס חשמלי על גבי התשתית. הפיילוט יתבצע כאמור בשיתוף חברת דן, שתעמיד את האוטובוס לצרכי הפיילוט ותדאג לתפעולו השוטף במהלך תקופת הפיילוט.

תמיכת עיריית ת"א בפיילוט הינה על רקע החשיבות הרבה המיוחסת על ידה לקידום תחבורה ציבורית חשמלית שאינה תלויה בהצבת עמדות טעינה במרחב הציבורי, דבר שמתאפשר על ידי טכנולוגיית הכביש החשמלי של החברה. לעמדת עיריית ת"א, להדגמת כביש חשמלי ברחבי העיר תהיה השפעה רחבה הן בשיפור איכות האוויר בעיר והן בהצגת פתרון תחבורה מתקדם לעולם ומיצובה של ישראל כמובילה עולמית בתחום. בנוסף, לעמדת העירייה הצלחת הפיילוט תסייע בקידום פרויקטים דומים ברחבי העולם.

לאור האמור, עיריית ת"א הודיעה כי תאפשר את ביצוע הפיילוט בתחומה ותסייע לתהליך באמצעים העומדים לרשותה, כולל הקמת צוות עבודה משותף ואפשרות לסיוע מקצועי בביצוע מהיר של הפיילוט. כמו כן, עיריית ת"א תבחן סיוע בפרסום ושיווק הפיילוט ובחשיפתו לבעלי עניין בארץ ובעולם, ובכפוף להצלחת הפיילוט, תבחן יסוּם נרחב של הכביש החשמלי של החברה ברחבי העיר תל אביב-יפו.

יצוין, כי הפיילוט המתוכנן הינו שלב יישומי ראשון של טכנולוגיית הכביש החשמלי פרי פיתוחה של החברה. לטכנולוגיה זו פוטנציאל לאפשר לעיר תל אביב-יפו לבצע בעתיד מעבר מלא לתחבורה חשמלית ובכלל זה, תחבורה ציבורית, משאיות חלוקה, רכבים פרטיים ואוטונומיים ועוד.

יובהר, כי ביצוע הפיילוט והוצאתו לפועל ו/או היקפו ו/או אופן ומועדי ביצועו, כפופים לשיקול דעתם של הצדדים המעורבים.

ביום 22 במאי 2019 הודיעה החברה כי ביום 21 במאי 2019 נתקבלה בידיה הודעה מוועדת המחקר ברשות החדשנות לפיה אושר לחברה תקציב בהיקף של כ-9.3 מיליון ש"ח, בשיעור השתתפות חריג של 75%, לביצוע הפיילוט.

כמו כן, במסגרת הודעת רשות החדשנות צוין, בין היתר, כי לאור מגמות עולמיות והצורך במדינת ישראל במתן מענה לטעינת רכבים חשמליים, רשות החדשנות רואה משנה חשיבות בקידום הפיילוט. כמו כן ציינה רשות החדשנות בהודעתה כי בישראל כ-4,500 אוטובוסים עירוניים, ובהתאם לכך הפוטנציאל בהיבט עלות הסוללות באוטובוסים אלו, במידה שהטכנולוגיה תבשיל, הינו רב. לפיכך החליטה הוועדה לאשר מענק בהיקף מוגדל.

במהלך החציון חתמה החברה על ההסכם לקבלת המענק מרשות החדשנות כמתואר לעיל.

לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 24 בפברואר 2019 ומיום 22 במאי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-015847 ו-2019-01-049204).

31.5 הסכם עם ממשלת שוודיה

ביום 14 באפריל 2019 הודיעה החברה כי ביום 12 באפריל 2019, הכריז מנהל התחבורה השוודי על זכייתה של אלקטריאון AB (חברה פרטית בבעלות מלאה של חברת הבת אלקטרואד, אשר התאגדה בשוודיה לצורך ביצוע המכרז) במכרז להדגמת טכנולוגיית כביש חשמלי בשוודיה.

אלקטריאון AB תפרוס ותתקין, על גבי כביש קיים, את טכנולוגיית החברה לאורך מסלול של 1.6 ק"מ, כחלק ממסלול כולל של 4.1 ק"מ בין שדה התעופה לעיר Visby על האי גוטלנד בשוודיה. על גבי הכביש שיצויד בטכנולוגיית החברה, מתוכננת הנעה של אוטובוס חשמלי אשר ישמש כשאטל ציבורי; וכן, משאית חשמלית אשר תיבחן על ידי נהג מקצועי. מטרת הניסוי הינה לבחון את מוכנות המערכת שפותחה על ידי החברה להתקנה בפרויקטים בהיקפים גדולים יותר על גבי כבישים מהירים. הכביש, המבוסס על טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הדינאמית שפיתחה החברה, צפוי להיות הראשון מסוגו בעולם הטוען משאית ואוטובוס חשמליים תוך כדי נסיעה.

לצורך ביצוע הפרויקט, הוקם קונסורציום בהובלת חברת אלקטריאון AB, כאשר במסגרת הקמת הקונסורציום התקשרה החברה עם צדדים שלישיים אשר מתעתדים ליטול חלק בפרויקט יחד עם החברה. קרי, כדי שניתן יהיה לבצע את העבודות נשוא המכרז התקשרה החברה עם צדדים שלישיים אשר יעניקו לחברה חלק מהשירותים נשוא המכרז.

העלות הכוללת המוערכת של הפרויקט הינה כ-45 מיליון ש"ח, כאשר ממשלת שוודיה צפויה לממן כ-35 מיליון ש"ח מעלות הפרויקט, ויתר הפרויקט צפוי להיות ממומן בשווה כסף ע"י חברי הקונסורציום.

להערכת החברה, התשלומים שישולמו על ידי ממשלת שוודיה יכסו את ההוצאות שתידרש החברה להוציא במסגרת הפרויקט. וכן, כי הפרויקט צפוי להמשך כ-3 שנים.

למיטב ידיעת החברה, הפרויקט הינו צעד אסטרטגי חשוב בדרך ליישום מפת הדרכים של ממשלת שוודיה בתחום הכביש החשמלי. תכנית זו כוללת ישום עתידי של כ-2,000 ק"מ של כביש חשמלי בכבישים מהירים עבור טעינה דינאמית של משאיות חשמליות, פרויקט בהיקף משוער של כ-3 מיליארד דולר ארה"ב. השוק הגלובאלי העצום של המשאיות הכבדות הבין-עירוניות גדל במהירות ואין כיום פתרון מעשי לדרישה לצמצום פליטות גזי החממה ממשאיות אלו. שוק זה מהווה שוק יעד ראשוני משמעותי של החברה, בנוסף לשוק התחבורה הציבורית העירונית.

ביום 19 במאי 2019 הודיעה החברה כי ביום 16 במאי 2019 חתמה אלקטריאון AB על הסכם עם ממשלת שוודיה לבניית הכביש החשמלי. וכי תקציב הפרויקט ישמש, בין היתר, לייצור התשתית ופריסתה לאורך מקטע כביש באורך 1.6 ק"מ, אינטגרציה של המקלט על גבי אוטובוס ומשאית כבדה, רישוי ותקינה, בדיקות מערכת, הפעלת שאטל בין שדה התעופה לעיר למשך שנה וחצי, בדיקת ביצועי משאית כולל טריילר בתנאים משתנים, ניתוח והפקת דו"חות ביחס לאספקטים טכניים, כלכליים ועסקיים, הערכות לייצור המוני ועריכת כנסים.

כמו כן, לצורך ניהול הפרויקט וניהול פעילות אלקטריאון בשוודיה והמדינות הנורדיות מונה ד"ר הוקאן סנדלין, מבכירי החוקרים בעולם בתחום הכבישים החשמליים.

לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 14 באפריל 2019 ומיום 19 במאי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-036250 ו-2019-01-047629).

31.6 מזכר הבנות עם EnBW

ביום 5 בדצמבר 2019 נחתם מזכר הבנות (להלן: "המזכר") בין החברה לבין חברת EnBW Energie Baden-Württemberg AG (להלן: "EnBW") שהינה אחת מחברות החשמל הגדולות בגרמניה ובאירופה. גרמניה, ביחד עם שוודיה, הינה מובילה עולמית במאבק בשינוי האקלים וקידום טכנולוגיית הכביש החשמלי כפתרון אופטימאלי ומקצה משאבים כלכליים ניכרים ליישום מהלך זה. במסגרת מהלך כולל של החברה לכניסה לשוק הגרמני,

נוצר שיתוף פעולה בין EnBW לבין החברה, במסגרתו נחתם המזכר על פיו EnBW תרכוש מהחברה שלושה פרויקטי הדגמה של טעינה אלחוטית דינאמית.

EnBW רואה בטכנולוגיית הטעינה האלחוטית הדינמית של החברה כפתרון לתחבורה חשמלית המונית המצמצמת פליטות גזי חממה. EnBW מעוניינת לקדם את טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה כחלק מהאסטרטגיה שלה להשקעות ארוכות טווח בתשתיות בדגש על תשתיות טעינת רכבים חשמליים. כמו כן, EnBW הינה בעלת מומחיות בהפעלת רשתות חשמל ותשתיות טעינה, ולכן שיתוף פעולה זה מהווה יתרון משמעותי לחברה בבניה והפעלה של פרויקטים לטעינה אלחוטית דינאמית בכבישים ציבוריים בגרמניה.

מטרת ההסכם עליו חתמו EnBW והחברה הינה להדגים את הטכנולוגיה בגרמניה ולחשוף אותה למקבלי החלטות במגזר הציבורי והפרטי ולשותפים פוטנציאליים על מנת לקדם את יישומה המסחרי.

הוסכם על מהלך מדורג אשר יכלול שלושה פרויקטים כאשר ההתקנה הפיזית הראשונה צפויה בתחילת 2021:

(א) בחינת הטכנולוגיה והצגתה לגורמים בכירים בתעשייה המקומית:

התקנה של מקטע כביש חשמלי במתחם של EnBW לצורך טעינת שאטל להסעת עובדים.

(ב) התמודדות עם רגולציה וקידום הטכנולוגיה בקרב הציבור הרחב:

התקנת מקטע כביש חשמלי בכביש ציבורי לטעינת כלי רכב של EnBW או כלי רכב המשרתים את הציבור הרחב.

(ג) בחינת טעינת רכבים פרטיים ומסחריים בכביש בינעירוני:

התקנה של מקטע כביש חשמלי (מעל ק"מ) בכביש ציבורי מהיר.

הוסכם כי שלושת הפרויקטים ימומנו במלואם ע"י EnBW כאשר הפעילות הנוגעת לפרויקטים הספציפיים תוגדר בהסכמים נפרדים.

כן, יצוין, כי גרמניה הקצתה לאחרונה סך של כ-60 מיליארד דולר ארה"ב לפרויקטים להפחתת גזי חממה במסגרת חוק האקלים החדש.

למיטב ידיעת החברה, ההסכם שנחתם בין החברה לחברת EnBW הינו בעל פוטנציאל משמעותי לקידום הטכנולוגיה בגרמניה והמשך החדירה לאירופה.

יובהר, כי אין ודאות שהסכם זה יביא להצלחת הטכנולוגיה בגרמניה, או שחברת EnBW תהיה פעילה בשלב המסחרי של הפרויקטים בגרמניה.

לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 8 בדצמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-107025).

32. הליכים משפטיים

למועד הדוח, הקבוצה אינה צד להליכים משפטיים כלשהם.

33. יעדים ואסטרטגיה עסקית

למועד הדוח, החזון האסטרטגי של הקבוצה לשנים הקרובות מתמקד בעיקר בתחומים הבאים:

33.1 השגת יעדי הפיתוח – השלמת פיתוח, אינטגרציה ובדיקות המוצר הראשון בתנאי אמת מגוונים, מתאר עירוני ובינעירוני בסוגי כבישים שונים, בתנאי מזג אוויר שונים, בטעינה סטאטית ודינאמית. בנוסף ממשיכה החברה בהתקנת המקלטים פרי פיתוחה על מגוון פלטפורמות, בנוסף למשאית עליה בוצעה התקנה במהלך תקופת הדוח, בהן אוטובוס

חשמלי, SUV ורכב אוטונומי. בהמשך החברה צופה התאמת המערכת עבור טעינה סטטית של אוטובוסים בחניונים וכן עבור כלי תפעול כבדים הפועלים בנמלים.

33.2 **חדירה לשוקי היעד הפוטנציאליים** – החברה החלה לפעול ליצירת קשרים עסקיים עם חברות המפעילות תחבורה ציבורית עירונית, חברות תשתיות ואנרגיה (עדיפות לתחום פיתוח כבישים) במטרה לקדם פיילוטים משותפים להצגת יכולות וביצועי המערכת פרי פיתוחה. מאחר שהלקוחות הישירים או העקיפים של הקבוצה עשויים להיות רשויות ומשרדי ממשלה שונים, החלה הקבוצה ליצור קשרים ישירים עם אותן רשויות. החברה מתמקדת באירופה ובייחוד בחלקה המערבי; וכן מתעתדת בשלב הבא לפנות לשווקים נוספים, בעיקר במערב ארה"ב ובאסיה.

שוק היעד הראשוני של החברה הוא אירופה הואיל ואירופה מרכזת מאמצים רבים בהפחתת פליטות מתחבורה ומתחבורה כבדה בפרט, בין היתר, באמצעות ה-green deal שבמסגרתה מדינות מובילות באירופה את נושא הבחינה והיישום של פתרון הכביש החשמלי. בשוודיה הוקמה מנהלת יעודית לנושא אשר יזמה את המכרז לפרויקט הדגמה בו החברה נוטלת חלק (ראו סעיף 11.11 לעיל). המנהלת מקדמת מפת דרכים הכוללת פיילוט לטעינת משאיות כבדות מכביש חשמלי באורך של כ-30 ק"מ כשלב מקדים ליישום מסחרי על כבישים באורך של עד כ-2,000 ק"מ⁶³. החברה נמצאת בקשר רצוף עם כל הגורמים הרלוונטיים בשוודיה באמצעות החברה הנכדה שהוקמה בשוודיה אשר באמצעותה מרוכז ניהול פרויקט ההדגמה, וכן קידום סיכוי זכיית החברה במכרזים העתידיים הצפויים להתפרסם בתחום הכביש החשמלי.

גרמניה מקדמת ובוחנת בשנים האחרונות את נושא הכביש החשמלי. החברה מתעתדת להיכנס לשוק הגרמני במהלך השנה הקרובה, בין השאר, באמצעות שיתוף הפעולה עם חברת EnBW שבמסגרתו עתידה החברה להקים פרויקט ראשון בגרמניה ביחד עם חברת EnBW (ראו סעיף 11.13 לעיל) ושיתופי פעולה נוספים עם גופים מקומיים.

באיטליה מחוז לומברדי הכריז על הכוונה לבצע פיילוט של כביש חשמלי כשלב מקדים להקמת פרויקט מסחרי בכביש האגרה A35⁶⁴.

צרפת חתמה על הסכם לשיתוף פעולה לפיתוח ויישום כביש חשמלי עם שוודיה וגרמניה. הקבוצה הצטרפה לחברה לארגון המקדם את הטמעת הכביש החשמלי בצרפת והטמעתו בכביש המקשר בין פריז לנמל Le Havre.

בנוסף החברה החלה בפעילות לבחינת השוק בקליפורניה, החברה הצטרפה לחברה ב CAL start גוף ללא מטרת רווח שמטרתו קידום טכנולוגיות ירוקות לתחום התחבורה⁶⁵.

33.3 **מיצוב ומיתוג הקבוצה** – הקבוצה עוסקת רבות במיתוג הטכנולוגיה פרי פיתוחה כפתרון משמעותי לחישמול התחבורה בעולם ובמיצוב הקבוצה כמובילה בתחום. נציגי הקבוצה משתתפים בכנסים העולמיים המובילים בתחום. כמו כן, לקבוצה יש אתר אינטרנט פעיל ופעילות משמעותית ברשתות החברתיות השונות. הקבוצה מפעילה משרד יחסי ציבור בישראל ומקיימת פעילות ישירות מול גופי תקשורת בעולם וזוכה לחשיפה רבה בתקשורת העולמית והישראלית. הקבוצה פועלת גם מול נציגי ממשלות וגופים חוץ ממשלתיים בעיקר באירופה על מנת לקדם את הטמעת הפתרון במסמכי מדיניות שונים. כמו כן, וכחלק מיעדי המיצוב והמיתוג שהקבוצה הציבה לעצמה, הקבוצה תמשיך לקחת חלק פעיל בקביעת התקינה הבינלאומית בתחום העברת אנרגיה אלחוטית לטעינת רכב חשמלי.

33.4 בנוסף לאמור, וכמקובל בחברות טכנולוגיה, הנהלת הקבוצה בוחנת ותבחן בעתיד את יעדיה האסטרטגיים והעסקיים מעת לעת.

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק זה לעיל.

⁶³ https://www.trafikverket.se/contentassets/445611d179bf44938793269fe58376b6/dokument/national_roadmap_for_electric_road_systems_20171129_eng.pdf

⁶⁴ <https://www.abcmagazine.eu/news/electric-road-system-will-be-tested-on-a35-brebemi-highway>

⁶⁵ <https://calstart.org/>

היעדים והאסטרטגייה המפורטים בסעיף זה כוללים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרתו בחוק ניירות ערך והם בבחינת חזון ויעדים בעתיד לבוא. ואולם, לקבוצה 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: הצלחה לגייס את ההון ו/או העמדת מלוא המימון הדרוש לשם השלמת הליך המחקר ופיתוח של מוצרי הקבוצה, השלמת הליך פיתוח מוצרי הקבוצה (כאמור בדוח זה לעיל) בהצלחה, ודאות כי מי מהמוצרים הללו יזכה להצלחה מסחרית. לפיכך, מידע זה עשוי להשתנות על פי צרכי הקבוצה וסביבתה החיצונית.

34. צפי להתפתחות בשנה הקרובה

במהלך השנה הקרובה בכוונת הקבוצה להתמקד בעיקר בפעולות הבאות בנוגע לפעילותה:

34.1 התקדמות בפיתוח טכנולוגית הכביש החכם והמשך פיתוח אב טיפוס הכולל את כל מרכיבי המערכת. לפרטים נוספים בדבר אבני דרך צפויות בשלב המחקר והפיתוח של מוצרי הקבוצה ראו סעיף 21.3 לדוח זה לעיל.

34.2 יצירת בסיס ראשוני למאגר לקוחות במטרה לחדור לשוקי יעד כמפורט בסעיף 33.2 לעיל.

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק זה לעיל.

הערכת הקבוצה באשר לצפי התפתחותה לשנה הקרובה כוללת "מידע צופה פני עתיד", כהגדרתו בחוק ניירות ערך. אי השלמת המימון הנדרש ו/או אי השלמת פיתוח המערכות ו/או שינויים טכנולוגיים ו/או פיתוח ושיווק של מוצרים מתחרים דומים ו/או יעילים יותר, עשויים לשנות את הערכות הקבוצה המובאות לעיל. כמו כן, אין כל ודאות שהערכות אלו יתממשו באופן חלקי או באופן מלא הואיל והינן תלויות, בין השאר, בגורמים חיצוניים שאין לקבוצה יכולת להשפיע עליהם או שיכולת החברה להשפיע עליהם מוגבלת, דוגמת קשיים שיווקיים ו/או טכנולוגיים, התפתחויות טכנולוגיות, תנאי השווקים הפיננסיים וכיוצ"ב. מידע חדש שיתקבל מבדיקות שהחברה ממשיכה לבצע ו/או שינויים בכל אחד מהנ"ל כדוגמת אפשרויות גיוס ההון ו/או שינויי חקיקה ו/או שינויי רגולציה אשר ישפיעו על פעילות הקבוצה, עלולים לגרום לאי התממשות הערכות הקבוצה או חלקן או להתממשותן באופן שונה.

35. מידע כספי לגבי אזורים גיאוגרפיים

למועד הדוח, הקבוצה מצויה בשלב המחקר והפיתוח וטרם החלה למכור את מוצריה.

36. דיון בגורמי סיכון

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

36.1 סיכונים מקרו-כלכליים

36.1.1 מגפת הקורונה העולמית

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק זה לעיל.

36.1.2 האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי

האטה כלכלית ולאי ודאות כלכלית בשוק הישראלי ו/או העולמי בכלל ובשווקים הפוטנציאליים אליהם הקבוצה מבקשת לחדור בעתיד עשויה להיות השפעה לרעה על יכולתה של הקבוצה לגייס את ההון הנדרש להמשך פעילותה של הקבוצה.

36.1.3 חשיפה לשינויים בשערי מטבע זר

מרבית הכנסות הקבוצה צפויות להתקבל מלקוחות בחו"ל. לפיכך, תנודות בשערי המטבעות הזרים, בעיקר של הדולר והאירו, עשויות ליצור לקבוצה חשיפה מטבעית ועלולות להשפיע על רווחיותה.

36.1.4 המצב הביטחוני בישראל

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

36.1.5 המצב הביטחוני בישראל

שוק ההון ככל שהוא נוגע לחברות טכנולוגיה מאופיין בתנודתיות רבה. שפל בשוק ההון בישראל ובעולם עלול להשפיע לרעה על היכולת לגייס כספים ומציאת מקורות מימון עבור פעילותן של חברות ההזנק, להפיק רווחי הון ממימוש ההשקעות בחברות הפרויקט וכן על היכולת של החברה לגייס מימון עבור עצמה לצורך פעילותה.

36.2 סיכונים ענפיים

36.2.1 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 הקבוצה, יצירת טכנולוגיה חליפית לטכנולוגיה שמפתחת הקבוצה עלולה לפגוע בהיקף פעילותה.

36.2.2 רגולציה

פעילות הקבוצה בתחום המחקר והפיתוח, וכן שיווק עתידי של מוצריה עשויים להיות כפופים בעתיד לפיקוח ולרגולציה של מכוני תקנים וחקיקה במדינות שונות, כאמור בדוח זה לעיל. שינויים והתפתחויות בדרישות הרגולטוריות ו/או אי עמידת הקבוצה בדרישות כאמור עשויים לגרום להטלת מגבלות ו/או לעיכובים בפיתוח מוצרי הקבוצה ו/או לגרום להפסקתו, וכן לגרום לקבוצה הוצאות מהותיות. לפרטים בדבר הסביבה הרגולטורית בה פועלת הקבוצה ראו סעיף 29 לדוח זה לעיל.

36.2.3 תקינה בתחום הפעילות

פעילות הקבוצה בתחום המחקר והפיתוח, וכן שיווק עתידי של מוצריה עשויים להיות כפופים בעתיד לתקינה בינלאומית ומקומית במדינות שונות, כאמור בדוח זה לעיל. שינויים והתפתחויות בדרישות התקינה הרלוונטיות לפעילות הקבוצה ו/או אי עמידת הקבוצה בדרישות כאמור עשויים לגרום להטלת מגבלות ו/או לעיכובים בפיתוח מוצרי הקבוצה ו/או לגרום להפסקתו, וכן לגרום לקבוצה הוצאות מהותיות. לפרטים בדבר הוראות התקינה העיקריות הנוגעות לקבוצה ראו סעיף 29 לדוח זה לעיל.

36.2.4 גיוסי הון ומקורות מימון

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

36.2.5 כוח אדם מקצועי

פעילות הקבוצה 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 הקבוצה להמשיך בפיתוח מוצריה תלויה, בין השאר, ביכולתה של הקבוצה להמשיך ולהעסיק כוח אדם מיומן כאמור.

36.2.6 ניסויים אגב הליך הפיתוח

ביצוע ניסויים במסגרת תהליך המחקר והפיתוח של מוצרי הקבוצה עלול להתעכב או להעצר בשל סיבות שונות, בין היתר כתוצאה מסיבות שאינן קשורות למוצרי הקבוצה ושינויים רגולטורים.

36.2.7 תחרות

הקבוצה חשופה לתחרות, כאמור בדוח זה לעיל, הן מצד הגורמים הפועלים כיום בשוק והן מצד גורמים העוסקים במחקר ופיתוח מוצרים העשויים להתחרות בעתיד במוצרי הקבוצה. לפרטים אודות התחרות ראו סעיף 17 לדוח.

36.3 סיכונים ייחודיים לקבוצה

36.3.1 אי השלמת מחקר ופיתוח

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

36.3.2 ביקוש למוצרי הקבוצה בעתיד ומחיריהם

למועד הדוח, טרם החלה הקבוצה במכירת מוצריה. אף אם וככל שיושלם שלב המחקר והפיתוח של המוצרים שמפתחת הקבוצה בהצלחה, אין כל ודאות כי באותו המועד יהיה ביקוש למוצרים אלו בהיקף אשר יצדיק את ייצורם ושיווקם באופן מסחרי.

36.3.3 אי קבלת אישורים נדרשים

קושי אפשרי בהשגת האישורים הרגולטוריים הנדרשים להתקנת והטמנת התשתית התת קרקעית של הכביש החכם.

36.3.4 קניין רוחני

למועד הדוח רוב בקשות הפטנטים שהגישה הקבוצה נמצאות בשלבים שונים של תהליכי בדיקה ואישור. קיים סיכון כי הבקשות לרישום פטנט שהגישה הקבוצה, כמפורט בסעיף 22 לעיל, כולן או מקצתן, לא תתקבלנה מכל סיבה שהיא, ובכלל זה מסיבות שאינן בשליטת הקבוצה.

בטבלה להלן מוצגים גורמי הסיכון העיקריים שתוארו לעיל, אשר דורגו בהתאם להערכת הקבוצה, על פי ההשפעה העשויה להיות להם על עסקיה בתחום הפעילות⁶⁶:

מידת ההשפעה של גורם הסיכון			
השפעה גבוהה	השפעה בינונית	השפעה נמוכה	
			סיכונים מקרו-כלכליים
	X		מגפת הקורונה העולמית
	X		מיתון במשק, האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי
	X		חשיפה לשינויים בשערי מטבע זר
		X	המצב הביטחוני בישראל
		X	שינויים בשוקי ההון בעולם ובארץ
			סיכונים ענפיים

⁶⁶ 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.

X			שינויים טכנולוגיים
X			רגולציה מחייבת בתחום
X			תקינה בתחום הפעילות
X			מקורות מימון
	X		כוח אדם מקצועי
	X		ניסויים אגב הליך הפיתוח
X			תחרות
			סיכונים ייחודיים לקבוצה
X			אי השלמת מחקר ופיתוח
X			ביקוש למוצרי הקבוצה בעתיד ומחיריהם
X			אי קבלת אישורים נדרשים
	X		קניין רוחני

אלקטריאון וירלס בע"מ

תאריך: 26 באפריל 2020

חתימה

תפקיד

שמות החותמים

מנכ"ל ויו"ר הדירקטוריון

אורן עזר

סמנכ"ל כספים

ברק דואני

פרק ב' – הסברי הדירקטוריון למצב ענייני החברה

הננו מתכבדים להגיש בזאת את דוח הדירקטוריון של אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן: "החברה") על מצב ענייני התאגיד ליום 31 בדצמבר 2019 (להלן: "תקופת הדוח" ו/או "הדוח השנתי לשנת 2019") ולמועד הדוח, בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), תש"ל-1970 (להלן: "תקנות הדוחות"). המידע המוצג לעיל הינו תוך הנחה כי דוח הדירקטוריון החציוני של החברה לשנת 2019 מצוי בפני הקוראים.

מופנית בזאת תשומת לב הקוראים לכך שעד ליום 31 בדצמבר 2019 נחשבה החברה "תאגיד קטן", כהגדרת המונח בתקנה ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), תש"ל-1970 (להלן: "תקנות הדוחות"), ובהתאם לכך אמצעה החברה את ההקלות המנויות בתקנות 5(ב)ד(1)-(5) לתקנות הדוחות. החל מיום 1 בינואר 2020, החברה אינה נחשבת "תאגיד קטן" בהתאם לתנאי תקנה ג' לתקנות הדוחות. בהתאם לתקנה 5(ג) לתקנות הדוחות, החברה ישמה בדוח זה את הוראות תקנה 5' לתקנות הדוחות; ותמשיך ליישמה עד לרבעון המסתיים ביום 30 בספטמבר 2020 (כולל). יצוין, כי החל ממועד השלמת עסקת המיזוג עם אלקטרואד ביום 6 במרץ 2018 מנה דירקטוריון החברה 7 דירקטורים. לאור האמור, החל ממועד זה, לא חל על החברה הפטור הקבוע בתקנה 33 לתקנות החברות (הוראות ותנאים לעניין הליך אישור הדוחות הכספיים), תש"ע-2010, ולפיכך, על אף שהחברה עונה להגדרת תאגיד קטן, הרי שהחל מהדוח התקופתי לשנת 2017, הדיון באישור הדוחות הכספיים של החברה מתקיים בוועדה לבחינת דוחות כספיים (להלן: "ועדת מאזן") קודם לדיון בדירקטוריון.

1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

1.1. אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן: "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 לביומדיקס 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 (להלן: "הבורסה"), הפכה החברה לחברה ציבורית.

1.2. נכון למועד הדוח וכמפורט להלן, פועלת החברה באמצעות אלקטריק רואד בע"מ (להלן: "אלקטרואד"), המוחזקת על ידי החברה בשיעור של 100%.

ביום 6 במרץ 2018 הושלמה עסקת מיזוג בין החברה לבין אלקטרואד, שבמסגרתה רכשה החברה את מלוא הונה המונפק והנפרע של אלקטרואד בתמורה להקצאת מניות וכתבי אופציה של החברה (להלן: "עסקת המיזוג"). אלקטרואד עוסקת במחקר ופיתוח של טכנולוגיית "כביש חכם" להנעה אלחוטית של כלי רכב בעלי הנעה חשמלית, באמצעות תשתית סלילים המוטמנת מתחת לנתיב הנסיעה.

עם השלמת עסקת המיזוג, חל שינוי בעיסוקה של החברה ושונה סיווגה הענפי לענף טכנולוגיה – קלינטק.

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

2. המצב הכספי של החברה

	31 בדצמבר		
	2018	2019	
הסברי החברה			
			נכסים
הגידול נובע בעיקר מפעילות שוטפת וכן מהשקעת דן, בניכוי מזומנים ששימשו לפעילות שוטפת ורכוש קבוע.	9,416	12,592	מזומנים ושווי מזומנים
היתרה מורכבת בעיקר מהכנסות לקבל בגין פרויקט המדען ויתרות מע"מ בגין תשומות.	1,329	2,034	חייבים ויתרות חובה
הקישון נובע מהסרת שיעבוד על פקדון פרויקט חלוץ.	158	45	פקדון משועבד
הגידול נובע מהשקעות שבוצעו במתחם הניסויים של החברה.	3,258	4,586	רכוש קבוע
בגין ביטוח דירקטורים.	83	67	הוצאות מראש לז"א
הגידול נובע מהחלת IFRS16 החל מיום 1 בינואר 2019.	-	495	נכסים בגין זכות שימוש

הסברי החברה	31 בדצמבר	
	2018	2019
	14,244	19,819
סך נכסים התחייבויות והון		
זכאים, יתרות זכות וספקים	1,435	9,616
היתרה מורכבת בעיקר מתקבולים מראש בגין הפרויקט השוודי, מזכאים בגין שכר ונלוות, ומהוצאות לשלם בגין פעילות שוטפת.		
התחייבות בגין חכירה	-	512
הגידול נובע מהחלת IFRS16 החל מיום 1 בינואר 2019.		
סך התחייבויות	1,435	10,128
סך ההון	12,809	9,691

3. תוצאות הפעילות

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		ל-6 חודשים שהסתיימו ביום	
	2018	2019	31 בדצמבר 2019	30 ביוני 2019
			אלפי ש"ח	
מחקר ופיתוח הוצאות	16,146	14,518	8,671	5,847
הקיטון לעומת 2018 נובע בעיקר מתשלום מבוסס מניות בגין הרכישה במהופך שנרשם בשנת 2018.				
הגידול נובע מהתקבולים מהממשל השוודי וכן מתחילת הפרויקט בת"א בגינו קיימת השתתפות של רשות החדשנות.	(4,892)	(6,751)	(6,672)	(79)
מחקר ופיתוח הוצאות				
הנהלה הוצאות וכלליות	4,280	5,011	3,472	1,539
עיקר הגידול נובע מהוצאות בגין הפרויקט השוודי.				
הוצאות רישום למסחר	51,770	-	-	-
הוצאות שנבעו מהרישום החשבונאי של עסקת המיזוג משנת 2018 אשר טופלה כרכישה במהופך.				
הפסד מפעולות	67,304	12,778	5,471	7,307
הוצאות (הכנסות) מימון, נטו	(33)	256	138	118
הוצאות מס	-	32	32	-
מיסים ש"ק				
הפסד לתקופה	67,271	13,066	5,641	7,425
הפרשים	-	7	7	-
הפסד כולל	67,271	13,073	5,648	7,425

4. תזרים מזומנים

הסברי החברה	שנת	
	2018	2019
	אלפי ש"ח	
תזרים מזומנים ששימשו לפעילות שוטפת	(2,413)	(182)
עיקר הקיטון נובע מהמימון מהפרויקט בשוודיה וכן מהמימון מרשות החדשנות		
תזרים מזומנים מפעילות השקעה	(2,165)	(1,687)
השקעה במתחם הניסויים וציוד לפרויקט בשוודיה		
תזרים מזומנים מפעילות מימון	13,731	5,175
מזומנים שנבעו מהנפקת מניות		

- 5. מקורות מימון**
למועד הדוח, מקורות המימון של הקבוצה הינם מענקים ממשלתיים וגיוסי הון. לפירוט אודות גיוסי הון שערכה החברה בשנת הדיווח ראו סעיפים 6, 11 ו-30 לפרק א' לדוח זה לעיל.
- 6. מיסים על הכנסה**
ככלל, על פי הוראות הדין, שומות עצמיות שהוגשו על ידי החברה עד וכולל שנת המס 2014 נחשבות כסופיות (בכפוף למועדי הגשת הדוחות והארכת תקופת ההתיישנות על פי דין).
לפרטים באשר לחוקי המס החלים על החברה ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2019.
- 7. אירועים חריגים או חד פעמיים**
למעט האירועים המפורטים בפרק א' לדוח, לא אירעו אירועים חריגים או חד פעמיים בתקופת הדוח.
- 8. אירועים העשויים להצביע על קשיים כספיים**
ראו הדוחות הכספיים המצורפים לפרק ג' לדוח זה.
לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק א' לדוח זה לעיל.
- 9. השפעה שהיתה לעסקה משותפת, להשקעה בחברה או להשקעה בתאגיד אחר, על הדוחות הכספיים או להגדלה או הקטנה בשיעור ההשתתפות בעסקה או השקעה כאמור, על נתוני הדוחות הכספיים, מקום שהשפעה זו מהותית מאוד**
לא רלוונטי.
- 10. הסבר לנושאים שאליהם הפנה רו"ח של התאגיד תשומת לב בחוות דעתו על הדוחות הכספיים**
ראו הדוחות הכספיים המצורפים לפרק ג' לדוח זה.
- 11. רכישות עצמיות**
לחברה אין תכניות רכישה עצמית של ניירות ערך של החברה, כהגדרת המונח "רכישה" בתקנה 10(ב)(2)(ט) לתקנות הדוחות. בתקופת הדיווח ולמועד הדוח, לחברה אין תכנית רכישה עצמית כאמור בתוקף ולא דיווחה על תכניות לרכישה עצמית כאמור.
- 12. אירועים לאחר תאריך המאזן**
לפירוט אודות אירועים שאירעו לאחר תקופת הדוח המוזכרים בדוחות הכספיים, ראו פרק א' לעיל וביאור 18 לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2019.
לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות הקבוצה ראו סעיף 9.10 לפרק א' לדוח זה לעיל.
- 13. 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.
- 14. חשיפה לסיכונים שוק ודרכי ניהולם**
דוחות הכספיים לא הוצג מגזר בר דיווח שהוא "מגזר פעילות פיננסי" ונכון ליום 31 בדצמבר 2019 לא קיימת לחברה "פעילות פיננסית מהותית" כאמור בתקנה 10(ב)(7) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.
- 15. פוזיציות בנגזרים**
בתקופת הדיווח ולמועד הדוח, לא היו לחברה פוזיציות בנגזרים.

16. פּערים משמעותיים בין ההנחות, האמדנים והתחזיות שהונחו בבסיס הערכת שווי לרבות חוות דעת מקצועית, ובין התממשותם בפועל

למידע בדבר האמדנים החשבונאיים של הקבוצה ראו ביאור 3 לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה. למועד הדו"ח התקופתי לא קיימים פּערים משמעותיים בין ההנחות, האמדנים והתחזיות המהותיים שהונחו בבסיס הערכות שווי, לרבות חוות דעת מקצועית (כמשמעות המונח בתקנות ניירות ערך (הצעה פרטית של ניירות ערך בחברה רשומה), תש"ס-2000, או בתקנות ניירות ערך (עסקה בין חברה לבין בעל שליטה בה), תשס"א-2001, שצורפה לדיווח בשלוש השנים שקדמו לתאריך הדו"ח, ובין התממשותם של אלה בפועל.

17. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית

17.1 בהתאם לתקנות החברות (תנאים ומבחנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית), תשס"ו-2005, החליט דירקטוריון החברה בהתאם לסעיף 92(א)(12) לחוק החברות, תשנ"ט-1999 (להלן: "חוק החברות"), כי בשים לב להיקף פעילות החברה, תחום פעילותה, והעדר מורכבות מיוחדת בפעילותה, המספר המזערי הראוי של דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית יעמוד על דירקטור אחד.

17.2 למועד הדוח עומדת החברה במספר המזערי שנקבע כאמור. חברות הדירקטוריון אותן רואה הדירקטוריון כבעלות מומחיות חשבונאית ופיננסית הינן גב' רונית נועם וגב' ענת צור סגל. לפרטים נוספים אודותיהן ראו תקנה 26 לפרק ד' (פרטים נוספים על התאגיד) המצ"ב לדוח זה.

18. דירקטורים בלתי תלויים

נכון למועד הדו"ח, החברה לא אימצה בתקנונה הוראה בדבר שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים כהגדרת המונח בסעיף 219(ה) לחוק החברות. למועד הדוח מר אוהד שמש סווג כדירקטור בלתי תלוי.

19. גילוי בדבר המבקר הפנימי בתאגיד

19.1 שם המבקר הפנימי: רו"ח דניאל שפירא.

19.2 תאריך תחילת הכהונה: 30 במאי 2005.

19.3 כישורים וכשירות לתפקיד: בעל משרד המתמחה בביקורות פנים. למשרד ניסיון של כ-34 שנים בביצוע ביקורת פנים בחברות ציבוריות, והוא מתמחה במגוון רחב של תחומי פעילות. המבקר הפנימי אינו עובד של החברה אלא מעניק לה שירותי ביקורת פנים חיצוניים. היקף שירותי המבקר הפנימי וצוות העובדים הכפופים לו הינו כ-40 שעות בשנה בממוצע.

19.4 דרך המינוי: דירקטוריון החברה וועדת הביקורת אישרו את מינוי המבקר בשים לב להכשרתו המקצועית, לניסיונו בעריכת ביקורת פנים ולהיכרותו עם עסקי החברה.

19.5 הממונה הארגוני על המבקר הפנימי: הממונה הארגוני על המבקר הפנימי הינו יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה.

19.6 היקף תקציב הביקורת הפנימית: בשנת 2019 שולמו למבקר הפנימי 9,000 ש"ח (ללא מע"מ) עבור 40 שעות.

19.7 תכנית העבודה של מבקר הפנים: תכנית הביקורת השנתית והרב שנתית מוגשת על ידי המבקר הפנימי 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 המלצותיו של המבקר הפנימי.

19.8 עריכת הביקורת: בהתאם להודעתו, המבקר הפנימי עורך את ביקורתו 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, התשנ"ב-1992. כמו כן, המבקר הפנימי עומד בדרישות סעיף 146(ב) לחוק החברות, תשנ"ט-1999 ("חוק החברות"), ובהוראות סעיפים 8 ו-3(א) לחוק הביקורת הפנימית.

19.9 גישה למידע: למבקר הפנימי ניתן חופש פעולה מתמיד ובלתי אמצעי לכל מערכות המידע של החברה, לרבות גישה לנתונים כספיים של החברה בהתאם לסעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית.

19.10 דין וחשבון מבקר הפנים: דוחות הביקורת מוגשים בכתב ליו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה ולחברי ועדת הביקורת, הדוחות נידונים בוועדת הביקורת. במהלך שנת 2019 הוכן דוח ביקורת בנושא שכר ותגמול הוני וביום 9 בינואר 2020 התקיים דיון בוועדת הביקורת.

19.11 הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי: היקף ואופי תכנית העבודה של המבקר הפנימי הינם סבירים בנסיבות העניין ויש בהם כדי ליישם את מטרות הביקורת הפנימית. היות שהנושאים שנבחרו הינם מהותיים בחברה ונבחנו מאספקטים שונים, למבקר הפנימי ניתן חופש פעולה מתמיד ובלתי אמצעי וגישה לכל מערכות המידע של החברה, לרבות גישה לנתונים כספיים של החברה לפי סעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית.

19.12 החזקה בניירות ערך של החברה או של גוף הקשור אליה: למיטב ידיעת החברה, נכון למועד הדוח, המבקר הפנימי אינו מחזיק בניירות ערך של החברה או של גוף הקשור אליה, ואין לו כל קשר עסקי מהותי או קשר מהותי אחר עם החברה או גוף קשור לחברה.

19.13 תגמול: במהלך שנת 2019 שולם למבקר הפנימי סך של 9 אלפי ש"ח.

20. גילוי על רואה החשבון המבקר של התאגיד

20.1 זהות משרד רו"ח מבקר: משרד רו"ח קסלמן וקסלמן (PwC ישראל) הינו משרד רו"ח המבקר של החברה החל משנת 2005.

20.2 שכר טרחת רו"ח מבקר: להלן פירוט שכר טרחת רואה החשבון המבקר של הקבוצה עבור שירותי ביקורת, שירותי מס ושירותים אחרים (ללא מע"מ):

שנת 2018		שנת 2019		
כמות שעות	אלפי ש"ח	כמות שעות	אלפי ש"ח	
760	120	805	145	בגין שירותי ביקורת
-	-	86	78	שירותי מס
-	-	-	-	שירותים אחרים

20.3 האסיפה הכללית של החברה מאשרת את מינויו של רו"ח המבקר של החברה ומסמיכה את הדירקטוריון לקבוע את שכרו. בעת קביעת שכרו מתייחס הדירקטוריון, בין היתר, להיקף העבודה הצפוי לרואה החשבון.

דירקטוריון החברה סבור כי לאור הערכת היקף עבודת הביקורת שנדרשה, ובהתאם לנתוני השוואתיים עבור שכר טרחת רואי חשבון חיצוניים בחברות ציבוריות הדומות לחברה בכל הקשור לסוגן, גודלן, היקף ומורכבות פעילותן הרי שהשכר הינו סביר ומקובל.

21. תגמולים לנושאי משרה בכירה

21.1 מדיניות תגמול: ביום 4 בפברואר 2018 אישרה האסיפה הכללית את מדיניות התגמול של החברה, אשר נכנסה לתוקף ביום 6 במרץ 2018, מועד השלמת עסקת המיזוג בין החברה לאלקטרואד (להלן: "מדיניות התגמול החדשה"). לפרטים נוספים אודות מדיניות התגמול ראו דיווח החברה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא 2018-01-010201).

21.2 תגמול נושאי המשרה הבכירה נדון פרטנית ומאושר הן בוועדת התגמול של החברה והן על ידי הדירקטוריון, בהתאם למדיניות התגמול של החברה ובהתבסס על נתונים המוצגים בפני חברי הוועדה והדירקטוריון, הכוללים, בין היתר, פרטים ונתונים בדבר ניסיונם הרלוונטי של נושאי המשרה, כישוריהם והשכלתם. כמו כן, חברי ועדת התגמול והדירקטוריון בוחנים את התגמול המוצע לכל נושא משרה לאור התרומה הצפויה לפעילותה ולקידומה של החברה.

21.3 התגמולים שניתנו לנושאי המשרה כמפורט בתקנה 21 בפרק ד' נקבעו בהתחשב בתפקידים אותם ממלאים נושאי המשרה הבכירה בחברה ובתרומתם לחברה ולפעילותה.

21.4 ועדת התגמול והדירקטוריון דנו פרטנית בשכרם של נושאי המשרה הבכירה בחברה. כמו כן בחנו ועדת התגמול והדירקטוריון של החברה פרטנית את תרומתו של כל נושא משרה בכירה בחברה וקבעו כי

התגמולים שניתנו כמפורט בתקנה 21 הינם הוגנים וסבירים בהתחשב בהיקף ובאופי פעילות החברה והינם בהתאם לאמור במדיניות התגמול של החברה.

21.5 להערכת דירקטוריון החברה בהתאם לתקנה 10(ב)4 לתקנות הדוחות, מכלול תגמולי נושאי המשרה במהלך שנת 2019, כמפורט בתקנה 21 לפרק ד' (פרטים נוספים על התאגיד), תואם את מדיניות התגמול של החברה והינו הוגן וסביר ביחס לתרומתם לפעילות החברה.

לפרטים נוספים אודות התגמולים שניתנו לנושאי המשרה בשנת הדוח ראו תקנה 21 לפרק ד' (פרטים נוספים על התאגיד) לדו"ח זה להלן.

22. הליך אישור הדוחות

החל ממועד השלמת עסקת המיזוג עם אלקטרואד ביום 6 במרץ 2018 מנה דירקטוריון החברה 7 דירקטורים. לאור האמור, החל ממועד זה, לא חל על החברה הפטור הקבוע בתקנה 33 לתקנות החברות (הוראות ותנאים לעניין הליך אישור הדוחות הכספיים), תשי"ע-2010 (להלן, בסעיף זה: "התקנות"), ולפיכך, על אף שהחברה ענתה להגדרת תאגיד קטן, הרי שהחל מהדוח התקופתי לשנת 2017, הדיון באישור הדוחות הכספיים של החברה מתקיים בוועדה לבחינת דוחות כספיים (להלן: "ועדת מאזן") קודם לדיון בדירקטוריון. ועדת המאזן של החברה מונתה על ידי הדירקטוריון בישיבתו מיום 25 במרץ 2018. בהתאם לתקנה 3(ב) לתקנות קבע הדירקטוריון כי ועדת הביקורת של החברה תשמש גם כוועדת מאזן. לפיכך, חברי הוועדה הינם הדירקטורים החיצוניים המכהנים בחברה, ה"ה אסף אליס ורונית נועם, וכן הדירקטור הבלתי תלוי מר אוהד שמש. כמו כן, ליו"ר הוועדה מונתה גב' רונית נועם. לפרטים נוספים אודות חברי הוועדה ראו תקנה 26 לפרק ד' לדוח זה להלן.

הליך אישור הדוחות הכספיים

22.1 ביום 21 באפריל 2020 התקיימה ישיבת ועדת המאזן, שבמסגרתה דנו חברי הוועדה בדוחותיה הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2019. חברי הוועדה בחנו את ההערכות והאמדנים שנערכו בקשר עם הדוחות הכספיים, את הבקורות הפנימיות הקשורות בדיווח הכספי ואת שלמות ונאותות הגילוי אשר ניתן במסגרת הדוחות הכספיים. רואה החשבון המבקר סקר בפני חברי הוועדה את המדיניות החשבונאית שאומצה והטיפול החשבונאי שיושם בעניינים המהותיים של החברה. כמו כן, דנה הוועדה בהערכות ובאמדנים ששימשו להכנת הדוחות הכספיים ועליהם נסמכים הנתונים בדוחות הכספיים.

בישיבת הוועדה השתתפו כל חבריה, ה"ה רונית נועם, אסף אליס ואוהד שמש. פרט לחברי הוועדה נכחו בישיבה ה"ה אורן עזר, יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל, רו"ח ברק דואני, סמנכ"ל הכספים של החברה, וכן נציגי רואה החשבון המבקר ויועציה המשפטיים של החברה.

ביום 21 באפריל 2020 העבירה הוועדה לדירקטוריון את המלצותיה לעניין אישור הדוחות הכספיים. הוועדה החליטה להמליץ לדירקטוריון החברה לאשר את דוחותיה הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2019.

בישיבות הדירקטוריון מימים 23 ו-26 באפריל 2020 דנו חברי הדירקטוריון בדוחותיה הכספיים של החברה לאור המלצות ועדת המאזן. במסגרת הישיבה בחנו חברי הדירקטוריון את ההערכות והאמדנים שנערכו בקשר עם הדוחות הכספיים, הבקורות הפנימיות הקשורות בדיווח הכספי, שלמות ונאותות הגילוי אשר ניתן במסגרת הדוחות הכספיים, סמנכ"ל הכספים של החברה ונציגי רו"ח המבקר של החברה סקרו בפני חברי הדירקטוריון את המדיניות החשבונאית שאומצה והטיפול החשבונאי שיושם בעניינים מהותיים של התאגיד. כמו כן, נדונו הערכות שווי שניתנו בדוחות הכספיים (במידה שניתנו) ועליהן נסמכים הנתונים בדוחות הכספיים.

22.2 בישיבת הדירקטוריון השתתפו ה"ה אורן עזר, יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל, רונית נועם, אוהד שמש, אסף אליס, זאב ברונפלד, וענת צור סגל – חברי הדירקטוריון, מר ברק דואני – סמנכ"ל הכספים של החברה, נציגי רו"ח המבקר של החברה ויועציה המשפטיים. מבקר הפנים של החברה קיבל הודעה על קיום הישיבה והיה רשאי להשתתף בה. בעקבות הדיון, ועל סמך הנתונים שהוצגו, אימץ דירקטוריון החברה את המלצות הוועדה ואישר את הדוח התקופתי של החברה לשנת 2019, הכולל את הדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2019.

22.3 במסגרת הליך אישור הדוחות הכספיים של החברה על ידי ועדת המאזן והדירקטוריון, מועברת טיוטת הדוחות הכספיים והדוחות הנלווים להם (להלן: "טיוטת הדוח השנתי"), לעיונם של חברי ועדת המאזן והדירקטוריון, מספר ימים לפני מועד ישיבת ועדת המאזן. חברי הוועדה והדירקטוריון פונים, במידת הצורך, להנהלת החברה ולרואי החשבון החיצוניים של החברה לקבלת הבהרות ותיקונים לדוחות הכספיים, ככל שישנם. בכפוף ובהתאם להמלצות הוועדה לדירקטוריון בקשר עם הדוחות הכספיים,

דירקטוריון החברה מתכנס לאישור הדוחות הכספיים. במהלך ישיבת הדירקטוריון נסקרות התוצאות הכספיות, המצב הכספי ותזרים המזומנים של החברה ומוצגים נתונים על פעילות החברה, תוך השוואה לתקופות קודמות. מתקיים דיון שבמהלכו משיבים הנהלת החברה ורואי החשבון החיצוניים של החברה לשאלות הדירקטורים לגבי סוגיות העולות בקשר לדוחות הכספיים. לאחר הדיון כאמור, מתקיימת הצבעה לאישור הדוחות הכספיים.

תאריך: 26 באפריל 2020

אלקטריאון וירלס בע"מ

חתימה

תפקיד

שמות החותמים

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל

אורן עזר

סמנכ"ל כספים

ברק דואני

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
דוח שנתי 2019

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
דוח שנתי 2019

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 (בגרעון בהון)
6-7	דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים
8-31	ביאורים לדוחות הכספיים



דוח רואה החשבון המבקר
לבעלי המניות של
אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המוצגים של אלקטריאון וירלס בע"מ (לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ) (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2019 ו-2018 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח והפסד ורווח כולל אחר, השינויים בהון (גרעון בהון) ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

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

לדעתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2019 ו-2018 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון (בגרעון בהון) ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019, בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל אנו מפנים את תשומת הלב לביאור ה' לדוחות הכספיים, לפיו נכון למועד הדוח על המצב הכספי החברה נמצאת בשלב מחקר ופיתוח, וטרם הפיקה הכנסות כלשהן. החברה בדעה כי מקורות המימון העומדים לרשותה יאפשרו לה את המשך פעילותה במתכונתה הנוכחית לפחות ל-12 חודשים ממועד החתימה על הדוחות הכספיים. יחד עם זאת, המשך פעילותה של החברה עד להשלמת פיתוח המוצר ומעבר לרווחיות מותנה בגיוס מקורות מימון נוספים בין אם באמצעות גיוסי הון או מענקים.

קסלמן וקסלמן
רואי חשבון

תל-אביב,
26 אפריל 2020

פירמה חברה ב- PricewaterhouseCoopers International Limited

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

31 בדצמבר		ביאור	
2018	2019		
אלפי ש"ח			
			נכסים
			נכסים שוטפים:
9,416	12,592	א'5	מזומנים ושווי מזומנים
1,329	2,034	6	חייבים ויתרות חובה
<u>10,745</u>	<u>14,626</u>		
			נכסים שאינם שוטפים:
158	45	ב'5	פקדון משועבד
83	67		הוצאות מראש לזמן ארוך
3,258	4,586	7	רכוש קבוע
-	495	8	נכסים בגין זכות שימוש
<u>3,499</u>	<u>5,193</u>		
<u>14,244</u>	<u>19,819</u>		סך נכסים
			התחייבויות והון (בניכוי גרעון בהון)
			התחייבויות שוטפות:
44	1,058		ספקים ונותני שירותים
1,391	8,356	10	זכאים ויתרות זכות
-	202	8	התחייבות בגין חכירה
<u>1,435</u>	<u>9,616</u>		
		12	התקשרויות והתחייבויות תלויות
			התחייבויות שאינן שוטפות:
-	512	8	התחייבויות בגין חכירות
<u>1,435</u>	<u>10,128</u>		סך התחייבויות
		13	הון:
-	-		מניות רגילות
-	-		מניות בכורה סדרה א'
82,758	92,713		פרמיה, כתבי אופציה, וקרנות אחרות
(69,949)	(7)		התאמות מתרגום דוחות כספיים
<u>12,809</u>	<u>9,691</u>		יתרת הפסד
<u>14,244</u>	<u>19,819</u>		סך ההון
			סך התחייבויות והון

* מייצג סכום הנמוך מאלף ש"ח.

ברק דואני
סמנכ"ל כספים

אורן עזר
יו"ר דירקטוריון
ומנכ"ל

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 26 באפריל 2020.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור	
*2017	2018	2019		
אלפי ש"ח				
			14	הוצאות מחקר ופיתוח:
1,145	16,146	14,518		הוצאות מחקר ופיתוח
(409)	(4,892)	(6,751)		בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
736	11,254	7,767		הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
874	4,280	5,011	15	הוצאות הנהלה וכלליות
-	51,770	-	ב'1	הוצאות רישום למסחר
1,610	67,304	12,778		הפסד מפעולות
(99)	-	-		הכנסות אחרות
5	(33)	256		הוצאות (הכנסות) מימון
1,516	67,271	13,034		הפסד לפני מיסים על ההכנסה
-	-	32	9	הוצאות מס
1,516	67,271	13,066		הפסד לשנה
				סעיפים אשר עשויים להיות מסווגים מחדש לרווח או להפסד:
-	-	7		הפרשים מתרגום דוחות כספיים הערוכים במטבע חוץ
1,516	67,271	13,073		הפסד כולל לשנה
0.36	9.34	1.60	16	הפסד בסיסי ומדולל למניה (בש"ח)

* לאחר יישום למפרע של שיטת הרכישה במהופך, ראה ביאור ב'1.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 דוחות מאוחדים על השינויים בהון (בגרעון בהון)

סך ההון (גרעון בהון)	יתרת הפסד	קרבן הון מתרגום דוחות כספיים	פרמיה, אופציות וקרנות אחרות	מניות בכורה סדרה א'	מניות רגילות	
						אלפי ש"ח
(149)	(1,162)	-	1,009	*	4	יתרה ליום 1 בינואר 2017**
(1,516)	(1,516)					תנועה במהלך שנת 2017:
10			10			הפסד כולל לשנה
443			443			מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
100			100			קרבן הון בגין הטבה מבעל שליטה (ראה ביאור ג'12)
(1,112)	(2,678)	-	1,562	*	4	הנפקת מניות (ראה ביאור ה'13)
						יתרה ליום 31 בדצמבר 2017**
(67,271)	(67,271)					תנועה במהלך שנת 2018:
15,664			15,664			הפסד כולל לשנה
58,945			58,949	(*)	(4)	מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
83			83			רכישה במהופך (ראה ביאור ב'1)
6,500			6,500			מימוש כתבי אופציה
12,809	(69,949)	-	82,758	-	-	הנפקת מניות (ראה ביאור ז'13)
						יתרה ליום 31 בדצמבר 2018
(13,066)	(13,066)					תנועה במהלך שנת 2019:
4,630			4,630			הפסד כולל לשנה
(7)		(7)				מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
5,000			5,000			הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
325			325			הנפקת מניות (ראה ביאור ז'13)
9,691	(83,015)	(7)	92,713	-	-	מימוש כתבי אופציה
						יתרה ליום 31 בדצמבר 2019

* מייצג סכום הנמוך מאלף ש"ח.
 ** לאחר יישום למפרע של שיטת הרכישה במהופך, ראה ביאור ב'1.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

(המשך) - 1

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
*2017	2018	2019
אלפי ש"ח		
(548)	(2,413)	(182)
(24)	(3,286)	(1,800)
-	1,156	-
27	(35)	113
3	(2,165)	(1,687)
600	550	-
-	83	325
-	6,598	-
100	6,500	5,000
700	13,731	5,175
155	9,153	3,306
13	168	9,416
-	95	(130)
168	9,416	12,592

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת-
מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת (ראה נספח)

תזרימי מזומנים מפעילות השקעה:
רכישת רכוש קבוע
תמורה ממימוש נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך
רווח או הפסד
פיקדון משועבד
מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה

תזרימי מזומנים מפעילות מימון:
קבלת הלוואת גישור
תמורה ממימוש כתבי אופציה
מזומנים שנבעו מרכישה במהופך (ראה נספח ב')
תשלומי חכירה
תמורה מהנפקת מניות
מזומנים נטו שנבעו מפעילות מימון

גידול (קיטון) במזומנים ושווי מזומנים
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה
רווחים (הפסדים) מהפרשי שער, שערך מזומנים ושווי מזומנים,
ואחרים נטו
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לגמר השנה

* לאחר יישום למפרע של שיטת הרכישה במהופך, ראה ביאור ב'1.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

2 - (סיום)

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים (המשך)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2017*	2018	2019
אלפי ש"ח		
(1,516)	(67,271)	(13,066)
31	159	472
-	65	119
10	15,664	4,630
-	50,193	-
-	(95)	100
-	(95)	102
<u>(1,475)</u>	<u>(1,285)</u>	<u>(7,643)</u>
127	(1,172)	(690)
800	44	8,151
<u>927</u>	<u>(1,128)</u>	<u>7,461</u>
<u>(548)</u>	<u>(2,413)</u>	<u>(182)</u>

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

הפסד לשנה התאמות בגין:	
פחת והפחתות	
הפחתת נכס בגין זכויות שימוש	
שינוי בשווי נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד	
מרכיב ההטבה בגין אופציות הוצאות רישום למסחר	
הוצאות ריבית בגין חכירה	
הפסדים מהפרשי שער בגין מזומנים ושווי מזומנים	
שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות תפעוליים:	
קיטון (גידול) בחייבים ויתרות חובה	
גידול (קיטון) בספקים וזכאים אחרים	
מזומנים נטו ששימשו לפעולות	

ב. מזומנים שנבעו מרכישה במהופך:

הון חוזר (ללא מזומנים)	217
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד	(1,221)
הלוואת גישור	(1,150)
רישום השפעת הרכישה במהופך	58,945
הוצאות רישום למסחר	(50,193)
סך הכל מזומנים נטו שנבעו מרכישה במהופך	<u>6,598</u>

* לאחר יישום למפרע של שיטת הרכישה במהופך, ראה ביאור א'ב'.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 1 - כללי:

- א.** אלקטריאון וירלס בע"מ (לשעבר- ביומדיקס אינקובטור בע"מ) (להלן - החברה) עסקה עד ליום 6 במרס 2018, במישרין ובעקיפין באמצעות ספירהד השקעות (ביו) בע"מ (להלן - ספירהד), חברה בבעלותה המלאה, בהשקעות פיננסיות והחזקת השקעות בעיקר בתחום מדעי החיים.
- ביום 6 במרס 2018 הושלמה עסקת מיזוג בין החברה לבין אלקטריק רואד בע"מ (להלן- אלקטרוואד), במסגרתה רכשה החברה את מלוא הונה המונפק והנפרע של אלקטרוואד בתמורה להקצאת מניות וכתבי אופציה של החברה, אשר היוו במועד השלמת העסקה 66.7% מהונה המונפק והנפרע של החברה בדילול מלא.
- ביום 7 במרס 2018 שונה שמה של החברה מביומדיקס אינקובטור בע"מ לאלקטריאון וירלס בע"מ.
- ב.** החל ממועד השלמת המיזוג החברה פועלת, באמצעות אלקטרוואד, במחקר ופיתוח של טכנולוגיה להנעה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית באמצעות תשתית סלילים המוטמנת מתחת לנתיב הנסיעה. על אף שמבחינה משפטית החברה היא הרוכשת החשבונית של המניות, היות ובעלי השליטה של אלקטרוואד קיבלו לידם את השליטה בחברה, נקבע כי אלקטרוואד הינה הרוכשת החשבונית של הפעילות, ולפיכך טופלה העסקה בשנת 2018 בשיטת הרכישה במהופך. בהתאם לכך, הנכסים וההתחייבויות של אלקטרוואד (הרוכשת החשבונית) נרשמו בדוחות המאוחדים בהתאם לערכם המאזני ערב העסקה. תמורת הרכישה, בסך של כ-59 מיליון ש"ח, נקבעה בהתאם לשווי מכשירי ההונים של החברה (הנרכשת החשבונית) ביום השלמת העסקה. עודף התמורה על ערכם המאזני של הנכסים וההתחייבויות של החברה ערב העסקה בסך של 50.2 מיליון ש"ח נרשם כ"הוצאות רישום למסחר" במסגרת הדוח על ההפסד הכולל. בנוסף לעודף התמורה, נקפו לסעיף "הוצאות רישום למסחר" עלויות נוספות בגין העסקה המסתכמות בכ-1.6 מיליון ש"ח.
- מספרי השוואה בדוחות אלו הוצגו מחדש על מנת לשקף את המצב הכספי ותוצאות הפעילות של הקבוצה בהתאם לשיטת הרכישה במהופך.
- למידע נוסף בדבר עסקת המיזוג והפעולות שבוצעו במסגרתה, ראה ביאור 113'.
- ג.** בחודש מאי 2019 חתמה החברה השוודית (להלן - אלקטריאון AB), חברה נכדה של החברה אשר התאגדה בשוודיה לצורך ביצוע המכרז, על הסכם עם משרד התחבורה השוודי להקמת כביש כביש חשמלי לצורך הדגמה. הפרוייקט ממומן על ידי משרד התחבורה השוודי בסכום המוערך בכ-35 מיליון, ש"ח ראה ביאור 112'.
- ד.** הדוחות הכספיים המאוחדים כוללים את הדוחות הכספיים של החברה, של אלקטריאון AB של ספירהד ושל אלקטרוואד (להלן יחד- הקבוצה).
- ה.** נכון למועד הדוח על המצב הכספי החברה נמצאת בשלב מחקר ופיתוח, וטרם הפיקה הכנסות כלשהן. החברה בדעה כי מקורות המימון העומדים לרשותה יאפשרו לה את המשך פעילותה במתכונתה הנוכחית לפחות ל-12 חודשים ממועד החתימה על הדוחות הכספיים. יחד עם זאת, המשך פעילותה של החברה עד להשלמת פיתוח המוצר ומעבר לרווחיות מותנה בגיוס מקורות מימון נוספים בין אם באמצעות גיוסי הון או מענקים.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית:

א. בסיס ההצגה של הדוחות הכספיים:

הדוחות הכספיים של הקבוצה לימים 31 בדצמבר 2019 ו-2018 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019, מצייתים לתקני הדיווח הכספי הבינלאומיים (International Financial Reporting Standards) שהם תקנים ופרשנויות אשר פורסמו על ידי המוסד הבינלאומי לתקינה בחשבונאות (International Accounting Standard Board) (להלן - תקני ה-IFRS) וכוללים את הגילוי הנוסף הנדרש לפי תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010.

בהקשר להצגת דוחות כספיים אלה, ייצוין כדלקמן:

1) עיקרי המדיניות החשבונאית, המתוארים להלן, יושמו באופן עקבי ביחס לכל השנים המוצגות אלא אם צוין אחרת.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

א. בסיס ההצגה של הדוחות הכספיים (המשך):

- (2) הדוחות הכספיים נערכו בהתאם למוסכמת העלות ההיסטורית.
- (3) ערכת דוחות כספיים בהתאם לתקני ה-IFRS, דורשת שימוש באומדנים חשבונאיים מסוימים מהותיים. כמו כן, היא מחייבת את הנהלת הקבוצה להפעיל שיקול דעת בתהליך יישום מדיניותה החשבונאית של הקבוצה. בביאור 3 ניתן גילוי לתחומים בהם מעורבת מידה רבה של שיקול דעת או מורכבות, או תחומים בהם יש להנחות ולאומדנים השפעה מהותית על הדוחות הכספיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מהותית מהאומדנים וההנחות ששימשו את הנהלת הקבוצה.
- (4) הקבוצה מנתחת את ההוצאות שהוכרו ברווח או הפסד לפי שיטת סיווג המבוססת על מאפיין הפעילות של ההוצאות.
- (5) החברה לא צירפה לדוחות כספיים אלה מידע כספי נפרד בשל זניחות תוספת המידע. החברה מחזיקה בבעלות מלאה באלקטרוואד, אלקטריאון AB ובספירהד ונכון למועד הדוח על המצב הכספי כל פעילותה העסקית של הקבוצה מבוצעת באלקטרוואד, אשר משתקפת באופן מלא בדוח המאוחד של הקבוצה. נכון למועד הדוח על המצב הכספי לחברה, לאלקטריאון AB ולספירהד אין פעילות עסקית. לפיכך, פרסום דוחות כספיים נפרדים לא יהווה תוספת מידע מהותי למשקיע הסביר.

ב. תרגום יתרות ועסקות במטבע חוץ:

(1) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה

פריטים הנכללים בדוחות הכספיים של הקבוצה נמדדים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה פועלת הקבוצה (להלן - מטבע הפעילות). הדוחות הכספיים מוצגים בשקל חדש, שהוא מטבע הפעילות ומטבע ההצגה של החברה. להלן השינויים שחלו בתקופות המדווחות בשער החליפין של הדולר של ארה"ב (להלן - הדולר) מול השקל ובשער הקרונה שוודית (להלן - SEK) מול השקל:

<u>שיעור השינוי בשער החליפין של SEK מול השקל</u>	<u>שיעור השינוי בשער החליפין של הדולר מול השקל</u>	
(11.3)	(7.8)	שנה שהסתיימה ב 31 בדצמבר 2019
(0.8)	8.1	שנה שהסתיימה ב 31 בדצמבר 2018

שער החליפין של הדולר לעומת השקל ליום 31 בדצמבר 2019 הינו: 1 דולר = 3.456 ש"ח
שער החליפין של הדולר לעומת השקל ליום 31 בדצמבר 2018 הינו: 1 דולר = 3.748 ש"ח
שער החליפין של ה SEK לעומת השקל ליום 31 בדצמבר 2019 הינו: 1 יורו = 0.3715 ש"ח
שער החליפין של ה SEK לעומת השקל ליום 31 בדצמבר 2018 הינו: 1 יורו = 0.4189 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".

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

ב. תרגום יתרות ועסקות במטבע חוץ (המשך)

(3) תרגום דוחות כספיים של חברות הקבוצה

- 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.

ג. מזומנים ושוי מזומנים

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

ד. רכוש קבוע

הרכוש הקבוע נכלל לראשונה לפי עלות הרכישה. הרכוש הקבוע מוצג בעלות 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:

<u>שנים</u>	
6-7	ריהוט וציוד משרדי
5-7	מכונות וציוד
3	מחשבים וציוד הקפי

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

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

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

הוצאות אחרות בגין פיתוח, שאינן עומדות בתנאים אלה מוכרות כהוצאה בעת התהוותן. עלויות פיתוח שהוכרו בעבר כהוצאה אינן מוכרות כנכס בתקופה מאוחרת יותר. עד ליום 31 בדצמבר 2019, 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
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

1. 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, בגין קיימים תזרימי מזומנים מזהים נפרדים (יחידות מניבות מזומנים). נכסים לא-כספיים, למעט מוניטין, אשר חלה ירידה בערכם, נבחנים לצורך זיהוי ביטול אפשרי של ירידת הערך שהוכרה בגינם בכל תאריך דוח על המצב הכספי.

2. מענקים ממשלתיים

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

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

מענקים ממשלתיים מוכרים ונמדדים בהתאם ל- IFRS 9. 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.

3. הון מניות

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

4. 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
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

י. מסים נדחים

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

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

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

יא. 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.

תוכנית הטבה מוגדרת היא תוכנית להטבות עובד לאחר סיום העסקה שאינה תוכנית להפקדה מוגדרת.

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 שבגינן הם זכאים להפקדה.

(2) דמי חופשה והבראה

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

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

י.ב. תשלום מבוסס מניות

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

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

י.ג. הפסד למניה

חישוב הפסד למניה מבוסס ככלל על ההפסד המיוחס למניות הרגילות של החברה מחולק בממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות הקיימות במחזור במהלך התקופה. בחישוב הפסד המדולל למניה מתווסף לממוצע המניות הרגילות, ששימש לחישוב הבסיסי, גם הממוצע המשוקלל של מספר המניות שיונפקו, בהנחה שכל המניות הפוטנציאליות המדוללות יומרו למניות. המניות הפוטנציאליות מובאות בחשבון כאמור רק כאשר השפעתן הינה מדללת (מגדילה את הפסד למניה). מספר המניות ששימש לחישוב הפסד למניה בתקופות שלפני מועד הרכישה במהופך הותאם למפרע בהתאם ליחס ההחלפה שנקבע בהסכם המיזוג.

י.ד. חכירות:

1. מדיניות הקבוצה ביחס לחכירות שבהן הקבוצה היא החוכרת המיושמת החל מיום 1 בינואר 2019, לפי IFRS 16: תקן דיווח כספי בינלאומי 16 "חכירות" (להלן – IFRS 16)

הקבוצה חוכרת בניינים. הסכמי החכירה הינם לתקופה של בין 6 חודשים ל-8 שנים, אך עשויים לכלול אופציות הארכה.

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

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

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

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

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

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

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

יד. הכירות (המשך):

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

לאחר מועד תחילת החכירה, מודדת הקבוצה את נכס זכות השימוש בעלות, בניכוי פחת שנצבר והפסדים מירידת ערך שנצברו, מותאם בגין מדידה מחדש כלשהי של ההתחייבות בגין החכירה. הפחת על נכס זכות השימוש מחושב לפי שיטת הקו הישר, על פני אומדן אורך החיים השימושיים של הנכס המוחקר או תקופת החכירה, לפי הקצר מביניהם. להערכת החברה אורך החיים השימושיים של הבניינים הנו 5 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.

2. מדיניות הקבוצה ביחס לחכירות שבהן הקבוצה היא החוכרת עד ליום 31 בדצמבר 2018, לפי IAS 17:

הסכמי חכירה שבמסגרתם חלק מהותי של הסיכונים והתשואות של הבעלות נשמרים בידי המחכיר מסווגים כחוזי חכירה תפעולית. תשלומים המבוצעים במסגרת חכירה תפעולית (בניכוי תמריצים כלשהם המתקבלים מהמחכיר) נקפים לרווח או הפסד על בסיס שיטת הקו הישר על פני תקופת החכירה.

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

1) תקנים ותיקונים לתקנים קיימים אשר נכנסו לתוקף ומחייבים עבור תקופת דיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2019:

1. תקן דיווח כספי בינלאומי 16 "חכירות" (להלן - "IFRS 16" או "התקן")

IFRS 16 החליף עם יישומו לראשונה, את ההנחיות הקיימות כיום בתקן חשבונאות בינלאומי 17 "חכירות" ("IAS 17"). התקן עוסק בהכרה, מדידה, הצגה וגילוי של חכירות, וצפוי להיות בעל השפעה משמעותית בעיקר על הטיפול החשבונאי המיושם על ידי הצד החוכר בעסקת חכירה.

IFRS 16 משנה את ההנחיות הקיימות ב-IAS 17, ודורש מחוכרים להכיר בהתחייבות בגין חכירה, המשקפת את תשלומי החכירה העתידיים, ומנגד ב"נכס בגין זכות שימוש", וזאת בהתייחס לכלל חוזי החכירה (למעט האמור להלן). ללא הבחנה בין חכירה מימונית לבין חכירה תפעולית. IFRS 16 פוטר חוכרים מיישום הוראותיו עבור חכירות לטווח קצר ועבור חכירות בהן הנכס נשוא החכירה הינו בעל ערך נמוך.

IFRS 16 משנה גם את הגדרת "חכירה" ואת אופן הבחינה באם חוזה מכיל חכירה.

IFRS 16 דורש לטפל בכל רכיב חכירה בחוזה כחכירה בנפרד מרכיבים שאינם חכירה בחוזה. עם זאת, כהקלה מעשית, IFRS 16 מאפשר לחוכר לבחור, לפי קבוצות של נכס בסיס, שלא להפריד רכיבים שאינם חכירה מרכיבי חכירה, ובמקום זאת לטפל בכל רכיב חכירה וברכיבים כלשהם שאינם חכירה הקשורים אליו כרכיב חכירה יחיד.

עבור מחכירים, כללי החשבונאות במסגרת IFRS 16 נותרו דומים ברובם לאלה שב-IAS 17, כך שמחכירים ימשיכו ויסווגו חכירות, כחכירות תפעוליות או כחכירות מימוניות, בדומה לכללים שב-IAS 17.

בהקשר זה, מצוין IFRS 16 כי חכירות משנה מסווגות בהתייחס לנכס זכות השימוש הנובע מהחכירה הראשית ולא בהתייחס לנכס הבסיס. חכירות משנה מסווגות כחכירות תפעוליות בעת יישום IAS 17 וכחכירות מימוניות בעת יישום IFRS 16, יטופלו כחכירה מימונית חדשה שהתקשרות בה הייתה במועד היישום לראשונה של IFRS 16.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

טו. תקני דיווח כספי בינלאומיים חדשים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשות (המשך):

הקבוצה מיישמת את IFRS 16, באופן רטרואספקטיבי, החל מיום 1 בינואר 2019, בהתאם להוראת המעבר המאפשרת הכרה בהשפעה המצטברת של היישום לראשונה כתיאום ליתרת הפתיחה של העודפים ליום 1 בינואר 2019 (כלומר, ללא תיקון מספרי ההשוואה לתקופות הדיווח הקודמות).

ביחס לעסקאות שבהן הקבוצה היא החוכרת, במועד היישום לראשונה של התקן הקבוצה הכירה בהתחייבויות בגין חכירה, עבור חכירות שסווגו קודם לכן כחכירות תפעוליות, בהתאם לערך הנוכחי של תשלומי החכירה שנתרו, המהווים על ידי שימוש בשיעור הריבית התוספתי של החוכר במועד היישום לראשונה. במקביל, בחרה הקבוצה להכיר בנכסים בגין זכויות השימוש בנכסים החכורים בסכום השווה לסכום ההתחייבויות בגין חכירה, כשהוא מותאם בגין הסכום של תשלומי חכירה כלשהם ששולמו מראש או שנצברו המתייחסים לחכירות אלה. כתוצאה מכך, ליישום לראשונה של התקן לא הייתה השפעה על יתרת העודפים.

יצוין כי במסגרת היישום לראשונה של התקן ולאחר מכן, בחרה הקבוצה להשתמש בהקלות המעשיות הבאות:

- (א) לא להעריך מחדש האם חוזה מכיל חכירה במועד היישום לראשונה. הקבוצה מיישמת את התקן לחוזים שזוהו קודם לכן כחכירות בהתאם ל- IAS 17 ו- IFRIC 4 בלבד.
- (ב) לגבי חכירות שבהן היא החוכרת, ליישם שיעור היוון יחיד לתיק של חכירות עם מאפיינים דומים באופן סביר.
- (ג) לגבי חכירות שבהן היא החוכרת, להסתמך על ההערכה האם חכירות הן מכבידות, בעת יישום IAS 37 מיד לפני מועד היישום לראשונה של התקן כחלופה לביצוע בדיקת ירידת ערך.
- (ד) לגבי חכירות שבהן היא החוכרת, לא להכיר בנכס זכות שימוש ובהתחייבות בגין חכירה אשר תקופת החכירה שלהן מסתיימת תוך 12 חודשים ממועד היישום לראשונה.
- (ה) לגבי חכירות שבהן היא החוכרת, לא לכלול עלויות ישירות ראשוניות במדידה של נכס זכות השימוש במועד היישום לראשונה.
- (ו) לגבי חכירות שבהן היא החוכרת, להשתמש ב"ראייה לאחור" לצורך קביעת תקופת החכירה במצב בו החוזה כולל אופציות להאריך או לבטל את החכירה.

כמו כן, יצוין כי הקבוצה בחרה ליישם את הפטור מהכרה לחכירות לטווח קצר ולחכירות שבהן נכס הבסיס הוא בעל ערך נמוך.

הממוצע המשוקלל של שיעור הריבית התוספתי שיושם להיוון ההתחייבויות בגין חכירה שהוכרו בדוח על המצב הכספי ליום 1 בינואר 2019 הינו 13.56%.

ליישומו לראשונה של IFRS 16 לא הייתה השפעה מהותית על הדוחות הכספיים של הקבוצה.

2. פרשנות מספר 23 (להלן - IFRIC 23)

IFRIC 23 מבהיר כיצד יש ליישם את הוראות ההכרה והמדידה של תקן חשבונאות בינלאומי 12 "מסים על הכנסה" במקרה בו קיימת אי-וודאות הנוגעת למסים על הכנסה.

אי-וודאות בנוגע למיסים על הכנסה הינה כל טיפול מיסוי המיושם על ידי ישות כאשר קיים חוסר וודאות לגבי השאלה באם טיפול מיסוי זה יהיה מקובל גם על רשויות המס. חוסר הוודאות עשוי להתקיים עד לקבלת החלטה עתידית על ידי רשות המס הרלוונטית או על ידי בית משפט. בהתאם, מחלוקת עם רשויות המס או בחינה שמתבצעת על ידי רשויות המס לגבי טיפול מיסוי מסוים עשויות להשפיע על הטיפול החשבונאי שמיושם על ידי הישות לגבי נכס או התחייבות מסים שוטפים או נדחים הנובעים מהטיפול המיסוי האמור. IFRIC 23 מספק הנחיות בנוגע לטיפול החשבונאי בסוגיות הבאות הנוגעות לאי-וודאות בנוגע למיסים על הכנסה:

- (1) אופן קביעת יחידת המדידה לבחינת הטיפול החשבונאי
- (2) ההנחות שעל ישות להניח בקשר עם בחינת טיפולים מיסויים על ידי רשויות המס;
- (3) אופן קביעת ההכנסה החייבת לצורכי מס (ההפסד לצורכי מס), בסיסי המס, הפסדים; והעברה וזיכוי מס שטרם נוצלו ושיעורי המס, בהתייחס לאי-וודאויות כאמור;
- (4) הטיפול בשינויים שחלים בעובדות ובנסיבות.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

טו. תקני דיווח כספי בינלאומיים חדשים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשות (המשך):

ליישום לראשונה של IFRIC 23 לא הייתה השפעה מהותית על הדוחות המאוחדים של הקבוצה.

(2) תקנים, תיקונים ופרשנויות שעדיין אינם בתוקף והחברה לא בחרה באימוצם המוקדם

1. 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:

- התחייבות תסווג כהתחייבות לא שוטפת אם לישות יש זכות מהותית (substantive right) לדחות את סילוק ההתחייבות למשך לפחות 12 חודש 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.
- זכות מהותית כאמור קיימת רק במידה והישות עומדת בתנאים הרלוונטיים בתאריך המאזן.
- "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 רטרואקטיבי לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2022 או לאחריו. בהתאם להוראות התיקון, יישומו המוקדם אפשרי. הקבוצה בוחנת את השפעת התיקון ל-1 IAS על דוחותיה הכספיים. או לחילופין ליישום לראשונה של התיקון ל-1 IAS לא צפויה להיות השפעה מהותית על הדוחות המאוחדים של הקבוצה.

2. תיקונים לתקן חשבונאות בינלאומי 8 "מדיניות חשבונאית, שינויים באומדנים חשבונאיים וטעויות" (להלן - התיקון ל-8 IAS) ולתקן חשבונאות בינלאומי 1 "הצגת דוחות כספיים" (להלן - התיקון ל-1 IAS)

התיקון ל-8 IAS, התיקון ל-1 IAS והתיקונים שבאו בעקבותיהם לתקני דיווח כספי בינלאומיים אחרים:

1. משתמשים בהגדרה עקבית של מהותיות על פני התקנים השונים והמסגרת המושגית;
2. מבהירים את ההסבר של הגדרת המהותיות; וכן
3. משלבים חלק מההנחיות ב-1 IAS הנוגעות למידע שאינו מהותי.

ההגדרה המתוקנת הינה כדלקמן:

"מידע הוא מהותי אם ניתן לצפות באופן סביר כי השמטתו, הצגתו המוטעית או הסתרתו ישפיעו על החלטות שהמשתמשים העיקריים של דיווח כספי למטרות כלליות מקבלים על סמך הדיווח הכספי האמור, אשר מספק מידע על ישות מדווחת ספציפית."

התיקונים האמורים יישומו באופן פרוספקטיבי לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2020 או לאחריו. בהתאם להוראות התיקונים, יישומם המוקדם אפשרי. ליישום לראשונה של התיקונים לא צפויה להיות השפעה מהותית על הדוחות הכספיים של הקבוצה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 3 - אומדנים ושיקולי דעת חשבונאיים מהותיים

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

(1) מענקים מהרשות לחדשנות

כאמור בביאור 2, על הנהלת הקבוצה לבחון האם קיים ביטחון סביר שהמענק שהתקבל לא יוחזר. כמו כן, במצב בו במועד ההכרה הראשוני נזקף המענק לדוח רווח והפסד, על הנהלת הקבוצה לבחון האם נוצרה הסתברות ברמה של ביטחון סביר להצלחת הפרויקט ולתשלום תמלוגים בגינו לרשות לחדשנות. לדעת הנהלת הקבוצה נכון לימים 31 בדצמבר 2018 ו-2019, לא קיים ביטחון סביר כי ישולמו תמלוגים לרשות לחדשנות ולכן לא הכירה הקבוצה בהתחייבות פיננסית בדוחות הכספיים.

(2) מענקים ממנהל התחבורה השוודי

כאמור בביאור 2, על הנהלת הקבוצה לבחון האם קיים ביטחון סביר שהמענק שהתקבל לא יוחזר. כמו כן, במצב בו במועד ההכרה הראשוני נזקף המענק לדוח רווח והפסד, על הנהלת הקבוצה לבחון האם נוצרה הסתברות ברמה של ביטחון סביר להצלחת הפרויקט. המענקים מוכרים ברווח או הפסד על בסיס שיטתי על פני התקופות שבהן הקבוצה מכירה בעלויות המתייחסות (שבגין המענקים מיועדים לתת פיצוי) כהוצאות.

(3) הוצאות פיתוח

כאמור בביאור 2, עלויות פיתוח יהוונו רק באם התקיימו התנאים המפורטים בביאור האמור. היוון העלויות יהיה מבוסס על שיקול דעתה של הנהלה כי אכן הקבוצה עומדת בתנאים להיוון. להערכת הנהלת הקבוצה נכון לימים 31 בדצמבר 2018 ו-2019 לא התקיימו התנאים האמורים לעיל, ולכן לא הונו עלויות פיתוח.

(4) שווי הוגן של מכשירים הוניים של החברה

שוויים הוגן של מכשירים הוניים של החברה אשר הוקצו לעובדים, נקבע באמצעות שימוש בשיטות להערכת שווי. הקבוצה מפעילה שיקול דעת, לצורך בחירת שיטות הערכה שונות ולצורך הנחת הנחות, המבוססות בעיקרן על תנאי השוק הקיימים בכל תאריך דוח על המצב הכספי. באשר לפרמטרים ששימשו את החברה למדידת שווי הוגן ראה ביאורים 13 ו-13'.

ביאור 4 - מכשירים פיננסיים ניהול סיכונים פיננסיים:

ניהול סיכונים פיננסיים:

א. גורמי סיכון פיננסיים

פעילויות הקבוצה חושפות אותה למגוון סיכונים פיננסיים: סיכונים מטבע, סיכונים אשראי וסיכונים נדילות. 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. ניהול הסיכונים מתבצע על ידי מנכ"ל החברה ומנכ"ל הכספים.

ב. סיכון נדילות

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.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 4 - מכשירים פיננסיים ניהול סיכונים פיננסיים (המשך):

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.

ביאור 5 - מזומנים ושוי מזומנים:

א. פירוט לפי מטבעות:

31 בדצמבר	
2018	2019
אלפי ש"ח	
8,112	3,415
1,304	9,177
<u>9,416</u>	<u>12,592</u>

בשקלים
במטבע חוץ

ב. פקדון משועבד

לימים 31 בדצמבר 2019 ו-2018 לחברה פקדון משועבד בסך של 45 אלפי ש"ח ו-158 אלפי ש"ח, בהתאמה. הפקדון מוצג בדוח על המצב הכספי במסגרת סעיף נכסים שאינם שוטפים.

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה:

31 בדצמבר	
2018	2019
אלפי ש"ח	
382	568
735	1,362
53	93
155	-
4	11
<u>1,329</u>	<u>2,034</u>

מע"מ
חייבים בגין השתתפות בהוצאות מו"פ
הוצאות מראש
מקדמות לספקים
אחרים

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

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 7 - רכוש קבוע:

הרכב הרכוש והפחת שנצבר בגינו, לפי קבוצות עיקריות, והתנועה בהם בשנת 2019 הינן:

יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2018	פחת שנצבר			העלות			
	יתרה לגמר השנה	תוספת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר השנה	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	
	אלפי ש"ח						
168	7	7	*	175	168	7	ריהוט וציוד משרדי
757	164	77	87	921	736	185	מכונות וציוד
91	41	28	13	132	73	59	מחשבים וציוד היקפי
3,570	485	360	125	4,055	823	3,232	שיפורים במושכר
<u>4,586</u>	<u>697</u>	<u>472</u>	<u>225</u>	<u>5,283</u>	<u>1,800</u>	<u>3,483</u>	

הרכב הרכוש והפחת שנצבר בגינו, לפי קבוצות עיקריות, והתנועה בהם בשנת 2018 הינן:

יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2018	פחת שנצבר			העלות			
	יתרה לגמר השנה	תוספת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר השנה	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	
	אלפי ש"ח						
7	*	*	*	7	7	*	ריהוט וציוד משרדי
98	87	29	58	185	26	159	מכונות וציוד
46	13	6	7	59	48	11	מחשבים וציוד היקפי
3,107	125	124	1	3,232	3,205	27	שיפורים במושכר
<u>3,258</u>	<u>225</u>	<u>159</u>	<u>66</u>	<u>3,483</u>	<u>3,286</u>	<u>197</u>	

* מייצג סכום הנמוך מאלף ש"ח.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות:

כאמור בביאור 2 יד, החל מיום 1 בינואר 2019, הקבוצה מיישמת את תקן IFRS 16. ביאור זה מתייחס לחכירות שבהן הקבוצה הינה החוכרת.

א. נכסים בגין זכות שימוש:

סה"כ	בניינים	
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	
614	614	העלות:
-	-	יתרה ליום 1 בינואר 2019 (כתוצאה מאימוץ לראשונה של IFRS 16)
-	-	שינויים במהלך השנה:
-	-	תוספות
-	-	גריעות
<u>614</u>	<u>614</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר 2019
-	-	פחת וירידת ערך שנצברו:
-	-	יתרה ליום 1 בינואר 2019
119	119	שינויים במהלך השנה:
-	-	פחת
-	-	גריעות
<u>119</u>	<u>119</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר 2019
<u>614</u>	<u>614</u>	יתרת העלות המופחתת ליום 1 בינואר 2019
<u>495</u>	<u>495</u>	יתרת העלות המופחתת ליום 31 בדצמבר 2019

ב. התחייבויות בגין חכירות:

סה"כ	בניינים	
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	
764	764	יתרה ליום 1 בינואר 2019
-	-	שינויים במהלך השנה:
-	-	תוספות
-	-	גריעות
100	100	הוצאות ריבית
150	150	תשלומים בגין חכירה
<u>714</u>	<u>714</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר 2019
202	202	חלויות שוטפות של התחייבויות בגין חכירות
512	512	התחייבויות בגין חכירות לזמן ארוך
<u>714</u>	<u>714</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר 2019

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 9 – מסים על ההכנסה:

א. מסוי החברה והחברות הבנות

שיעורי המס

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

בחודש דצמבר 2016, פורסם חוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב לשנות התקציב 2017 ו-2018), התשע"ז-2016, אשר קבע הפחתה נוספת של מס החברות משיעור של 25% לשיעור של 23%. יחד עם זאת, נקבעה במסגרת החוק האמור הוראת שעה לפיה שיעור מס החברות בשנת 2017 יהיה 24%. כפועל יוצא, שיעור מס החברות שיחול בשנת 2017 יהיה 24% ושיעור מס החברות שיחול משנת 2018 ואילך יהיה 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. שיעורי המס העיקריים שחלו בשנת 2019 על חברה נכדה המאוגדת מחוץ לישראל הינם:

חברה המאוגדת בשוודיה - שיעור מס של 21.4% החל משנת 2021 שיעור המס יופחת ל 20.6%.

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 2019 מסתכמים לכ-2.3 מיליון ש"ח. יתרת הפסדים להעברה של החברות הבנות ליום 31 בדצמבר 2019 מסתכמים לכ-7 מיליון ש"ח.

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

בהתאם להסדר מיסוי בין החברה לבין רשות המיסים מיום 28 בפברואר 2018, לאחר השלמת עיסקת המיזוג עם אלקטרואד, יתרת הפסדים לצרכי מס שיהיו בחברה ובספירהד ליום השלמת המיזוג, יימחקו ולא יותרו בקיזוז לצרכי מס בכל דרך שהיא.

ד. שומות מס

ביום 19 בנובמבר 2015, אישרה הכנסת בקריאה שנייה ושלישית את הצעת חוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב לשנות התקציב 2015 ו-2016), התשע"ה-2015, במסגרתו נכלל תיקון לפקודת מס הכנסה אשר האריך את תקופת ההתיישנות של שומות עצמיות המוגשות על ידי נישומים, לגבי שומות עצמיות בגין שנת המס 2013 ואילך, לתקופה של 4 שנים מתום שנת המס בה הוגשה השומה. עד למועד אישור התיקון האמור עמדה תקופת ההתיישנות של שומות עצמיות על 3 שנים מתום שנת המס בה הוגשה השומה.

בהתאם, על פי הוראות הדין, שומות עצמיות שהוגשו על ידי החברה והחברות הבנות עד שנת 2014 נחשבות כסופיות (בכפוף למועדי הגשת הדוחות וקביעות תקופת ההתיישנות על פי דין).

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 9 – מסים על ההכנסה (המשך):

ה. מסים על הכנסה הכלולים בדוחות על הרווח או הפסד

31 בדצמבר		
2018	2019	
אלפי ש"ח		
-	32	מסים בגין שנים קודמות
-	32	

ביאור 10 - זכאים ויתרות זכות:

הרכב זכאים ויתרות זכות:

31 בדצמבר		
2018	2019	
אלפי ש"ח		
652	1,016	עובדים ומוסדות בגין עובדים
-	6,140	מענקים שהתקבלו מראש
186	573	הפרשה לחופשה והבראה
214	11	הלוואה מבעלי מניות
339	616	הוצאות לשלם
1,391	8,356	

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

ביאור 11 - התחייבות בשל סיום יחסי עובד - מעביד:

- א.** בהתאם לחוקי העבודה ולהסכמי העבודה בתוקף בארץ, חייבת הקבוצה בתשלום פיצויי פרישה ופנסיה לעובדים שיפוטרו 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 מכוסה על ידי הפקדות שוטפות בתוכניות הפקדה מוגדרות. הסכומים שהופקדו כאמור אינם כלולים בדוחות על המצב הכספי.

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות:

א. הסכם שכירות

בחודש ינואר 2018 התקשרה הקבוצה עם צד ג' בהסכם שכירות לשטח עליו מקימה הקבוצה מתקנים אשר ישמשו אותה להמשך פעילות מחקר ופיתוח, ובין היתר להקמת כביש ניסוי. על פי ההסכם, תקופת השכירות הינה מיום 1 במרס 2018 ועד ליום 28 בפברואר 2021, כאשר לקבוצה ניתנה האופציה להאריך את ההסכם ב-3 שנים נוספות. דמי השכירות החודשיים הינו כ-19 אלפי ש"ח, כאשר במסגרת ההסכם נקבע כי ככל שהקבוצה תשקיע בהקמת המתקנים סכום של לפחות 1.5 מיליון ש"ח, הקבוצה תהיה פטורה מדמי שכירות במהלך השנה הראשונה, ובמהלך השנה השנייה תשלם דמי שכירות מופחתים בסך של כ-15 אלפי ש"ח.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

ב. תמלוגים לרשות לחדשנות

לקבוצה התחייבויות לתשלום תמלוגים לרשות הלאומית לחדשנות טכנולוגית (להלן- "רשות לחדשנות").
התמלוגים מחושבים על בסיס התמורה ממכירת מוצרים שבפיתוחם השתתפה הממשלה בדרך של מענקים.
בהתאם לתנאי ההשתתפות כאמור ישולמו לרשות לחדשנות תמלוגים בשיעור של 3% מסכום המכירות של המוצרים שבפיתוחם השתתפה הרשות לחדשנות בשלוש השנים הראשונות, ממועד תחילת ההחזר, 3.5% מסכום המכירות החל מהשנה הרביעית ועד לפרעון מלא של סכום המענק שהתקבל על ידי הקבוצה, כשהוא צמוד לדולר, בתוספת ריבית שנתית בגובה ריבית הליבור.
לימים 31 בדצמבר 2019 ו-2018 לא הוכרה התחייבות לתמלוגים לרשות לחדשנות מאחר והקבוצה אינה צופה הכנסות בעתיד הנראה לעין.

ג. הון הטבע:

ביום 5 במרס 2015, נחתם הסכם רכישת מניות החברה עם הון הטבע, מרכז טכנולוגי לאנרגיה מתחדשת בנגב ובערבה שהוקם בהתאם להוראת מנכ"ל 8.14 של משרד הכלכלה והתעשייה. במסגרת ההסכם ניתן לחברה מימון כמפורט להלן:

- 1) החברה זכאית למימון ממשלתי מהרשות לחדשנות באמצעות מענק בגובה 2,125 אלפי ש"ח המהווה 85% מתקציב הפרויקט המאושר בסך 2,500 אלפי ש"ח למשך שנתיים (להלן- "תקופת ההסכם").
המענק יועבר לחברה באמצעות הון הטבע, בהתאם למועדים ולסכומים שיועברו אליהם מהרשות לחדשנות או במועד קודם לקבלת כספי המענק אליהם, בהתאם להחלטתם.
- 2) בהתאם להוראת מנכ"ל 8.14 הון הטבע תשלים את המימון הממשלתי, כלומר תשקיע בחברה סך של 375 אלפי ש"ח, המהווים 15% מתקציב הפרויקט (להלן- "המימון המשלים").
- 3) הון הטבע השקיעה 500 אלפי ש"ח נוספים בחברה (להלן- "המימון הנוסף") בתמורה להקצאת מניות בכורה סדרה א'.

במועד החתימה על ההסכם, ובתמורה למתואר לעיל, הנפיקה החברה להון הטבע 62,783 מניות רגילות בנות 0.01 ש"ח ע.ג כל אחת ו- 25,852 מניות בכורה סדרה א' בנות 0.01 ש"ח ע.ג כל אחת.

כמו כן, במסגרת ההסכם נקבע כי לחברה האפשרות לגייס סכום נוסף של עד מיליון ש"ח באחת מהדרכים הבאות:

- 1) באמצעות מימוש אופציה שהוענקה לחברה על ידי הון הטבע. האופציה ניתנת למימוש על ידי החברה עד תום תקופת ההסכם.
- 2) באמצעות הקצאת מניות למשקיע נוסף עד ליום 31 בדצמבר 2015.

בנוסף, בהתאם להסכם הון הטבע תספק לחברה שירותים מקצועיים ואחרים לצורך תפעול שוטף של החברה. תמורת שירותים אלו, החברה תשלם להון הטבע תקורות בגובה 20% מהוצאות השכר השנתיות. כמו כן, במסגרת ההסכם נקבע כי החברה תקצה להון הטבע כתבי אופציה לרכישת 13,638 מניות בכורה נוספות, ככל שיושלם גיוס ממשקיע נוסף עד ליום 31 בדצמבר 2015, ובכפוף לכך שהון הטבע תספק לחברה שירותים נוספים החל מחודש ינואר 2016, מלבד השירותים לעיל. לאור העובדה שהחברה לא השלימה גיוס כאמור, פקעו כתבי האופציה ביום 31 בדצמבר 2015.

כמו כן, במסגרת ההסכם נקבע כי ככל שהחברה לא תשלים גיוס הון ממשקיע נוסף כמתואר לעיל עד ליום 31 בדצמבר 2015, יוקצו להון הטבע ללא תמורה 3,589 מניות רגילות ו- 1,478 מניות בכורה סדרה א' (להלן- "המניות הנוספות").

לאור העובדה שלא הושלם גיוס נוסף עד ליום 31 בדצמבר 2015, הוקצו בחודש ינואר 2016 להון הטבע המניות הנוספות.

במועד חתימת ההסכם, הכירה החברה בגידול בהון בגובה הסכום המצרפי של התמורה במזומן ושווי השירותים שיתקבלו מהון הטבע, בניכוי סכום התקורות שיחויבו ובניכוי עלויות הנפקה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

עד ליום 31 בדצמבר 2017 העבירה הון הטבע לחברה את מלוא סכום מימון המדינה לפי תוכנית המדען בסך של 2,125 אלפי ש"ח. סכום זה עולה על הסכום אותו זכאית החברה לקבל בכ- 443 אלפי ש"ח. הסכום העודף היווה מקדמה שהועברה מהון הטבע לחברה (להלן: "המקדמה").

ביום 30 באוקטובר 2017 חתמה הון הטבע על כתב ויתור בקשר עם המקדמה, ולפיו הון הטבע מסכימה ומתחייבת כי החזר המקדמה להון הטבע כאמור יתבצע אך ורק מכספי מימון המדינה אשר יועברו ישירות להון הטבע על ידי המדען הראשי בגין תוכנית המדען הראשי, אם וככל שיועברו, וכי בכל עת בה יתקבלו כספי מימון המדינה בגין תוכנית המדען הראשי אצל הון הטבע ישמשו אותה כספים אלה לפירעון המקדמה. בכל מקרה בו המדען הראשי לא יעביר חלק ו/או את מלוא סכום מימון המדינה להון הטבע, לא תקום להון הטבע זכות להחזר המקדמה, כולה או מקצתה, לפי העניין. במקרה כאמור הון הטבע אישרה כי אין ולא תהיה לה ו/או למי מטעמה כל טענה, דרישה או תביעה, מכל מין וסוג שהוא, כלפי החברה ו/או כלפי מי מטעמה בקשר עם המקדמה כאמור. גריעת המקדמה הוכרה כקרן הון בגין הטבה מבעל שליטה.

ד. ביום 21 בדצמבר 2017 קיבלה הקבוצה מועדת המחקר ברשות החדשנות במשרד הכלכלה אישור למענק בשיעור של 50% מהשקעתה של דן בחברה במסגרת מימוש כתבי אופציה א', ב, ו-ג'. סכום המענק הינו 4.05 מיליוני ש"ח, אשר מותנים בהשקעה של דן בסכום של 8.1 מיליוני ש"ח.

המענק אושר במסגרת התוכנית הלאומית לתחבורה חכמה של משרד ראש הממשלה, שמטרתה הפחתת התלות העולמית בנפט על ידי הפיכת ישראל למוקד של תעשייה וידע בתחום תחליפי הנפט והתחבורה החכמה. על פי תנאי המענק, החברה תשלם לרשות החדשנות תמלוגים בשיעור של 3%-5% מהכנסות, וזאת עד לגובה המענק.

במהלך שנת 2018, בסמוך לאחר השקעתה של דן בחברה, קיבלה החברה מענקים בסכום כולל של 4.05 מיליוני ש"ח, אשר הוכרו כקיזוז מהוצאות מחקר ופיתוח בדוח על ההפסד הכולל.

ה. בחודש מאי 2019 הודיעה לחברה ועדת המחקר ברשות החדשנות, כי אושר לחברה תקציב בסך של כ-9.3 מיליוני ש"ח, בשיעור השתתפות של 75% לביצוע פרויקט פיילוט בתל-אביב, בשיתוף עם דן- חברה לתחבורה ציבורית בע"מ, אשר מחזיקה בכ-16% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה. נכון למועד הדוח על המצב הכספי ה 31 בדצמבר 2019 הפרויקט החל והוכרו מענקים בסך 2.6 מיליוני ש"ח מתוך התקציב שאושר.

ו. ביום 12 באפריל 2019 זכתה חברה נכדה של החברה, אשר התאגדה בשוודיה לצורך ביצוע המכרז, במכרז של מנהל התחבורה השוודי להדגמת טכנולוגיית כביש חשמלי בשוודיה. החברה הנכדה תפרוס ותתקין, על גבי כביש קיים, את טכנולוגיית החברה לאורך מסלול של 1.6 ק"מ. על גבי הכביש שיצויד בטכנולוגיית החברה, מתוכננת הנעה של אוטובוס חשמלי אשר ישמש כשאטל ציבורי ומשאית חשמלית אשר תיבחן על ידי נהג מקצועי. מטרת הניסוי הינה לבחון את מוכנות המערכת שפותחה על ידי החברה להתקנה בפרויקטים בהיקפים גדולים יותר על גבי כבישים מהירים. החברה הנכדה התקשרה עם צדדים שלישיים אשר יעניקו לחברה חלק מהשירותים נשוא המכרז. הפרויקט צפוי להיות ממומן בסכום של כ-35 מיליוני ש"ח על ידי משרד התחבורה השוודי. החברה מעריכה כי הפרויקט צפוי להמשך כ-3 שנים.

ביום 16 במאי 2019 חתמה החברה על ההסכם לעיל.

ז. הסכם להסדרת חובות

על מנת לאפשר את פעילות החברה עד לקבלת יתרת כספי מענק ממשרד האנרגיה במסגרת תוכנית "חלוץ" (להלן: "התוכנית") ו-"המענק"), פנתה החברה לחלק מבעלי מניותיה (להלן: "המלווים") בבקשה להעמיד לה הלוואה בסך כולל של 214 אלפי ש"ח (קרו) (להלן: "ההלוואה"). כמו כן, פנתה החברה למייסדי החברה בבקשה להפחתת שכר זמנית. נכון למועד הדוח על המצב הכספי, העמידו המלווים לחברה את מלוא סכום ההלוואה ומייסדי החברה נתנו

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

את הסכמתם להפחתת השכר החל מחודש דצמבר 2016 ועד לחודש ספטמבר 2017. יתרות אלו כלולות במסגרת סעיף זכאים ויתרות זכות בדוח על המצב הכספי.

ביום 24 באוקטובר 2017 נחתם הסכם להסדרת ההלוואה וחוב החברה בגין השכר לפיו ההלוואה תישא ריבית לפי תקנות מס הכנסה, והחזר ההלוואה והחוב בגין הפרשי שכר יתבצע מתוך כספי המענק וסכומים נוספים כפי שהוגדרו בהסכם, בכפוף להתקיימות התנאים המתלים שנקבעו בהסכם.

כמו כן נקבע, כי בכל מקרה בו החברה לא תקבל חלק ו/או את מלוא סכום המענק, לא תקום למייסדי החברה זכות כלשהי לפירעון ו/או להחזר החוב בגין הפרשי השכר, כולו או מקצתו, ובמקרה כאמור מייסדי החברה מאשרים, כל אחד בנפרד, כי אין ולא תהיה להם ו/או למי מטעמם כל טענה, דרישה או תביעה, מכל מין וסוג שהוא, כלפי החברה ו/או כלפי מי מטעמה ו/או כלפי אלקטריאון, בקשר עם החזר החוב הנ"ל.

בחודש מרס 2019, פרעה החברה סך של 203 אלפי ש"ח מתוך החובות הכלולים בהסדר החובות.

ביאור 13 - הון:

א. הרכב הון מניות:

31 בדצמבר 2019	
מונפק ונפרע	רשום
כמות המניות באלפים	
8,452	20,000

מניות רגילות ללא ערך נקוב

31 בדצמבר 2018	
מונפק ונפרע	רשום
כמות מניות באלפים	
8,089	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. מניות בכורה א'

בשנים 2015 ו-2016 הנפיקה אלקטרוואד להון הטבע מניות בכורה א' בנות 0.01 ש"ח ערך נקוב, כל אחת, ראה גם ביאור 12ג'. מניות הבכורה מקנות לבעליהן זכות הצבעה וזכות להשתתף ברווחים ביחד עם המניות הרגילות וכן את הזכויות הבאות:

- (1) מחזיקי מניות בכורה יהיו זכאים במקרה של פירוק או מכירת החברה לקבל בעדיפות על כל בעלי המניות הרגילות סכום השווה למחיר המניה המקורי (8 דולר) למניה, בניכוי דיבידנדים ששולמו, וכן להמיר את מניות הבכורה למניות רגילות וליהנות מחלוקה המגיעה לבעלי המניות הרגילות.
- (2) למחזיקי מניות בכורה תהיה גם עדיפות על פני בעלי המניות הרגילות בקשר לתשלום דיבידנדים. הדיבידנד המועדף ישולם בסכום השווה ל- 4% ממחיר המניה המקורי עבור כל שנה ממועד הקצאתן, בניכוי דיבידנדים ששולמו.
- (3) מניות הבכורה ניתנות להמרה למניות רגילות ביחס של 1:1. בכל אחד מהמקרים הבאים, מניות הבכורה מומרות למניות רגילות וכל הזכויות העודפות מתבטלות יחד עם ההמרה: (א) הנפקה ציבורית ראשונית של החברה בשווי חברה מעל 50 מיליון דולר ארה"ב עם גיוס של לפחות 10 מיליון דולר ארה"ב, (ב) החלטה של רוב בעלי מניות הבכורה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

ביום 6 במרס 2018 הושלמה עיסקת המיזוג עם אלקטרוואד, וכל מניות הבכורה הומרו למניות רגילות של החברה.

ד. תשלום מבוסס מניות

- (1) ביום 18 בינואר 2014 הוחלט להעניק ליועץ של החברה כתבי אופציה למניות רגילות בנות 0.01 ש"ח ע.ג. המהוות 0.5% ממניות החברה לאותו מועד. כמו כן, נקבע בהסכם כי ככל שיושלם פרוייקט מסויים עם משרד התחבורה, יהיה זכאי היועץ לכתבי אופציה נוספים בשיעור של 0.5%. הפרוייקט כאמור לא הושלם. האופציות תובשלנה על פני תקופה של ארבע שנים, כאשר 25% מהאופציות תובשלנה בתום שנה ממועד העניקה, והיתר תובשלנה בחלקים שווים על פני 36 חודשים בתום כל חודש לאחר מכן. ביום 6 במרס 2018 הושלמה עיסקת המיזוג עם אלקטרוואד, וכתבי האופציה למניות אלקטרוואד הוחלפו לכתבי אופציה של החברה.
- (2) באשר להענקת אופציות אשר בוצעה כחלק מעיסקת המיזוג, ראה ביאור 13'ו' להלן.
- (3) ביום 8 באוגוסט 2018 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הענקת 187,973 כתבי אופציה ל-2 דירקטורים בחברה. כתבי האופציה ניתנים למימוש בתמורה לתוספת מימוש של 18 ש"ח למניה, והם יובשלו במנות רבעוניות על פני 3 שנים ממועד השלמת עיסקת המיזוג. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש במשך 3 שנים ממועד ההעניקה. 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 ההעניקה. שווי ההעניקה ביחד עם השווי התוספתי הנובע משינוי התנאים הסתכם לכ-1.9 מיליון ש"ח אשר יוכרו על פני תקופת ההבשלה. השווי ההוגן במועד ההעניקה המקורי חושב על בסיס הפרמטרים הבאים: מועד מימוש חזוי של 3 שנים, סטיית תקן בשיעור 72%, ריבית חסרת סיכון בשיעור 0.63%, מחיר מניה של 16.83 ש"ח. השווי התוספתי במועד שינוי התנאים חושב כפער בין שווי האופציה לפני שינוי התנאים לשווי האופציה לאחר שינוי התנאים, על בסיס הפרמטרים הבאים: מועד מימוש חזוי של 5 שנים (3 שנים לפני שינוי התנאים), סטיית תקן בשיעור 71% (72% לפני שינוי התנאים), ריבית חסרת סיכון בשיעור 1.52% (0.72% לפני שינוי התנאים), ומחיר מניה של 20.26 ש"ח.
- (4) ביום 28 בפברואר 2019 אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה הענקת 58,966 כתבי אופציה לעובדי החברה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 55.8 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 1.53%, מחיר מניה 55.8 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 71% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (5) ביום 25 ביוני 2019 אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה הענקת 14,363 כתבי אופציה לעובד בחברת אלקטריאון AB. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 90.36 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 1.53%, מחיר מניה 90.59 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 68% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (6) ביום 25 ביוני 2019 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הענקת 16,315 כתבי אופציה לעובד בחברת אלקטריאון AB. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 61.09 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 1.53%, מחיר מניה 90.59 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 68% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

7) ביום 5 בדצמבר 2019 אישר דירקטוריון החברה (לאור המלצת ועדת התגמול מיום 3 בדצמבר 2019), הענקת 42,257 כתבי אופציה לעובדי החברה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 86.64 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.71%, מחיר מניה 86.64 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 74% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.

ה. הסכם השקעה

ביום 19 באוקטובר 2017, חתמה החברה על הסכם השקעה עם צד ג' בסכום של כ-100 אלפי ש"ח בתמורה להקצאת 2,321 מניות רגילות של החברה בנות 0.01 ש"ח ע"נ כל אחת.

ו. הסכם מיזוג

כמפורט בביאור א'1, ביום 6 במרס 2018 הושלמה עיסקת המיזוג בין החברה לבין אלקטרואד. במסגרת העיסקה בוצעו בין היתר הפעולות הבאות:

- 1) החברה הקצתה לבעלי המניות של אלקטרואד 4,610,550 מניות רגילות של החברה ללא ערך נקוב, בתמורה להעברת מלוא מניותיה של אלקטרואד לחברה.
- 2) בסמוך לפני השלמת המיזוג הקצתה אלקטרואד כתבי אופציה ל-2 נושאי משרה באלקטרואד (שהינם בעלי שליטה בחברה), אשר הוחלפו במועד השלמת המיזוג ב-518,338 כתבי של החברה הניתנים למימוש החל ממועד המיזוג, ולמשך 10 שנים מאותו מועד, בתמורה לתוספת מימוש של 0.3 ש"ח למניה, בכפוף להתאמות מקובלות. שוויים ההוגן של כתבי האופציה לפי מודל בלאק ושולס הינו 9.7 מיליון ש"ח, אשר הוכרו כהוצאה מיידית בדוח על ההפסד הכולל (סך של כ-8.7 מיליון ש"ח הוכרו במסגרת הוצאות מחקר ופיתוח, וסך של כמיליון ש"ח הוכרו במסגרת הוצאות הנהלה וכלליות). השווי ההוגן חושב על בסיס הפרמטרים הבאים: מועד מימוש חזוי של 10 שנים, סטיית תקן בשיעור 65%, ריבית חסרת סיכון בשיעור 1.75%, מחיר מניה של 18.97 ש"ח.
- 3) החברה הקצתה לנותן שירותים של אלקטרואד 18,049 כתבי אופציה של החברה, כנגד ביטול כתבי אופציה של אלקטרואד אשר הוקצו לנותן השירותים על ידי אלקטרואד בשנת 2014. כתבי האופציה ניתנים למימוש החל ממועד המיזוג, ולמשך 10 שנים מאותו מועד, בתמורה לתוספת מימוש של 0.3 ש"ח למניה, בכפוף להתאמות מקובלות.
- 4) החברה הקצתה למתווך בעיסקת המיזוג 60,018 כתבי אופציה של החברה הניתנים למימוש במשך שנתיים ממועד השלמת המיזוג, בתמורה לתוספת מימוש של 4.19 ש"ח למניה. שוויים ההוגן של כתבי האופציה לפי מודל בלאק ושולס הינו 907 אלפי ש"ח אשר הוכרו כהוצאה מיידית בדוח על ההפסד הכולל במסגרת סעיף הוצאות רישום למסחר. השווי ההוגן חושב על בסיס הפרמטרים הבאים: מועד מימוש חזוי של שנתיים, סטיית תקן בשיעור 77%, ריבית חסרת סיכון בשיעור 0.23%, מחיר מניה של 18.97 ש"ח. בנוסף לכתבי האופציה, שולמו למתווך 251 אלפי ש"ח בתוספת מע"מ.
- 5) בסמוך לאחר השלמת המיזוג הקצתה החברה ל-2 נושאי משרה בחברה (שהינם בעלי שליטה בחברה) 462,984 כתבי אופציה של החברה הניתנים למימוש למניות החברה בתמורה ל-5.832 ש"ח למניה. כתבי האופציה יובשלו על פני תקופה של 3 שנים- 25% יובשלו לאחר שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות בשנתיים שלאחר מכן. כתבי האופציה ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד לתום 10 שנים ממועד השלמת המיזוג. שוויים ההוגן של כתבי האופציה לפי מודל בלאק ושולס הינו 7.6 מיליון ש"ח אשר יוכרו כהוצאה על פני תקופת ההבשלה. השווי ההוגן חושב על על בסיס הפרמטרים הבאים: מועד מימוש חזוי של 10 שנים, סטיית תקן בשיעור 65%, ריבית חסרת סיכון בשיעור 1.75%, מחיר מניה של 18.97 ש"ח.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

ז. הסכם דן

ביום 7 בנובמבר 2017 חתמה החברה על הסכם השקעה עם דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן: "דן"), במסגרתו הקצתה החברה לדן כתבי אופציה ללא תמורה, אשר סך תוספת המימוש שלהם הינה 8.1 מיליון ש"ח.

להלן תנאי כתבי האופציה שהוקצו לדן:

1. 381,861 כתבי אופציה סדרה א', עם תוספת מימוש בסך של 4.19 ש"ח לכתב אופציה. כתבי האופציה ניתנים למימוש עד ליום 31 במרס 2018. תנאי כתבי האופציה כוללים מנגנון של מימוש מוקדם, לפיו ככל שעיסקת המיזוג עם אלקטרואד תושלם, יופעל מנגנון מימוש כפוי. ביום 6 במרס 2018, בסמוך לפני השלמת עסקת המיזוג, מומשו כתבי אופציה סדרה א' בתמורה ל-1.6 מיליון ש"ח, אשר כוללים בנכסים שנבעו מעסקת המיזוג.
 2. 267,857 כתבי אופציה סדרה ב', עם תוספת מימוש בסך של 5.6 ש"ח לכתב אופציה. כתבי האופציה ניתנים למימוש עד ליום 31 במרס 2018. תנאי כתבי האופציה כוללים מנגנון של מימוש מוקדם, לפיו ככל שעיסקת המיזוג עם אלקטרואד תושלם, יופעל מנגנון מימוש כפוי. ביום 6 במרס 2018, בסמוך לאחר השלמת עסקת המיזוג, מומשו כתבי אופציה סדרה ב' בתמורה ל-1.5 מיליון ש"ח.
 3. כתבי אופציה סדרה ג', עם תוספת מימוש כוללת של 5 מיליון ש"ח. תוספת המימוש של כל כתב אופציה תיקבע במועד השלמת המיזוג, ותחושב לפי שווי חברה של 90 מיליון ש"ח, בסמוך לאחר השלמת המיזוג, ובהתאם תיקבע גם כמות כתבי האופציה. כתבי האופציה ניתנים למימוש עד ליום 31 בדצמבר 2019. תנאי כתבי האופציה כוללים מנגנון של מימוש מוקדם, לפיו ככל שמניית החברה בבורסה תיסחר במשך 14 ימי מסחר ברציפות במחיר העולה על תוספת המימוש, החברה תוכל להפעיל מנגנון מימוש כפוי.
- ביום 3 בינואר 2018 חתמה החברה על תיקון להסכם ההשקעה, במסגרתו הוסכם כי כתבי האופציה סדרה ג' ימומשו על ידי דן בסמוך לאחר השלמת עסקת המיזוג בכפוף לכך שהחברה תקצה לדן כתבי אופציה נוספים (סדרה ד'), עם תוספת מימוש כוללת של 5 מיליון ש"ח, וזאת בכפוף לאישורה של אסיפת בעלי המניות של החברה. תוספת המימוש של כל כתב אופציה תיקבע במועד השלמת המיזוג, ותחושב לפי שווי חברה של 150 מיליון ש"ח, בסמוך לאחר השלמת המיזוג, ובהתאם תיקבע גם כמות כתבי האופציה. כתבי האופציה ניתנים למימוש עד ליום 31 בדצמבר 2020. תנאי כתבי האופציה כוללים מנגנון של מימוש מוקדם, לפיו ככל שמניית החברה בבורסה תיסחר במשך 14 ימי מסחר ברציפות במחיר העולה על תוספת המימוש, החברה תוכל להפעיל מנגנון מימוש כפוי. הקצאת כתבי אופציה סדרה ד' הייתה כפופה לאישורה של אסיפת בעלי המניות של החברה, אשר התקבל בחודש אפריל 2018, ולאחריו הוקצו לדן 280,899 כתבי אופציה סדרה ד' לרכישת מניות החברה בתמורה לתוספת מימוש של 17.8 ש"ח למניה. לאור העובדה שכתבי אופציה סדרה ד' כוללים מנגנון של מימוש כפוי כמתואר לעיל, העריכה הנהלת החברה כי שוויים הכלכלי הינו אפס. בסמוך להקצאת כתבי אופציה סדרה ד', מומשו על ידי דן מלוא כתבי אופציה סדרה ג' בתמורה ל-5 מיליון ש"ח.
- ביום 4 בנובמבר 2018 הסכימו דן והחברה כי דן תמסור לחברה הודעת מימוש בקשר עם כתבי אופציה סדרה ד' עד ליום 30 באפריל 2019. ביום ה 30 באפריל 2019 מומשו על ידי דן מלוא כתבי אופציה סדרה ד' בתמורה ל-5 מיליון ש"ח.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 14 - הוצאות מחקר ופיתוח - נטו:

שנה שהסתיימה ב-31 בדצמבר		
2017	2018	2019
אלפי ש"ח		
851	1,702	4,362
10	12,283	3,222
201	1,099	2,486
48	597	3,633
30	135	220
5	330	595
<u>1,145</u>	<u>16,146</u>	<u>14,518</u>
(409)	(4,892)	(6,751)
<u>736</u>	<u>11,254</u>	<u>7,767</u>

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

בניכוי השתתפות בהוצאות מו"פ- ראה ביאור 12

ביאור 15 - הוצאות הנהלה וכלליות:

שנה שהסתיימה ב-31 בדצמבר		
2017	2018	2019
אלפי ש"ח		
126	99	1,208
-	2,474	1,408
266	65	189
-	237	260
469	1,110	1,339
1	24	252
12	271	355
<u>874</u>	<u>4,280</u>	<u>5,011</u>

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

ביאור 16 - הפסד למניה:

א. בסיסי

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

שנה שהסתיימה ב-31 בדצמבר		
2017	2018	2019
אלפי ש"ח		
1,516	67,271	13,066
32	5	-
<u>1,548</u>	<u>67,276</u>	<u>13,066</u>
<u>4,270,754</u>	<u>7,202,431</u>	<u>8,171,496</u>
<u>0.36</u>	<u>9.34</u>	<u>1.60</u>

הפסד לשנה
 רווח המיוחס לצבירה של מניות בכורה סדרה א'
 הפסד המיוחס לבעלי המניות הרגילות
 הממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות המונפקות
 הפסד בסיסי למניה רגילה (בש"ח)

מספר המניות ששימש לחישוב ההפסד למניה בתקופות שלפני מועד הרכישה במהופך הותאם למפרע בהתאם ליחס ההחלפה שנקבע בהסכם המיזוג.

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. ההפסד המדולל למניה לשנים המדווחות זהה להפסד הבסיסי למניה מאחר וההשפעה הינה אנטי מדללת.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
 ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 17 - עסקאות ויתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

"בעל עניין" - כהגדרת מונח זה בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.
 "צד קשור" - כהגדרת מונח זה ב-IAS 24.
 אנשי המפתח הניהוליים של החברה (Key management personnel) - הנכללים, יחד עם גורמים אחרים, בהגדרת "צדדים קשורים" האמורה ב-IAS 24 כוללים את חברי ההנהלה הבכירה והדירקטוריון.

א. עסקאות והטבות לבעלי עניין וצדדים קשורים:

שנה שהסתיימה ב-31 בדצמבר			
2017	2018	2019	
אלפי ש"ח			
902	982	1,237	שכר לנושאי משרה שהינם בעלי שליטה בחברה*
2	2	2	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
-	-	-	תקורות
-	237	260	גמול דירקטורים**
-	5	4	מספר הדירקטורים שאליהם מתייחסת ההטבה

* בנוסף לשכר כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנת 2019 ו 2018 בתשלום מבוסס מניות בסך של 2.7 מיליון ו 13.7 מיליון ש"ח בהתאמה בגין הענקת אופציות לנושאי משרה שהינם בעלי שליטה בחברה.

** בנוסף לגמול דירקטורים כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנת 2019 ו 2018 בתשלום מבוסס מניות בסך של 0.5 מיליון ש"ח ו 1.1 מיליון ש"ח בהתאמה בגין הענקת אופציות ל-2 דירקטורים, כמפורט בביאור 13ד'3).

ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

31 בדצמבר		
2018	2019	
אלפי ש"ח		
621	890	בגין שכר, נלוות והטבות נוספות - יתרה המוצגת בסעיף "זכאים ויתרות זכות" במסגרת ההתחייבויות השוטפות

ג. באשר ליתרת הלואאות מצדדים קשורים ראה ביאור 10.

אלקטריאון וירלס בע"מ
(לשעבר - ביומדיקס אינקובטור בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 18 – אירועים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

- א. ביום 7 במרץ 2020 סיים דירקטור את כהונתו כיועץ ודירקטור בחברה, ולאור זאת ביום 8 במרץ 2020 פקעו וחלטו 27,312 כתבי אופציה שהוקצו לו כחלק מתנאי כהונתו והעסקתו.
- ב. לאחר תקופת הדוח החל לפקוד את העולם אירוע בעל השלכות מקרו-כלכליות, שמקורו בהתפשטות נגיף חדש מסוג 'קורונה' (COVID-19), אשר הפך במהרה למגפה עולמית נרחבת שפשתה במוקדים רבים ברחבי העולם, ובכללם ישראל. מדינות רבות נוקטות בצעדים משמעותיים בניסיון למנוע את התפשטות הנגיף, כגון הגבלות על תנועת אזרחים והתכנסויות והתכנסותם, הגבלות תחבורתיות על נוסעים וסחורות, סגירת גבולות בין מדינות וכיצא באלה.
- פעילות החברה לא נפגעה באופן מהותי אולם, ככל שיוחמרו ההגבלות על פעילות החברה ו/או על פעילות ספקיה בארץ ובחו"ל ו/או תחול הרעה משמעותית במצב הכללי בשוק ניתן לצפות שהחמרה האמורה תגרור דחייה מסוימת בלוחות הזמנים המתוכננים לפרויקטים ולתהליכי המחקר והפיתוח של מוצרי החברה.

פרק ד' – פרטים נוספים על התאגיד

אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן: "החברה")	שם החברה:
520038126	מס' חברה ברשם החברות:
הדסה נעורים, בית ינאי 4029800	כתובת (תקנה 25א'):
www.electreon.com	אתר אינטרנט:
barak.d@electreon.com	כתובת דואר אלקטרוני:
03-6138484	טלפון:
03-6138585	פקסימיליה:
31 בדצמבר 2019	תאריך המאזן (תקנה 9):
2019	שנת הדוח (תקנה 7):
26 באפריל 2020	תאריך פרסום הדוח (תקנות 1 ו-7):

הערות ומבוא

לדוח תקופתי זה מצורפים הדוחות הכספיים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 ("הדוחות הכספיים"), המהווים חלק בלתי נפרד מדוח זה; הדוחות הכספיים נחתמו ובוקרו כדן על ידי משרד רו"ח המבקר של החברה קסלמן וקסלמן, רואי חשבון (PwC ישראל).

תקנה 8א: תיאור עסקי החברה

לתיאור עסקי החברה ראו המידע המפורט בפרק א' לדוח זה לעיל.

תקנה 8ב: הערכות שווי

לדוחותיה הכספיים של החברה לא צורפו הערכות שווי.

תקנה 9: דוחות כספיים

הדוחות הכספיים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 ערוכים בהתאם לכללי דיווח כספי בינלאומיים (IFRS), וכן לפי הוראות תקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים), תשנ"ג-1993, מבוקרים כדין לרבות חוות דעת רואה החשבון של החברה המצ"ב בפרק ג' לדוח זה לעיל.

תקנה 9ב: דוח בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

החברה אינה מצרפת לדוח התקופתי דוח שנתי בדבר הערכת הדירקטוריון וההנהלה את אפקטיביות הבקרה הפנימית, בהתאם להקלה ל"תאגיד קטן" לפי תקנה 45ד(4) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), תש"ל-1970 (להלן: "תקנות הדיווח").

תקנה 9ד: דוח מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון

ראו דוח מידי של החברה (ת-126) המפורסם במקביל לדוח תקופתי זה, המהווה חלק בלתי נפרד מדוח זה.

תקנה 10: דו"ח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

לדו"ח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 ראו פרק ב' לדוח זה לעיל.

תקנה 10א: תמצית דו"חות רווח והפסד חציוניים מאוחדים

סה"כ שנת 2019	חציון 2 7-12/2019	חציון 1 1-6/2019	
אלפי ש"ח			
7,767	1,999	5,768	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
5,011	3,472	1,539	הוצאות הנהלה וכלליות
12,778	5,471	7,307	הפסד מפעולות
256	138	118	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
13,034	5,609	7,425	הפסד לפני מיסים על הכנסה
32	32	-	הוצאות מס
13,066	5,641	7,425	הפסד לשנה
7	7	-	הפרשים מתרגום דוחות כספיים הערוכים במטבע חוץ
13,073	5,648	7,425	הפסד כולל לשנה

תקנה 10ג: שימוש בתמורת ניירות ערך שהוצעו בתשקיף שפורסם לאחרונה לפני תאריך הדוח

החברה לא הנפיקה ניירות ערך על פי תשקיף בתקופת הדוח.

תקנה 11: רשימת השקעות בחברות בנות ובחברות קשורות לתאריך המאזן

שם החברה	סוג מניה	מספר מניות	סה"כ ע.נ. בש"ח	ערך מאזני בדוח כספי נפרד באלפי ש"ח	שיעור החזקה ²	הלוואות ותנאי הצמדה באלפי ש"ח
אלקטריק רואד בע"מ	מ"ר	396,023	3,960	*	100%	נכון למועד המאזן יתרת הלוואה עומדת על 13.2 מיליון ש"ח, והיא נושאת ריבית שקלית שנתית על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(ל)), תשמ"ו-1986
ספירהד השקעות (ביו) בע"מ	מ"ר	222,668	2,226.68	*	100%	הלוואה שהעניקה ספירהד לחברה שיתרתה 6.5 מיליון ש"ח, נושאת ריבית שקלית שנתית על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(ל)), תשמ"ו-1986
אלקטריאון AB	מ"ר	50,000	20,754	*	100%	נכון למועד המאזן יתרת הלוואה עומדת על 1.0 מיליון ש"ח, והיא נושאת ריבית שקלית שנתית על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(ל)), תשמ"ו-1986

¹ לפרטים אודות חברות מוחזקות (במישרין או בעקיפין) נוספות אשר פעילותן מהותית לקבוצה ראו פרק א' לדוח.

² שיעורי החזקה בהון המניות וההצבעה זהים.

* כמפורט בביאור 2'א5 לדוחות הכספיים, החברה אינה מציגה דוח כספי נפרד.

תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות בנות ובחברות קשורות בתקופת הדוח

למעט האמור לעיל, במהלך תקופת הדוח ולמועד הדוח לא היו שינויים בהשקעות בחברות בנות ובחברות קשורות.

תקנה 13: הכנסות של חברות בנות וחברות קשורות והכנסות התאגיד מהן לתאריך המאזן (באלפי ש"ח)

בתקופת הדוח הכירה החברה בהוצאות ריבית בסך של 171 אלפי ש"ח בגין הלוואה שהתקבלה מספירהד, הכנסות ריבית בסך של 230 אלפי ש"ח בגין הלוואה שניתנה לאלקטריק רואד, והוצאות ריבית והפרשי הצמדה בסך של 29 אלפי ש"ח בגין הלוואה שניתנה לאלקטריאון AB.

תקנה 14: רשימת קבוצות של יתרות הלוואות שניתנו לתאריך המאזן אם מתן הלוואות היה אחד מעיסוקיו העיקריים של התאגיד

מתן הלוואות אינו מעיסוקיה העיקריים של החברה.

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

ירשום ניירות ערך למסחר/ מחיקת ניירות ממסחר

- 19.1 ביום 6 בינואר 2019 הוקצו 3,719 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 6 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-002466).
- 19.2 ביום 7 בינואר 2019 הוקצו 3,895 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 7 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-003522).
- 19.3 ביום 8 בינואר 2019 הוקצו 8,088 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 8 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-004020).
- 19.4 ביום 9 בינואר 2019 הוקצו 2,561 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 9 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-004500).
- 19.5 ביום 10 בינואר 2019 הוקצו 545 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 10 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-005067).
- 19.6 ביום 21 בינואר 2019 הוקצו 1,658 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 21 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-008457).
- 19.7 ביום 28 בינואר 2019 הוקצו 219 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 28 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-010470).
- 19.8 ביום 31 בינואר 2019 הוקצו 703 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 31 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-011448).
- 19.9 ביום 31 בינואר 2019 הוקצו 4,063 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 31 בינואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-011736).
- 19.10 ביום 3 בפברואר 2019 הוקצו 97 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 3 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-012138).
- 19.11 ביום 4 בפברואר 2019 הוקצו 753 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 4 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-010120).
- 19.12 ביום 5 בפברואר 2019 הוקצו 291 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 5 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-010537).

- 19.13 ביום 6 בפברואר 2019 הוקצו 1,205 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 6 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-010966).
- 19.14 ביום 7 בפברואר 2019 הוקצו 838 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 7 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-011281).
- 19.15 ביום 10 בפברואר 2019 הוקצו 188 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 10 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-011746).
- 19.16 ביום 11 בפברואר 2019 הוקצו 954 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 11 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-012037).
- 19.17 ביום 12 בפברואר 2019 הוקצו 30,009 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 12 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-012538).
- 19.18 ביום 13 בפברואר 2019 הוקצו 833 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 13 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-012937).
- 19.19 ביום 14 בפברואר 2019 הוקצו 569 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 14 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-013492).
- 19.20 ביום 17 בפברואר 2019 הוקצו 4,000 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 17 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-013690).
- 19.21 ביום 17 בפברואר 2019 הוקצו 2,624 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 17 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-014014).
- 19.22 ביום 18 בפברואר 2019 הוקצו 312 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 18 בפברואר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-014317).
- 19.23 ביום 7 באפריל 2019 הוקצו 58,966 כתבי אופציה המירים למניות רגילות של החברה במסגרת הקצאה פרטית. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 7 באפריל 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-034399).
- 19.24 ביום 11 באפריל 2019 הוקצו 130 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 11 באפריל 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-036187).
- 19.25 ביום 15 באפריל 2019 הוקצו 1,188 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 15 באפריל 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-037369).
- 19.26 ביום 16 באפריל 2019 הוקצו 47 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 16 באפריל 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-037969).
- 19.27 ביום 22 באפריל 2019 הוקצו 2,154 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 22 באפריל 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-039775).
- 19.28 ביום 30 באפריל 2019 הוקצו 280,899 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 30 באפריל 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-041530).
- 19.29 ביום 13 במאי 2019 הוקצו 602 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 13 במאי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-045922).
- 19.30 ביום 15 במאי 2019 הוקצו 160 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 15 במאי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-046879).
- 19.31 ביום 20 במאי 2019 הוקצו 3,895 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 20 במאי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-048199).
- 19.32 ביום 27 במאי 2019 הוקצו 1,335 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 27 במאי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-051514).

- 19.33 ביום 2 ביוני 2019 הוקצו 40 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 2 ביוני 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-054928).
- 19.34 ביום 3 ביוני 2019 הוקצו 402 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 3 ביוני 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-055180).
- 19.35 ביום 18 ביוני 2019 הוקצו 244 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 18 ביוני 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-060715).
- 19.36 ביום 19 ביוני 2019 הוקצו 88 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 19 ביוני 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-061348).
- 19.37 ביום 7 ביולי 2019 הוקצו 137 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 7 ביולי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-069529).
- 19.38 ביום 8 ביולי 2019 הוקצו 188 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 8 ביולי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-069994).
- 19.39 ביום 10 ביולי 2019 הוקצו 50 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 10 ביולי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-070852).
- 19.40 ביום 18 ביולי 2019 הוקצו 50 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 18 ביולי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-074362).
- 19.41 ביום 21 ביולי 2019 הוקצו 213 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 21 ביולי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-075109).
- 19.42 ביום 22 ביולי 2019 הוקצו 321 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 22 ביולי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-075766).
- 19.43 ביום 25 ביולי 2019 הוקצו 25 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 25 ביולי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-077206).
- 19.44 ביום 28 ביולי 2019 הוקצו 210 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 28 ביולי 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-078010).
- 19.45 ביום 6 באוגוסט 2019 הוקצו 461 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 6 באוגוסט 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-081955).
- 19.46 ביום 12 באוגוסט 2019 הוקצו 277 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 12 באוגוסט 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-083698).
- 19.47 ביום 14 באוגוסט 2019 הוקצו 125 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 14 באוגוסט 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-084742).
- 19.48 ביום 28 באוגוסט 2019 הוקצו 80 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 28 באוגוסט 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-089869).
- 19.49 ביום 2 בספטמבר 2019 הוקצו 100 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 2 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-091963).
- 19.50 ביום 9 בספטמבר 2019 הוקצו 29 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 9 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-094300).
- 19.51 ביום 11 בספטמבר 2019 הוקצו 110 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 11 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-095347).
- 19.52 ביום 15 בספטמבר 2019 הוקצו 84 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 15 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-096406).

- 19.53 ביום 22 בספטמבר 2019 הוקצו 12 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 22 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא : 2019-01-098152).
- 19.54 ביום 24 בספטמבר 2019 הוקצו 166 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 24 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא : 2019-01-082623).
- 19.55 ביום 25 בספטמבר 2019 הוקצו 177 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 25 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא : 2019-01-083502).
- 19.56 ביום 30 באוקטובר 2019 הוקצו 30,678 כתבי אופציה המירים למניות רגילות של החברה במסגרת הקצאה פרטית. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 30 באוקטובר 2019 (מס' אסמכתא : 2019-01-092292).
- 19.57 ביום 6 בנובמבר 2019 הוקצו 60 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 6 בנובמבר 2019 (מס' אסמכתא : 2019-01-095367).
- 19.58 ביום 12 בנובמבר 2019 הוקצו 88 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 12 בנובמבר 2019 (מס' אסמכתא : 2019-01-097233).
- 19.59 ביום 1 בדצמבר 2019 הוקצו 25 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 1 בדצמבר 2019 (מס' אסמכתא : 2019-01-105249).
- 19.60 ביום 5 בינואר 2020 הוקצו 8 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 5 בינואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-001584).
- 19.61 ביום 7 בינואר 2020 הוקצו 446 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 7 בינואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-003288).
- 19.62 ביום 15 בינואר 2020 הוקצו 42,257 כתבי אופציה המירים למניות רגילות של החברה במסגרת הקצאה פרטית. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-006183).
- 19.63 ביום 15 בינואר 2020 הוקצו 360 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-006495).
- 19.64 ביום 19 בינואר 2020 הוקצו 930 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 19 בינואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-007287).
- 19.65 ביום 19 בינואר 2020 הוקצו 300 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 19 בינואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-007587).
- 19.66 ביום 22 בינואר 2020 הוקצו 4,896 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 22 בינואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-009225).
- 19.67 ביום 23 בינואר 2020 הוקצו 4,141 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 23 בינואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-009678).
- 19.68 ביום 26 בינואר 2020 הוקצו 63 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 26 בינואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-010176).
- 19.69 ביום 4 בפברואר 2020 הוקצו 15,004 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 4 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-013140).
- 19.70 ביום 5 בפברואר 2020 הוקצו 15,005 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 5 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-013440).
- 19.71 ביום 5 בפברואר 2020 הוקצו 26 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 5 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא : 2020-01-013620).

- 19.72 ביום 6 בפברואר 2020 הוקצו 73 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 6 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-014007).
- 19.73 ביום 13 בפברואר 2020 הוקצו 1,584 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 13 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-015996).
- 19.74 ביום 16 בפברואר 2020 הוקצו 2,415 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 16 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-016425).
- 19.75 ביום 17 בפברואר 2020 הוקצו 59 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 17 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-016734).
- 19.76 ביום 18 בפברואר 2020 הוקצו 217 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 18 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-017079).
- 19.77 ביום 26 בפברואר 2020 הוקצו 300 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 26 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-019713).
- 19.78 ביום 27 בפברואר 2020 הוקצו 38 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 27 בפברואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-020253).
- 19.79 ביום 1 במרץ 2020 הוקצו 89 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 1 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-020826).
- 19.80 ביום 3 במרץ 2020 הוקצו 362 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 3 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-021141).
- 19.81 ביום 5 במרץ 2020 הוקצו 32 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 5 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-021978).
- 19.82 ביום 8 במרץ 2020 פקעו 27,312 כתבי אופציה המיירים למניות רגילות של החברה לאור סיום כהונת דירקטור ונותן שירותים לחברה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 8 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-022080).
- 19.83 ביום 8 במרץ 2020 הוקצו 276 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 8 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-022581).
- 19.84 ביום 31 במרץ 2020 הוקצו 2,750 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 31 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-033744).
- 19.85 ביום 1 באפריל 2020 הוקצו 1,148 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 1 באפריל 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-034698).
- 19.86 ביום 2 באפריל 2020 הוקצו 50 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 2 באפריל 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-035289).
- 19.87 ביום 5 באפריל 2020 הוקצו 2,013 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 5 באפריל 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-035964).
- 19.88 ביום 12 באפריל 2020 הוקצו 530 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 12 באפריל 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-037974).
- 19.89 ביום 13 באפריל 2020 הוקצו 699 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 13 באפריל 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-038247).
- 19.90 ביום 19 באפריל 2020 הוקצו 372 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 19 באפריל 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-039225).

19.91 ביום 21 באפריל 2020 הוקצו 60 מניות רגילות של החברה עקב מימוש כתבי אופציה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 21 באפריל 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-039822).

הפסקות מסחר

למיטב ידיעת החברה, במהלך תקופת הדיווח ועד למועד הדוח, לא חלו הפסקות מסחר בניירות הערך של החברה, למעט הפסקות המסחר המפורטות להלן:

19.92 ביום 29 באוגוסט 2019 חלה הפסקת מסחר בניירות הערך של החברה עקב פרסום הדוח החציוני לשנת 2019. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 29 באוגוסט 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-090409) המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

19.93 ביום 8 בדצמבר 2019 חלה הפסקת מסחר בניירות ערך של החברה עקב פרסום דיווח מיידי אודות חתימת החברה על מזכר הבנות לפיו חברת EnBW הגרמנית תרכוש מהחברה שלושה פרויקטי הדגמה של טעינה אלחוטית דינמאית. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 8 בדצמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2020-01-107025).

תקנה 21: תגמולים לבעלי עניין ונושאי משרה בכירה

תקנה 21(א)(1): להלן פירוט התגמולים הגבוהים ביותר ששולמו לחמשת נושאי המשרה הבכירה שניהנו בחברה או בתאגיד בשליטתה בשנת הדוח באלפי ש"ח:

תגמולים אחרים				תגמולים עבור שירותים						פרטי מקבל התגמולים			
סה"כ	אחר	דמי שכירות	ריבית	אחר	דמי יעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שיעור החזקה בהון למועד הדוח	היקף משרה	תפקיד	שם
1,984							1,365	33	586	17.91%	100%	יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל	אורן עזר
1,984							1,365	33	586	17.91%	100%	סמנכ"ל טכנולוגיות ראשי באלקטרוואד	חנן רומבק
742							267		475	0%	100%	סמנכ"ל תפעול באלקטרוואד	גביש מידה
740							355		385	0.49%	100%	סמנכ"ל פיתוח עסקי בחברה ובאלקטרוואד	נעם אילן
412							103		309	0%	100%	מנהל פעילות אזורי באלקטרוואד AB	האקן סנדלין

תקנה 21(א)(3): להלן פירוט התגמולים הגבוהים ביותר ששולמו לבעלי עניין בתאגיד בתקופת הדוח, אשר לא נמנו על חמשת מקבלי התגמולים הנזכרים בסעיף קטן (א) לעיל, בקשר עם שירותים שנתנו כבעלי תפקיד בחברה, בשנת הדוח באלפי ש"ח:

תגמולים אחרים				תגמולים עבור שירותים						פרטי מקבל התגמולים			
סה"כ	אחר	דמי שכירות	ריבית	אחר	דמי יעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שיעור החזקה בהון למועד הדוח	היקף משרה	תפקיד	שם
309							309			3.54%	לא נקבע	דירקטור	זאב ברונפלד
323					84		239			*3.18%	40%	דירקטור	מני מור

*למיטב ידיעת החברה נכון למועד סיום כהונתו כדירקטור ונותן שירותי יעוץ לחברה, 7 במרץ 2020.

להלן פרטים נוספים בקשר עם התגמולים ששולמו בשנת הדוח לנושאי המשרה הבכירה בחברה :

מר אורן עזר – יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה

החל מיום 6 במרץ 2018, מר עזר היה זכאי עבור היקף משרה של 100% לכל הפחות, לשכר חודשי קבוע, השתתפות בהוצאות נסיעה, קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות, אשר עלות המעסיק הכוללת שלהם הינה 42,000 ש"ח בחודש. כן זכאי מר עזר לתנאים נלווים, בונוס שנתי הכפוף לאישור הדירקטוריון ולגמול הוני. לפרטים נוספים אודות תנאי העסקתו ראו דיווח החברה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

החל מיום 25 בספטמבר 2019 ועד ליום 6 במרץ 2021, עודכן שכרו החודשי של מר עזר לסך של 55 אלפי ש"ח ברוטו. יתר תנאי כהונתו והעסקתו, כפי שאושרו באסיפה הכללית מיום 4 בפברואר 2018 נותרו ללא שינוי. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מימים 20 באוגוסט 2019 ו-25 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-086740 ו-2019-01-083583), המובאים בדוח זה על דרך ההפניה.

כמו כן, ביום 25 ביוני 2019 אישר הדירקטוריון מתן בונוס שנתי למר עזר, בסכום השווה למשכורת חודשית אחת (בונוס הכפוף לשיקול דעת דירקטוריון החברה והאישורים הנדרשים על פי דין), עבור השנה הקלנדרית הקודמת, בהתאם לתנאי כהונתו והעסקתו כפי שאושרו באסיפה הכללית מיום 4 בפברואר 2018. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 26 ביוני 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-063769).

מר חנן רומבק – סמנכ"ל טכנולוגיות ראשי (CTO)

החל מיום 6 במרץ 2018, מר רומבק היה זכאי עבור היקף משרה של 100% לכל הפחות, לשכר חודשי קבוע, השתתפות בהוצאות נסיעה, קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות, אשר עלות המעסיק הכוללת שלהם הינה 42,000 ש"ח בחודש. כן זכאי מר רומבק לתנאים נלווים, בונוס שנתי הכפוף לאישור הדירקטוריון ולגמול הוני. לפרטים נוספים אודות תנאי העסקתו ראו דיווח החברה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

החל מיום 25 בספטמבר 2019 ועד ליום 6 במרץ 2021, עודכן שכרו החודשי של מר רומבק לסך של 55 אלפי ש"ח ברוטו. יתר תנאי כהונתו והעסקתו, כפי שאושרו באסיפה הכללית מיום 4 בפברואר 2018 נותרו ללא שינוי. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מימים 20 באוגוסט 2019 ו-25 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-086740 ו-2019-01-083583), המובאים בדוח זה על דרך ההפניה.

כמו כן, ביום 25 ביוני 2019 אישר הדירקטוריון מתן בונוס שנתי למר רומבק, בסכום השווה למשכורת חודשית אחת (בונוס הכפוף לשיקול דעת דירקטוריון החברה והאישורים הנדרשים על פי דין), עבור השנה הקלנדרית הקודמת, בהתאם לתנאי כהונתו והעסקתו כפי שאושרו באסיפה הכללית מיום 4 בפברואר 2018. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 26 ביוני 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-063769).

מר זאב ברונפלד – יועץ ודירקטור

החל מיום 6 במרץ 2018 זכאי מר ברונפלד לתגמול הוני בעבור מתן שירותי יעוץ לחברה, במסגרתם יהא זמין עבור החברה בהתאם לצורך, ויקדיש את הזמן הדרוש, כושרו ויכולתו במתן השירותים. כמו כן, מר ברונפלד לא זכאי לתגמול נוסף כדירקטור. לפרטים נוספים אודות תנאי כהונתו ראו דיווחי החברה מימים 2 ו-9 באוגוסט 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-072984 ו-2018-01-075126), וכן דיווחי החברה בנוגע לעדכון התגמול ההוני מיום 4 באוקטובר 2018 ומיום 11 בנובמבר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-091938 ו-2018-01-107082).

מר מני מור – יועץ ודירקטור

החל מיום 6 במרץ 2018 זכאי מר מור עבור היקף משרה שלא יפחת מ-40% לתגמול חודשי בסך 7,000 ש"ח בתוספת מע"מ ולתגמול הוני בעבור מתן שירותי יעוץ לחברה. כמו כן, מר מור לא זכאי לתגמול נוסף כדירקטור. לפרטים נוספים אודות תנאי כהונתו ראו דיווחי החברה מימים 2 ו-9 באוגוסט 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-072984 ו-2018-01-075126), וכן דיווחי החברה בנוגע לעדכון התגמול ההוני מיום 4 באוקטובר 2018 ומיום 11 בנובמבר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-091938 ו-2018-01-107082). ביום 7 במרץ 2020 סיים מר מור את כהונתו כיועץ ודירקטור בחברה, ולאור זאת ביום 8 במרץ 2020 פקעו 27,312 כתבי אופציה שהוקצו למר מור כחלק מתנאי כהונתו והעסקתו. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 4 ו-8 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-021555 ו-2020-01-022080).

מר טוני קליין – מנהל הכספים היוצא

בתקופת הדוח, מר קליין היה זכאי עבור היקף משרה של 50% לכל הפחות, לשכר חודשי של 14 אלפי ש"ח, בתוספת מע"מ. ביום 23 באוקטובר 2019 סיים מר קליין את כהונתו כמנהל הכספים של החברה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 23 באוקטובר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-090006).

מר ברק דואני – סמנכ"ל הכספים

החל מיום 23 באוקטובר 2019, מר דואני זכאי עבור היקף משרה של 100% לכל הפחות, לשכר חודשי קבוע של 31 אלפי ש"ח ברוטו בחודש. כן זכאי מר דואני לתנאים נלווים ולגמול הוני. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 28 באוגוסט 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-089923) ומיום 8 בדצמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-107130).

מר נועם אילן – סמנכ"ל פיתוח עסקי בחברה ובאלקטרוואד

החל מיום 1 בינואר 2019, מר אילן זכאי עבור היקף משרה של 100% לכל הפחות, לשכר חודשי קבוע של 30 אלפי ש"ח ברוטו בחודש. כן זכאי מר אילן לתנאים נלווים ולגמול הוני. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 3 במרץ 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-018421) ומיום 3 במרץ 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-018430).

מר גביש מידה – סמנכ"ל תפעול באלקטרוואד

החל מיום 24 באפריל 2018, מר מידה היה זכאי עבור היקף משרה של 100% לכל הפחות, לשכר חודשי קבוע של 26 אלפי ש"ח ברוטו בחודש והחל מיום 1 בפברואר 2019 מר מידה זכאי עבור היקף משרה של 100% לכל הפחות, לשכר חודשי קבוע של 30 אלפי ש"ח ברוטו. כן זכאי מר מידה לתנאים נלווים ולגמול הוני. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 3 במרץ 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-018418) ומיום 3 במרץ 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-018430).

מר הוקאן סנדלין – מנהל פעילות אזורי במדינות הנורדיות בחברה נכדה של החברה שהתאגדה בשוודיה,

אלקטריאון AB

החל מיום 12 באפריל 2019, מר סנדלין זכאי עבור היקף משרה של 100% לכל הפחות, לשכר חודשי קבוע של 30 אלפי ש"ח ברוטו בחודש. כן זכאי מר סנדלין לתנאים נלווים ולגמול הוני. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 20 באוגוסט 2019 ומיום 25 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-086740 ו-2019-01-083583).

מר סטפאן טונגאר – מנהל פיתוח עסקי באלקטריאון AB

החל מיום 17 ביוני 2019, מר טונגאר זכאי עבור היקף משרה של 100% לכל הפחות, לשכר חודשי קבוע של 25 אלפי ש"ח ברוטו בחודש. כן זכאי מר טונגאר לתנאים נלווים ולגמול הוני. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 20 באוגוסט 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-086740).

שכר דירקטורים

הדירקטורים המכהנים בחברה זכאים לגמול שנתי ולגמול השתתפות בישיבה, בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 (להלן: "תקנות הגמול") בהתאם לדרגה בה מסווגת החברה. הגמול השנתי וגמול ההשתתפות בישיבה נקבעו על פי הסכום הקבוע המופיע בתקנות הגמול.

תקנה 21א: בעל השליטה בחברה

החל מיום 6 במרץ 2018, מועד השלמת עסקת המיזוג, ונכון למועד הדוח, בעלי השליטה בחברה הינם חברת הון הטבע בע"מ³, וה"ה אורן עזר וחנן רומבק, אשר קיים ביניהם הסכם הצבעה בקשר למינוי דירקטורים בחברה (להלן: "בעלי השליטה של החברה").

³ למיטב ידיעת החברה חברת הון טבע בע"מ הינה חברה ללא בעל שליטה, המנוהלת בפועל על ידי גבי ענת צור סגל המכהנת בה כמנכ"לית.

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, שהחברה התקשרה בה בשנת הדוח או במועד מאוחר לסוף שנת הדוח ועד למועד הדוח או שהיא עדיין בתוקף במועד הדוח:

עסקאות שאינן מנויות בסעיף 270(4) לחוק החברות: אין.

עסקאות המנויות בסעיף 270(4) לחוק החברות: כל ההחלטות להלן, הנוגעות בין היתר, להתקשרות החברה בעסקאות עם בעלי שליטה ו/או בעלי עניין עשויים להתאים להגדרה האמורה בסעיף 270(4) לחוק החברות:

א. ביום 25 בספטמבר 2019 אישרה האסיפה הכללית, בין היתר, את ההחלטות להלן: (1) אישור עדכון שכרו החודשי של מר אורן עזר, מנכ"ל ויו"ר דירקטוריון החברה ומבעלי השליטה בה. (2) אישור עדכון שכרו החודשי של מר חנן רומבק, סמנכ"ל טכנולוגיות ראשי בחברה ובאלקטרוואד ומבעלי השליטה בחברה. (3) אישור תנאי כהונתו והעסקתו של מר הוקאן סנדלין, מנהל פעילות אזורי במדינות הנורדיות בחברה נכדה של החברה שהתאגדה בשוודיה, אלקטריאון AB. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 20 באוגוסט 2019 ומיום 25 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-086740 ו-2019-01-083583).

ב. ביום 17 בינואר 2020, הודיעה הון הטבע בע"מ (להלן: "הון הטבע"), מבעלי השליטה בחברה, על התקשרות בהסכם למכירת 250,000 מניות רגילות של החברה המוחזקות על ידה לצד שלישי, שלמיטב ידיעת החברה למועד הדוח אינו קשור לחברה או למי מבעלי העניין בה, בעסקה מחוץ לבורסה, בתמורה לסך של 17.5 מיליוני ש"ח (המהווים סך של 70 ש"ח למניה) (להלן: "הסכם למכירת המניות").

כמו כן, ועל רקע התקשרות הון הטבע בהסכם למכירת המניות, ביום 17 בינואר 2020, נחתם מסמך הסכמות בין בעלי השליטה בחברה, ה"ה אורן עזר, חנן רומבק והון הטבע (להלן, בהתאמה: "הצדדים" ו-"מסמך ההסכמות"), בהמשך להסכם הצבעה למינוי דירקטורים שקיים בין השלושה, כמפורט בסעיף 2.10.1 לדוח זימון האסיפה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201) ובהמשך להוראות החסימה החוזית, שבמסגרתו הוסכם כי החל מיום תחילת תקופת החסימה החוזית ועד ליום 8 בספטמבר 2021, כל צד יוגבל למכירת סך של עד 20% מהמניות שבבעלותו, בתיאום עם שני הצדדים הנוספים (יובהר, כי המגבלה האמורה חלה גם על המניות שצפויה למכור הון הטבע במסגרת ההסכם למכירת המניות, כך שאין באפשרות הון הטבע למכור מניות נוספות מעבר ל-20% מהחזקותיה עד לסיום תקופת החסימה לעיל). כמו כן, החל מיום 8 בספטמבר 2021 תוסר המגבלה האמורה על מכירת המניות.

כן הוסכם, כי ככל שמכירת המניות על ידי הון הטבע לצד השלישי לא תצא אל הפועל, מכל סיבה שהיא, מסמך ההסכמות בין בעלי השליטה בחברה יהא בטל ומבוטל.

לפרטים נוספים ראו פרק א' לעיל ודיווח החברה מיום 19 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-007428).

ג. לפרטים אודות התקשרות החברה בנוגע לפטור, שיפוי וביטוח דירקטורים ונושאי משרה ראו תקנה 29'א להלן.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה (סמוך ככל הניתן למועד הדוח)

לפירוט החזקות בעלי עניין בחברה ונושאי משרה בה למועד דוח זה ראו דיווח החברה מיום 23 באפריל 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-041202), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

תקנה 24'א: הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המיירים (סמוך ככל הניתן למועד הדוח)

הון רשום: 20,000,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב (להלן: "מניות רגילות").

הון מונפק ונפרע: 8,505,844 מניות רגילות.

מניות רדומות: 176,934 מניות רגילות.

הון המניות המונפק בניכוי מניות רדומות שאינן מקנות זכויות בהצבעה: 8,328,910 מניות רגילות.

הון המניות המונפק בניכוי מניות רדומות שאינן מקנות זכויות בהון: 8,459,118 מניות רגילות.

ניירות ערך המיירים: 1,426,365 כתבי אופציה המיירים ל-1,426,365 מניות רגילות של החברה.

תקנה 224ב': מרשם בעלי המניות

לפרטים אודות מרשם בעלי המניות של החברה ראו דיווח החברה מיום 21 באפריל 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-039822), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

תקנה 26: הדירקטורים של התאגיד (נכון למועד הדוח)

שם:	אוהד שמש – דירקטור בלתי תלוי
מספר תעודת זהות:	037632353
תאריך לידה:	1.9.1975
מען להמצאת כתבי בית-דין:	גיו עמר 9, ראשון לציון 7558608
נתינות:	ישראל
חברות בוועדה או בוועדות של הדירקטוריון:	ועדת הביקורת, הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וועדת התגמול.
דירקטור בלתי תלוי או דירקטור חיצוני:	דירקטור בלתי תלוי
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית:	בעל כשירות מקצועית
עובד התאגיד, חברה קשורה או בעל עניין:	דירקטור בספירהד השקעות (ביו) בע"מ
תאריך תחילת כהונה כדירקטור:	22.12.2011
השכלה:	בוגר מנהל עסקים - המסלול האקדמאי המכללה למנהל
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:	מנכ"ל חברת אדוניס אונליין בע"מ
בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור:	ספירהד השקעות (ביו) בע"מ, אדוניס אונליין בע"מ
האם הוא דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:	לא

שם:	רונית נועם – דירקטורית חיצונית ⁴
מספר תעודת זהות:	028955961
תאריך לידה:	13.10.1971
מען להמצאת כתבי בית-דין:	הכלנית 11, רעננה, 4352430
נתינות:	ישראל
חברות בוועדה או בוועדות של הדירקטוריון:	ועדת הביקורת, הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וועדת התגמול.
דירקטור בלתי תלוי או דירקטור חיצוני:	דירקטורית חיצונית
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית:	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית
עובד התאגיד, חברה קשורה או בעל עניין:	לא
תאריך תחילת כהונה כדירקטור:	8.8.2018
השכלה:	B.A. בכלכלה וחשבונאות מאוניברסיטת תל-אביב M.B.A במנהל עסקים מאוניברסיטת תל-אביב
בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:	עד חודש אוגוסט 2019 היתה בעלת עסק עצמאי לייצור פיננסי ועסקי לחברות, נועם – ניהול ויעוץ פיננסי (במשך 7 שנים); והחל מחודש ספטמבר 2019 מכהנת כסמנכ"לית כספים בחברת שינדלר נחשתן מעליות בע"מ
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור:	דירקטורית בחברות ציבוריות (במשך 7 שנים) מיטב דש השקעות בע"מ
האם הוא דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:	כן

שם:	אסף אלס – דירקטור חיצוני ⁵
מספר תעודת זהות:	031874977
תאריך לידה:	14.11.1974
מען להמצאת כתבי בית-דין:	הסירה 16, יבנה

⁴ לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 3 במרץ 2019 (מס' אסמכתא: 2017-01-108442).

⁵ לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 5 בפברואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-012142).

נתונות:	ישראל
חברות בוועדה או בוועדות של הדירקטוריון:	ועדת ביקורת, הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וועדת התגמול
דירקטור בלתי תלוי או דירקטור חיצוני:	דירקטור חיצוני
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית:	בעל כשירות מקצועית
עובד התאגיד, חברה קשורה או בעל עניין:	לא
תאריך תחילת כהונה כדירקטור:	29.1.2012
השכלה:	תואר ראשון בכימיה מבר אילן, MBA מנהל עסקים – מסלול האקדמאי המכללה למנהל
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:	מנהל פרויקטים בחברת IWI Industries Ltd, מנכ"ל אי.אי.אס. סולושינס בע"מ
בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור:	לא
האם הוא דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:	לא

שם:	זאב ברונפלד – דירקטור ⁶
מספר תעודת זהות:	050843101
תאריך לידה:	18.07.1951
מען להמצאת כתבי בית-דין:	אורי לטר 6, תל אביב
נתונות:	ישראלית
חברות בוועדה או בוועדות של הדירקטוריון:	לא
דירקטור בלתי תלוי או דירקטור חיצוני:	לא
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית:	בעל כשירות מקצועית
עובד התאגיד, חברה קשורה או בעל עניין:	לא
תאריך תחילת כהונה כדירקטור:	03.12.2017
השכלה:	בוגר, כלכלה – האוניברסיטה העברית
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:	מנכ"ל – ביו-סל (פנטזי נטוורקס) (משנת 1986 עד אוקטובר 2015) יו"ר דירקטוריון ודירקטור – די.אן.איי ביומדיקל סולושינס בע"מ (החל מיום 18.11.2009) מנכ"ל – מ.ב.ר.ת פיתוח והשקעות בע"מ (החל משנת 2003)
בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור:	אקוסייקל ישראל בע"מ, קונטיפי בע"מ, ל.ג. יזמות טכנולוגית בע"מ, פרוטליקס בע"מ, טרנדלינס גרופ בע"מ, מופ"ת ביהודה – מחקר ופיתוח תעשייתי ביהודה בע"מ, החממה לניהול יוזמות טכנולוגיות משגב בע"מ, מ.ב.ר.ת פיתוח והשקעות בע"מ, די.אן.איי ביומדיקל סולושינס בע"מ, טרנס ביו-דזיל בע"מ, אנטרה ביו בע"מ, הלסקר אחזקות בע"מ, סטימטיקס ג'י איי בע"מ, לאפספייס מדיקל בע"מ, קונטיפי מדיקל בע"מ, טרנדלינס מדיקל סינגפור בע"מ
האם הוא דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:	לא

שם:	אורן עזר – יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל ⁷
מספר תעודת זהות:	038273017
תאריך לידה:	07.02.1976
מען להמצאת כתבי בית-דין:	רקאנטי 3, תל אביב
נתונות:	ישראלית
חברות בוועדה או בוועדות של הדירקטוריון:	לא
דירקטור בלתי תלוי או דירקטור חיצוני:	לא
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית:	לא

⁶ לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 4 בדצמבר 2017 (מס' אסמכתא: 2017-01-108442).

⁷ לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 6 במרץ 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-021673).

מנכ"ל החברה. מנכ"ל ודירקטור באלקטריק רואד בע"מ	עובד התאגיד, חברה קשורה או בעל עניין:
06.03.2018	תאריך תחילת כהונה כדירקטור:
בוגר, הנדסת אלקטרוניקה – אוניברסיטת תל אביב מוסמך, הנדסת מערכות – הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל	השכלה:
מנכ"ל – אלקטריק רואד בע"מ מהנדס אלקטרוניקה ראשי – אלאופ – תעשיות אלקטרו אופטיקה בע"מ ראש מחלקת מחקר ופיתוח – אלאופ – תעשיות אלקטרו אופטיקה בע"מ	ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:
לא	בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:
דירקטור – אלקטריק רואד בע"מ, ספירהד	פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור:
לא	האם הוא דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:

שם:	ענת צור סגל – דירקטורית⁸
מספר תעודת זהות:	22179915
תאריך לידה:	24.6.1966
מען להמצאת כתבי בית-דין:	ניסים אלוני 6, תל-אביב 6192920
נתינות:	ישראלית
חברות בוועדה או בוועדות של הדירקטוריון:	לא
דירקטור בלתי תלוי או דירקטור חיצוני:	לא
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית:	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית
עובד התאגיד, חברה קשורה או בעל עניין:	מנכ"לית – הון הטבע בע"מ (מבעלי השליטה בחברה)
תאריך תחילת כהונה כדירקטור:	28.2.2019
השכלה:	בוגר, כלכלה וניהול – אוניברסיטת תל אביב בוגר, משפטים – אוניברסיטת תל אביב מוסמך, מנהל עסקים – אוניברסיטת תל אביב
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:	דירקטורית ומנכ"ל – קסניה ונציר קפיטל בע"מ יעוצת – CBG Group דירקטורית ומנכ"ל – הון טבע בע"מ
בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור:	דירקטור – הון הטבע בע"מ
האם הוא דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:	כן

דירקטורים שכהונתם הסתיימה במהלך תקופת הדוח ועד למועד הדוח:

ביום 7 במרץ 2020 חדל מר מני מור לכהן כדירקטור וכנותן שירותי יעוץ לחברה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 4 במרץ 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-021555), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

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

שם:	דניאל שפירא – מבקר פנימי
מספר תעודת זהות:	052755998
תאריך לידה:	21.07.1954
תאריך תחילת כהונה כנושא משרה:	30.5.2005
תפקיד שממלא בחברה, בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	מבקר פנים של החברה; כמו כן מכהן כמבקר פנים בין היתר בחברות הבאות: פנטזי נטוורק בע"מ, די. אן. איי. ביומדיקל סולושנס בע"מ, גפן השקעות ביומד בע"מ, אליוס מדיקל סולושנס בע"מ, תראפיקס ביוסינסס בע"מ (לשעבר – נסווקס), חירון-מסחר השקעות ומבני תעשייה בע"מ
בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו:	לא

⁸ לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 6 במרץ 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-021679).

השכלה:	בוגר כלכלה וחשבונאות, רואה חשבון
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:	בעל משרד רו"ח עצמאי, מבקר בחברות ציבוריות

שם:	ברק דואני – סמנכ"ל כספים
מספר תעודת זהות:	040203754
תאריך לידה:	18.08.1981
תאריך תחילת כהונה כנושא משרה:	23.10.2019
תפקיד שממלא בחברה, בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	סמנכ"ל כספים של החברה והחברות הבנות
בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו:	לא
השכלה:	בוגר חשבונאות וכלכלה – מרכז אקדמי רופין, מוסמך בראיית חשבון.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:	סמנכ"ל כספים באפוס מדיקל ישראל בע"מ

שם:	נועם אילן – סמנכ"ל פיתוח עסקי
מספר תעודת זהות:	014219323
תאריך לידה:	5.6.1970
תאריך תחילת כהונה כנושא משרה:	28.2.2019
תפקיד שממלא בחברה, בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	סמנכ"ל פיתוח עסקי באלקטריק רואד בע"מ
בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו:	לא
השכלה:	בוגר, מנהל עסקים – אוניברסיטת תל אביב מוסמך, לימודי סביבה – אוניברסיטת תל אביב
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:	סמנכ"ל פיתוח עסקי בהון הטבע בע"מ

שם:	גביש מידה – סמנכ"ל תפעול
מספר תעודת זהות:	061245684
תאריך לידה:	9.7.1982
תאריך תחילת כהונה כנושא משרה:	28.2.2019
תפקיד שממלא בחברה, בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	סמנכ"ל תפעול באלקטריק רואד בע"מ
בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו:	לא
השכלה:	הנדסת מכונות (BS.c) – אוניברסיטת בן גוריון
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:	מהנדס מערכות – Stratasis Ltd

נושאי משרה שכהונתם הסתיימה במהלך תקופת הדוח ועד למועד הדוח:

ביום 23 באוקטובר 2019 סיים מר טוני קליין את כהונתו כמנהל הכספים של החברה. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 23 באוקטובר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-090006).

תקנה 26(ב): מספר מורשי החתימה העצמאיים

למועד הדוח, לחברה אין מורשי חתימה עצמאיים כהגדרת מונח זה בסעיף 37(ד) לחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968.

תקנה 27: רואה החשבון של החברה

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

מען משרדו הרשום: המרד 25, תל אביב.

למיטב ידיעת התאגיד, משרד רואה החשבון המבקר, או מי משותפיו, אינם בעלי עניין או קרוביו של בעל עניין או של נושא משרה בכירה בתאגיד.

תקנה 28: שינוי בתזכיר ובתקנון החברה

בשנת הדוח ועד למועד הדוח לא חל כל שינוי בתזכיר או בתקנון התאגיד.

תקנה 29: המלצות והחלטות הדירקטוריון

29.1. המלצות הדירקטוריון בפני האסיפה הכללית והחלטות הדירקטוריון שאינן טעונות אישור האסיפה הכללית בדבר:

1. תשלום דיבידנד או ביצוע חלוקה בדרך אחרת או חלוקת מניות הטבה: אין.
2. שינוי ההון הרשום או המונפק של התאגיד: אין.
3. שינוי תזכיר או תקנון התאגיד: אין.
4. פדיון ניירות ערך בני פדיון: אין.
5. פדיון מוקדם של איגרות חוב: אין.
6. עסקה שאינה בהתאם לתנאי השוק, בין התאגיד ובעל עניין בו: אין.

29.2. החלטות האסיפה הכללית שנתקבלו שלא בהתאם להמלצות הדירקטוריון בעניינים המפורטים בתקנת משנה 29(א): אין.

29.3. החלטות אסיפה כללית מיוחדת:

ביום 25 בספטמבר 2019 אישרה האסיפה הכללית המיוחדת, בין היתר, את ההחלטות להלן: (1) אישור עדכון שכרו החודשי של מר אורן עזר, מנכ"ל ויו"ר דירקטוריון החברה ומבעלי השליטה בה. (2) אישור עדכון שכרו החודשי של מר חנן רומבק, סמנכ"ל טכנולוגיות ראשי בחברה ובאלקטרואד ומבעלי השליטה בחברה. (3) אישור תנאי כהונתו והעסקתו של מר הוקאן סנדלין, מנהל פעילות אזורי במדינות הנורדיות בחברה נכדה של החברה שהתאגדה בשוודיה, אלקטריאון AB. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מיום 20 באוגוסט 2019 ומיום 25 בספטמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-086740 ו-2019-01-083583).

תקנה 29א: החלטות החברה

- א. אישור פעולות לפי סעיף 255 לחוק החברות: אין.
- ב. פעולה לפי סעיף 254(א) לחוק החברות: אין.
- ג. עסקאות הטעונות אישורים מיוחדים לפי סעיף 270(1) לחוק החברות: ראו ההחלטות המפורטות בתקנה 29 לעיל.
- ד. פטור, ביטוח או התחייבות לשיפוי, לנושא משרה שבתוקף בתאריך הדוח: למועד הדוח, הדירקטורים ונושאי המשרה המכהנים בחברה זכאים לביטוח, פטור ושיפוי, כדלקמן:

ביטוח

1. עם השלמת עסקת המיזוג של החברה עם אלקטרואד (כמפורט בסעיף 1.3 לפרק א' לדוח זה) נכנסו לתוקף החלטות האסיפה הכללית מיום 4 בפברואר 2018 בנוגע להתקשרות החברה בפוליסת ביטוח לאחריות דירקטורים ונושאי משרה מסוג On-Going ואישור תנאי הפוליסה כ"עסקת מסגרת". באופן שהחברה רשאית מדי שנה, ובסה"כ לתקופה מצטברת של שלוש שנים, החל ממועד אישור האסיפה, ובכפוף לקבלת אישור ועדת התגמול בכל שנה, להאריך ו/או לחדש את פוליסת הביטוח או להתקשר בפוליסה חדשה עם אותו מבטח או עם מבטח אחר, בישראל או בחו"ל בהתאם לתנאי עסקת המסגרת להלן, פוליסות ביטוח אחריות מקצועית לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות בנות מסוג On Going, שתקרת הפרמיה השנתית שלה הינה עד לסך של 25 אלפי דולר ארה"ב ובגבולות אחריות של עד 15 מיליוני דולר ארה"ב למקרה (במצטבר לכל נושאי המשרה).

כמו כן, נכנסה לתוקף ההחלטה לאשר את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה מסוג Run Off עבור הדירקטורים ונושאי המשרה המכהנים ו/או שיכחנו בחברה במהלך התקופה

שתחילתה 7 שנים לפני השלמת עסקת המיזוג וסיומה במועד השלמת עסקת המיזוג (אף אם כהונתם של הדירקטורים ונושאי המשרה המבוטחים תסתיים או הסתיימה לפני מועד ההשלמה), וזאת בגין אירועים שאירעו ממועד מינויים ועד למועד השלמת עסקת המיזוג, אשר נכנסה לתוקפה החל מיום 6 במרץ 2018, מועד השלמת עסקת המיזוג, ותהא תקפה למשך שבע (7) שנים, בתנאים והיקפים שלא יפחתו מהתנאים הבאים: כיסוי שלא יפחת מ-2,500,000 דולר ארה"ב ולא יעלה על 10,000,000 דולר ארה"ב למקרה ולתקופה, ופרמיה שלא תעלה על 50,000 דולר ארה"ב (עבור כל התקופה) בתשלום אחד.

לפרטים נוספים ראו דוח זימון האסיפה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201) ודיווח תוצאות האסיפה מיום 4 בפברואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-012028) המובאים בדוח זה על דרך ההפניה.

2. ביום 31 במרץ 2019 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה לכל הדירקטורים ו/או נושאי המשרה בחברה, לרבות דירקטורים ו/או נושאי משרה שהינם בעלי שליטה בחברה עם הפניקס חברה לביטוח בע"מ בגבול אחריות של 10 מיליון דולר ארה"ב, בפרמיה שנתית בסך של כ-15 אלפי דולר ארה"ב. ההתקשרות שנערכה בהתאם לגבולות המסגרת דלעיל.

3. ביום 23 באפריל 2020 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה לכל הדירקטורים ו/או נושאי המשרה, בחברה, לרבות דירקטורים ו/או נושאי משרה שהינם בעלי שליטה בחברה עם הפניקס חברה לביטוח בע"מ בגבול אחריות של 36 מיליון ש"ח, בפרמיה שנתית בסך של כ-49 אלפי ש"ח. ההתקשרות שנערכה בהתאם לגבולות המסגרת שאושרו על ידי האסיפה הכללית.

פטור והתחייבות לשיפוי

עם השלמת עסקת המיזוג של החברה עם אלקטרואד (כמפורט בסעיף 1.3 לפרק א' לדוח זה) נכנסו לתוקף החלטות האסיפה הכללית מיום 4 בפברואר 2018, שבמסגרתן הוחלט על הענקת כתבי פטור ושיפוי לנושאי משרה ודירקטורים, כפי שיהיו 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. לפרטים אודות נוסח כתבי הפטור והשיפוי אשר אושרו כאמור לעיל ראו דוח זימון האסיפה הכללית מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201) ודיווח החברה מיום 4 בפברואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-012028) בנוגע לתוצאות האסיפה, המובאים בדוח זה על דרך ההפניה.

תאריך: 26 באפריל 2020

אלקטריאון וירלס בע"מ

<u>שמות החותמים</u>	<u>תפקיד</u>	<u>חתימה</u>
אורן עזר	יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל	_____
ברק דואני	סמנכ"ל כספים	_____

פרק ה' – הצהרות מנהלים

הצהרות מנהל כללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים לפי תקנה 9ב(ד) לתקנות הדוחות

הצהרת מנהל כללי לפי תקנה 9ב(ד)(1) לתקנות הדוחות

אני, אורן עזר, מצהיר כי:

- (1) בחנתי את הדוח התקופתי של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") לשנת 2019 ("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 ולוועדות הביקורת והדוחות הכספיים של החברה, כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בדיוח הכספי ובגילוי ובבקרה עליהם.
- אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

26 באפריל 2020

תאריך

אורן עזר
יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל

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

אני, ברק דואני, מצהיר כי :

- (1) בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") לשנת 2019 ("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 ולוועדות הביקורת והדוחות הכספיים של החברה, כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בדיוח הכספי ובגילוי ובבקרה עליהם.

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

26 באפריל 2020

תאריך

ברק דואני
סמנכ"ל כספים