



# אלקטריאון וירלס בע"מ

## דוח תקופתי לשנת 2020



## אלקטריאון וירלס בע"מ

### דוח תקופתי לשנת 2020

#### תוכן העניינים

פרק א'	תיאור עסקי החברה
פרק ב'	דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה
פרק ג'	דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר, 2020
פרק ד'	פרטים נוספים על התאגיד
פרק ה'	דוח על אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי לפי תקנה 9 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל-1970

מופנית בזאת תשומת לב הקוראים לכך שעד ליום 31 בדצמבר 2019, נחשבה החברה "תאגיד קטן", כהגדרת המונח בתקנה 5ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), תש"ל-1970 ("תקנות הדוחות"), ובהתאם לכך אמצה החברה את ההקלות המנויות בתקנות 5ד(ב)-1(1)-5ד(ב) לתקנות הדוחות. החל מיום 1 בינואר 2020, החברה אינה נחשבת "תאגיד קטן" בהתאם לתנאי תקנה 5ג' לתקנות הדוחות. בהתאם לתקנה 5ה(ג) לתקנות הדוחות, החברה ישמה בדוח זה את הוראות תקנה 5ד' לתקנות הדוחות; עד לרבעון שהסתיים ביום 30 בספטמבר 2020 (כולל).

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

## פרק א' – תיאור עסקי התאגיד

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

**חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי החברה**

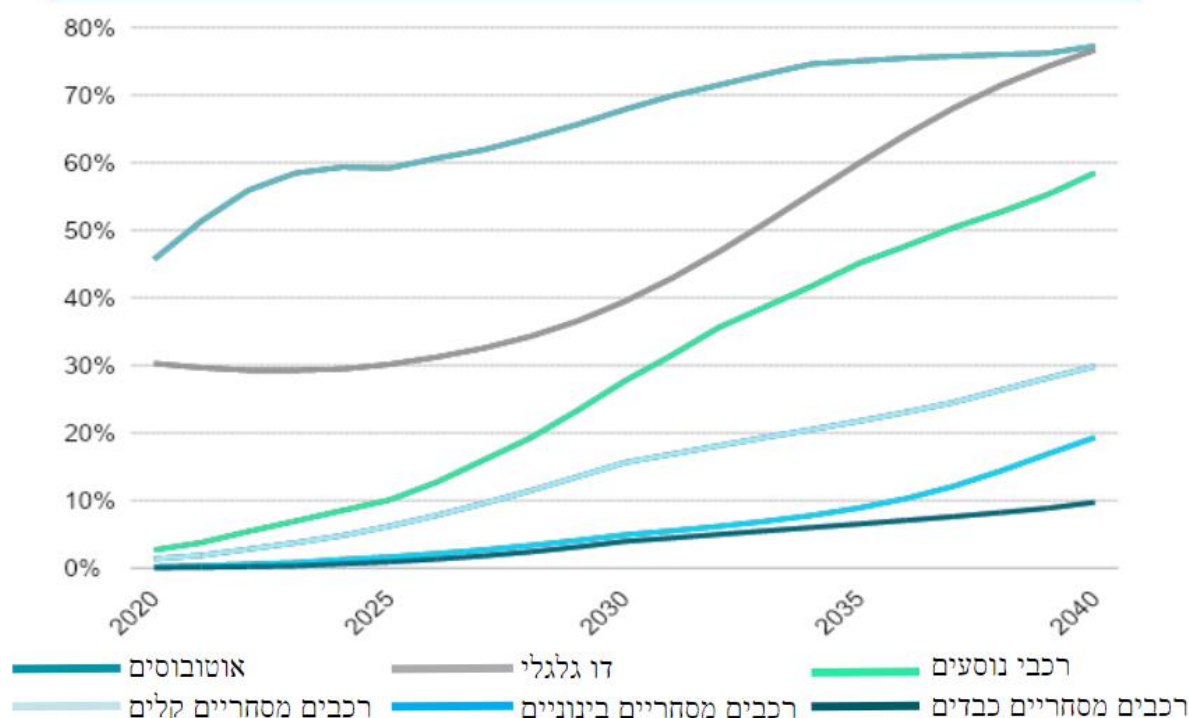
**הקדמה**

מדינות רבות בעולם הצהירו על מעבר לתחבורה שאינה מזהמת ו/או על מועד בו תיאסר כניסה של רכבים מזהמים למרכזי ערים. חלק מבין המדינות כאמור יאסרו על כניסת רכבים מזהמים למרכזי ערים כבר בשנת 2024. לפרטים נוספים אודות המגמות בעולם למעבר לתחבורה שאינה מזהמת, ראו סעיף 7.5 להלן. מדיניות זו מחייבת היערכות של מפעילי ציי רכבים באשר הם במידה וברצונם להמשיך בפעילותם.

**יעדים מדינתיים להפסקת מכירות רכבי בעירה פנימית חדשים**



## גידול במכירות רכב חשמלי מסך המכירות של כלי רכב חדשים



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

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

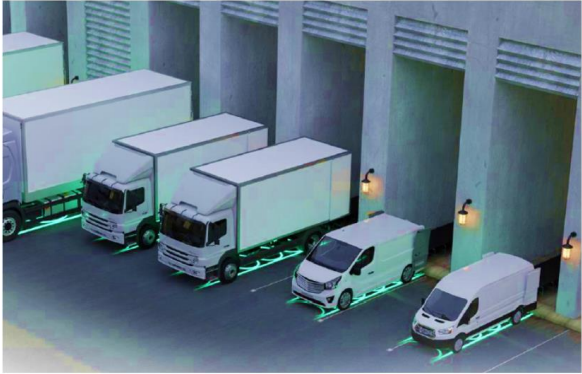
למיטב ידיעת החברה, למועד זה, קיים פער בין תשתיות הטעינה הקיימות בעולם לבין צרכי התחבורה החשמלית. תשתיות הטעינה החוטיות אינן מספקות מענה מיטבי מאחר שלא ניתן להציבן בכל מקום והן תופסות שטח בחניונים.

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



**פתרונות קיימים גוזלים זמן נסיעה ואינם מתאימים לתחבורה אוטונומית**

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



אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן: "החברה") הינה חברת טכנולוגיה אשר מטרתה לסייע במאמץ להאצת מעבר לתחבורה חשמלית על ידי פיתוח טכנולוגית טעינה אלהוטית ייחודית. החברה מפתחת את כל מרכיבי הטכנולוגיה בעצמה, עובדה המציבה אותה בין החברות המובילות את תחום הטעינה האלהוטית העולמית. טכנולוגיה זו פותחה בבסיסה עבור טעינת רכבים תוך כדי נסיעתם באופן אלהוטי. בהמשך, ובאופן טבעי ומתבקש, פיתחה החברה יכולות נוספות, כגון טעינה סטטית כאשר הרכב חונה בחניון וטעינה חצי דינמית, כאשר הרכב נמצא בנסיעה איטית מאוד.

היצע מלא של פתרונות טעינה אלהוטית לכל צורך של ציים מסחריים



**טעינה דינמית**

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

**טעינה חצי דינמית**

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

**טעינה סטטית**

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

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

### טכנולוגיית החברה



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

בנוסף, למועד זה, מפתחת החברה שירות מבוסס ענן המאפשר שליטה ובקרה של כל מרכיבי המערכת מרחוק. שירות זה צפוי לאפשר למנהלי ציים שליטה מלאה באופן הטעינה (לפרטים נוספים ראו סעיף 15.1.4 להלן).

### יתרונות הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה

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

במהלך השנים האחרונות התמקדה החברה בהבשלת הטכנולוגיה שלה והוכחתה, זאת באמצעות עריכת שני פיילוטים בסביבה ציבורית: פריסת כביש חשמלי אלחוטי בגוטלנד, שבדיה ופריסת כביש חשמלי אלחוטי בתל אביב באורך מצטבר של 2.35 ק"מ על גביהם הופעלו משאית כבדה ואוטובוס חשמלי (לפרטים נוספים ראו סעיף 9.4 להלן).

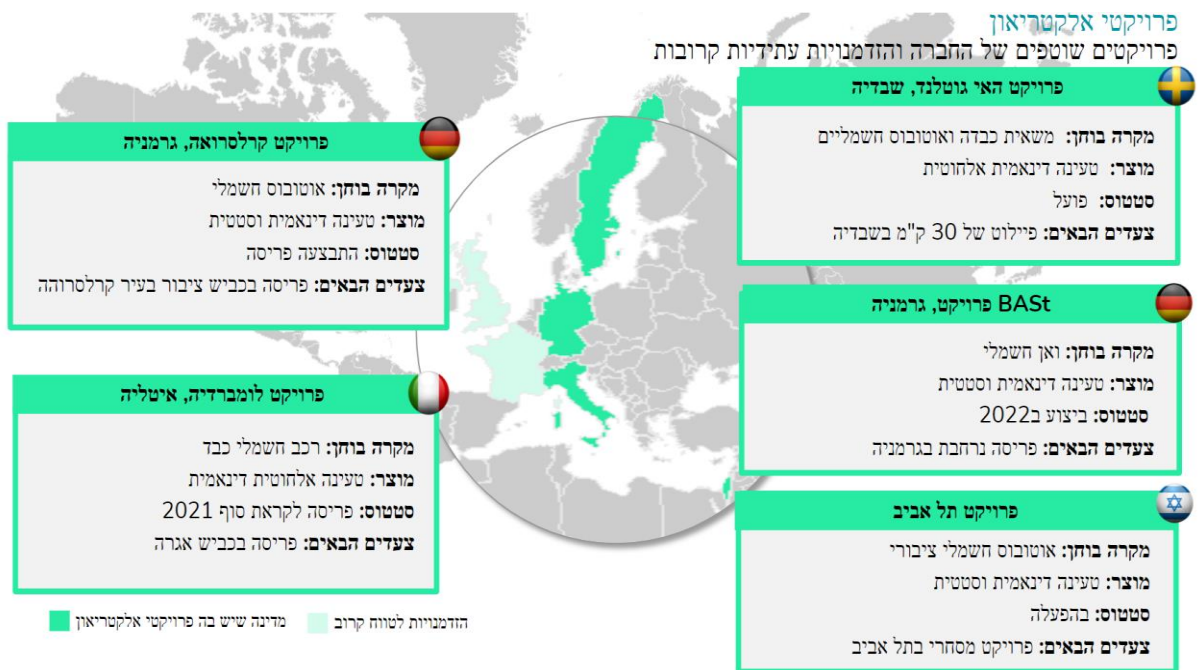
בשנת 2021, בכוונת החברה להשלים את פיתוח המערכת עבור רכבים פרטיים ורכבי שילוח מסחריים, בכדי לפנות לשווקים נוספים כגון מוניות ומפעילי ציים מסחריים, וכן לבסס את תהליך הייצור הסדרתי של המערכת בכדי לתמוך בפרויקטים עתידיים (לפרטים נוספים בדבר צפי להתפתחות בשנה הקרובה ראו סעיף 27 להלן).





למועד פרסום הדוח, ממקדת החברה את פעילותה באירופה וארה"ב. לצורך הרחבת הפעילות באירופה, בכוונת החברה לפעול לגיוס כח אדם מתאים לחברה הנת השבדית שהקימה, Electreon AB (להלן: "אלקטריאון AB"), שיתמקד בעיקר בהרחבת הפיתוח העסקי והקשרים העסקיים, ניהול פרויקטים וסיוע במתן תמיכה טכנית. בנוסף, בכוונת החברה להתמקד באזור הנורדי הכולל מדינות כגון דנמרק, נורווגיה, פינלנד וכדומה. כמו כן, למועד הדוח החברה פועלת בצרפת, איטליה וגרמניה.

בהמשך לזכיית החברה בשני פרויקטים בגרמניה (כמפורט בסעיפים 25.1025.6 להלן), הקימה החברה חברה בת גרמנית לצורך מתן מענה טכני וניהולי לפרויקטים כאמור והעמקת החדירה למדינה זו. להערכת החברה, גרמניה הינה מדינה אסטרטגית המשפיעה על מדינות רבות באירופה.





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

### קהל יעד

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

להלן פירוט בדבר ציי הרכבים בהם מתמקדת החברה:



### ● תחבורה ציבורית עירונית

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

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

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

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



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

בעזרת טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של

החברה, ניתן לנצל את זמני ההעמסה והפריקה לטעינת המשאיות. כך, טכנולוגיית החברה עשויה לסייע לצמצם את הצורך בהשבתת משאיות החלוקה במהלך היום וכן לאפשר למשאיות החלוקה טווח נסיעה

גדול יותר עם סוללה קטנה יותר. כל זאת, בהשקעה של מספר עמדות טעינה בודדות בלבד, מאחר שנקודות ההעמסה והפריקה הינן שיתופיות. לפרטים נוספים ראו סעיפים 9.3(ב) ו- (ד) להלן.



**מוניות עירוניות**

ערים מרכזיות בעולם לרוב מסרבות להציב עמודי טעינה לאורך רחובות, מאחר שהדבר מייצר מפגע סביבתי. עובדה זו מקשה על נהגי מוניות לעבור לשימוש במוניות חשמליות לאור מחסור בעמדות טעינה. נהג מונית המעוניין בטעינה, נדרש לצאת מהעיר או לחפש חניון יעודי המכיל עמדות טעינה.

תופעה זו מכבידה על מעבר של מוניות עירוניות לתחבורה חשמלית.

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

**משאיות כבדות הנוסעות בין שתי נקודות**



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

במקרים אלו, פתרון הטעינה האלחוטי

הדינמי עשוי לאפשר העברת אנרגיה למשאית תוך כדי נסיעה ובכך להפחית בצורה מסויימת את גודל הסוללה ולכאורה להאריך את זמן העבודה של המשאיות החשמליות. בנוסף, ניתן להשתמש במערכת החצי דינמית פרי פיתוחה של החברה כדי לנצל את זמן ההעמסה והפריקה בנקודות הקצה ובכך לצמצם את השימוש בעמדות טעינה בשעות הלילה.

בפרויקט מסוג זה, להערכת החברה, ניתן לקבל סיוע במימון ממדינות המעוניינות לקדם העברת ציי משאיות להנעה חשמלית כגון: גרמניה, שבדיה, צרפת ועוד.

בכוונת החברה, לפעול לקידום פרויקטים אלו יחד עם מפעילי הנמלים, מפעילי המשאיות ויצרני המשאיות, כך שהחברה תפרוס את התשתית ותנהל את מערך הטעינה הכולל.

לפרטים אודות המודל העסקה של החברה ראו סעיף 3 להלן.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, למעט הפיילוטים המפורטים בסעיף 9.4 להלן, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לה הכנסות כלשהן בגין המערכת. האמור לעיל, בהתייחס לטכנולוגיה של החברה, יכולתה לגשר על הפער בעולם התחבורה החשמלי ויתרונתיה, יכולת החדירה של החברה לארה"ב ואירופה וכן קהל היעד אליו מכוונת החברה משקפים את אסטרטגיית החברה ואין כל ודאות כי היא תתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך"), המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 28 להלן.

## 1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

### 1.1 כללי

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 לשם לשים ביוםדיקס 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.

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

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

## 1.2 אופיו ותוצאותיו של שינוי מבני, מיזוג או רכישה מהותיים

### 1.2.1 עסקת מיזוג עם אלקטרואד על דרך של החלפת מניות

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

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

### 1.2.2 מיזוג אלקטרואד עם ולתוך החברה

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

## 1.3 מבנה החזקות החברה

להלן תרשים מבנה החזקות החברה למועד הדוח:



(\*) חברה בת אשר הוקמה לצורך תחילת פעילות החברה בשבדיה והשתתפות בפרויקט הדגמה ליישום טכנולוגיות כביש חשמלי אלחוטי בשבדיה, כמפורט בסעיף 9.4 (2) להלן.

(\*\*) למועד הדוח לא מתקיימת בספירהד פעילות עסקית כלשהי.

## 2. תיאור תחומי הפעילות של החברה

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

הטכנולוגיה מאפשרת שלושה מצבי טעינה: טעינה סטטית, במצב בו כלי הרכב חונה בחניון או מסוף, טעינה דינמית כאשר הרכב נמצא בנסיעה (להלן: "כביש חשמלי") וטעינה חצי דינמית כאשר הרכב נמצא במצב נסיעה איטית מאוד.

### העתיד של טעינת רכבים חשמליים

היצע מלא של פתרונות טעינה אלוטוית לכל צורך של ציים מסחריים



#### טעינה דינמית

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

#### טעינה חצי דינמית

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

#### טעינה סטטית

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

המעבר לתחבורה חשמלית כרוך באתגרים רבים, בייחוד אם בוחנים חברות המנהלות ציי רכבים מסחריים. שלושת סוגי הטכנולוגיה שמפתחת החברה נועדו לתת פתרון אופטימלי וגמיש לחברות אלו ולאפשר תפעול רציף ויעיל, לבטל את הצורך במגע פיזי הנובע מעמדות הטעינה החוטיות, לגרום לחיסכון בשטח חניון לילה והגברת הכלכליות של המעבר לצי רכב חשמלי. האפשרות להטעין את הרכב בכל מצב ובכל סוג של חניון ומבלי לחבר את עמדת הטעינה החוטית יכולה להביא גם להקטנת גודל הסוללה. טכנולוגיית הטעינה הדינמית (הכביש החשמלי) אמורה לאפשר צמצום נוסף בגודל הסוללה הדרוש להנעת כלי רכב חשמליים (כאשר כלי הרכב ינוע בכביש החשמלי), הגדלת טווח הנסיעה של כלי הרכב החשמלי כל עוד הוא נע על תשתית הכביש החשמלי והפחתת עלות ומשקל כלי הרכב. למיטב ידיעת החברה, נכון למועד הדוח, לשינוי מזג האוויר ולתנאים סביבתיים אחרים לא אמורה להיות השפעה על מערכות הטעינה האלוטוית שמפתחת החברה.

יובהר, כי לאור אופיה של החברה כחברת מחקר ופיתוח ועל רקע העדר הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי החברה ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצרי החברה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הן נועדו, עלולה השקעת החברה בפיתוח מוצריה לרדת לטימיון. כמו כן, תידרש החברה 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 מוצרי פיתוח החברה ותוצאות ההשלמה כאמור) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרתם בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך"), המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 28 להלן.

### 3. מודל עסקי

ההזדמנויות העומדות בפני מערכת הטעינה האלחוטית הינן משמעותיות. בפרט, כאשר מגמת האורבניזציה (עיור) ממשיכה, כך שעד לשנת 2025 כ-58% מאוכלוסיית העולם תחיה באזורים עירוניים ועד לשנת 2050 תחזית זו גדלה ל-1.66%<sup>1</sup>. למועד זה, אורכס של הכבישים העירוניים בערים הגדולות בעולם (עם אוכלוסיה של 500,000 תושבים ומעלה) מוערך כי מסתכם באלפי ק"מ<sup>2</sup>, והינו מייצג, להערכת החברה, שוק הנאמד במיליארדים של דולרים רק לפיתרון הטעינה האלחוטית הדינמית של החברה.

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

למועד הדוח, המודל העסקי של החברה מתבסס על צפי להכנסות מהמוצרים והשירותים הבאים, אשר תלויים בפיתוח המוצלח של הטכנולוגיה המפותחת על ידה:

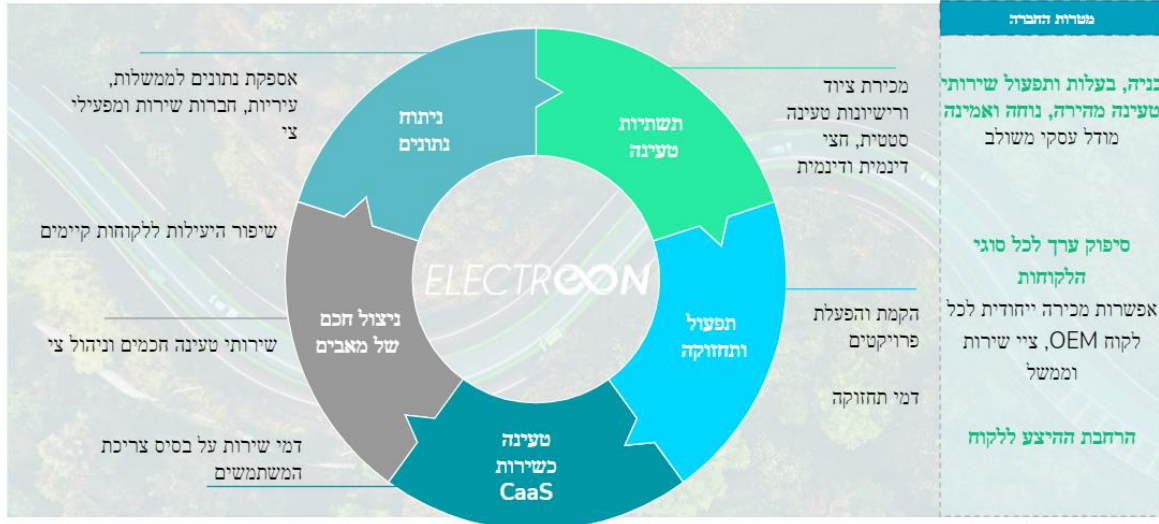
- (1) מכירת מערכת הטעינה האלחוטית – לרבות רישיונות לפריסת תשתית הטעינה הסטטית, חצי דינמית ודינמית של החברה.
- (2) מתן שירותי תפעול ותחזוקה – גביית דמי תפעול ותחזוקה בהתבסס על מתן שירותי ניהול המיזם במהלך הקמתו ומתן שירותי תחזוקה של מערכת הטעינה האלחוטית לאחר שלב ההקמה.
- (3) טעינה כשירות (CaaS) - גביית דמי שירות חוזרים על בסיס צריכת שירות הטעינה על ידי המשתמשים.
- (4) מתן שירותי ניהול צי חכם - מתן שירותי טעינה חכמים וניהול צי לצורך שיפור יעילות ללקוחות הצי.

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

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

(5) ניתוח Smart Data<sup>3</sup> - מתן גישה למידע המופק ממערכת הטעינה האלחוטית כגון: מהירות נסיעה, כמות רכבים הנוסעים על כל מקטע כביש וכדומה, לגורמים חיצוניים, כגון ממשלות, עיריות, חברות שירות ומנהלי ציים.

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

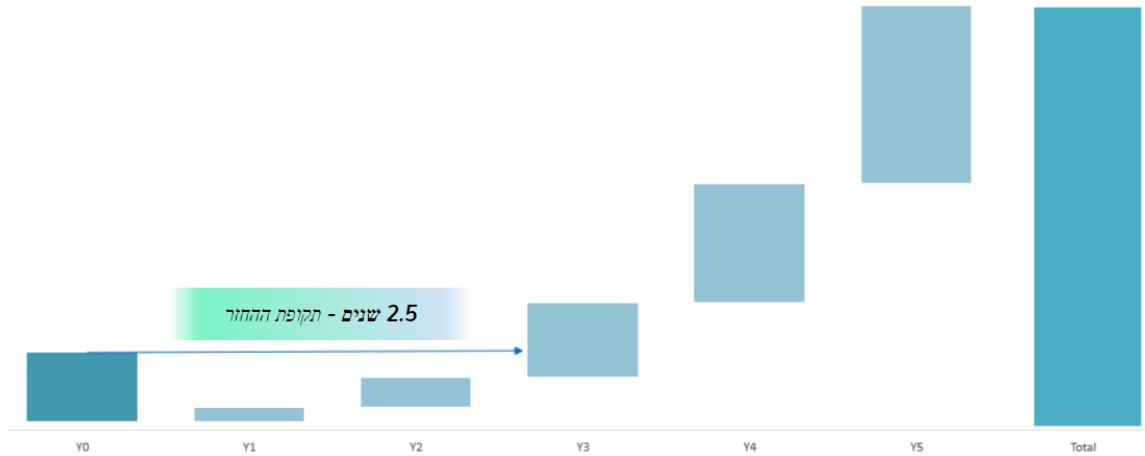


החברה מציעה מודל עסקי גמיש בהתאמה לאזור הגיאוגרפי בו היא פועלת, בתלות בשיתופי פעולה שונים עם גופים אסטרטגיים, דרישות סוגי הלקוחות השונים, אופי ההתקשרות ותנאי מימון שונים, כמפורט להלן:

(1) מכירה – בכוונת החברה להציע ללקוח ו/או המשתמש אפשרות לרכישה של תשתית הטעינה שלה ישירות. כמו כן, החברה צופה להפיק הכנסות חוזרות מרישיונות תוכנה, הכנסות הפעלה ושירותי סליקה.

(2) טעינה כשירות (CaaS) – בכוונת החברה לבחון אפשרות לממן ולהפעיל את תחנות הטעינה הסטטיות והחצי דינמיות לציי מוניות, משאיות משלוחים וטנדרים, לרבות יישומים נוספים, זאת בתמורה לתשלום לפי שימוש. להערכתה, שירות זה יאפשר לחברה לייצר הכנסות קבועות.

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



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

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

**טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, למעט הפיילוטים המפורטים בסעיף 9.4 להלן, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לה הכנסות כלשהן בגין המערכת. האמור לעיל, בהתייחס למקורות ההכנסה והמודלים הפיננסיים השונים משקף את אסטרטגיית החברה ואין כל ודאות כי היא תתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 28 להלן.**

#### **4. השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה**

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

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

1.4.1 ביום 17 בינואר 2020, הודיעה הון הטבע בע"מ (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) (הסכם מכירת המניות").

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. לפרטים נוספים ראו דוח מידי של החברה מיום 19 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-007428).

ביום 15 בדצמבר 2020, השלימה הון הטבע את מכירת מלוא 250,000 המניות בהתאם להוראות הסכם מכירת המניות. לפרטים נוספים ראו דוחות מידיים של החברה מימים 9 במרץ, 9 ביוני,



10 בספטמבר ו- 16 בדצמבר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-022998, 2020-01-059628, 2020-01-128641 ו- 01-100155 בהתאמה).

1.4.2 ביום 13 בדצמבר 2020, הודיעה הון הטבע בדבר התקשרותה בהסכם למכירת 200,000 מניות רגילות נוספות ללא ערך נקוב של החברה לצד שלישי, שלמיטב ידיעת החברה, למועד הדוח, אינו קשור לחברה או למי מבעלי הענין בה, בעסקה מחוץ לבורסה, בתמורה לסכום כולל של 50 מיליון ש"ח, המשקף מחיר של 250 ש"ח לכל מניה. השלמת העסקה תהיה במועד אשר יוסכם בין הצדדים ויהיה בתקופה שבין הימים 8 - 30 בספטמבר 2021. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי של החברה מיום 14 בדצמבר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-127645).

#### 1.5 הצעות פרטיות

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

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

#### 5. חלוקת דיבידנד

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

## חלק שני – מידע אחר

### 6. מידע כספי לגבי הפעילות של החברה

למידע כספי ונתונים כספיים בהתייחס לפעילות החברה, ראו הדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר, 2020 המצורפים בפרק ג' לדוח זה. להסבר אודות ההתפתחויות שחלו בנתונים המובאים בדוחות הכספיים, ראו דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה, המצורף בפרק ב' לדוח זה.

### 7. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה

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

#### 7.1. האטה בפעילות וחוסר ודאות כלכלית

האטה בפעילות הכלכלית ואי ודאות בשוק הישראלי, אירופאי, אמריקאי ו/או העולמי בשנים הקרובות עשויות לגדול בשנים הקרובות לאור השפעות מגפת הקורונה העולמית. התאוששות כלכלית לכל שוק שהחברה מכוונת אליו עשויה להמשך מספר שנים ועשויה להשפיע על יכולת החברה לגייס הון בשוק ההון המקומי ו/או העולמי, הדרוש לה להמשך השלמת פיתוח מוצריה. לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות החברה ראו סעיף 7.8 להלן.

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

דגש מוגבר על הצורך להיאבק בשינויי האקלים, גידול בשימוש באנרגיה מתחדשת, שיפור איכות האוויר והפחתת הפחמן בענף התחבורה החלו לשלוט בשיח הפוליטי העולמי בשנתיים האחרונות, דבר המצביע על כך שמנהיגים פוליטיים מבינים את החשיבות של השגת "אפס פליטות פחמן"<sup>4</sup> בכל המגזרים בחודש בספטמבר 2020, התחייב נשיא סין שי ג'ינפינג להאיץ את הפחתת הפליטות במדינה המזהמת ביותר בעולם ולהגיע לאפס פליטות פחמן עד שנת 2060<sup>5</sup>. בחודש דצמבר 2019, החל רנס טיימנס להוביל את העסקה הירוקה של האיחוד האירופי – תכנית שאפתנית להיות היבשת הראשונה הניטרלית אקלימית עד לשנת 2050<sup>6</sup>. בעת כניסתו לתפקידו ביום 20 בינואר 2021, צעדיו הראשונים של הנשיא האמריקאי ביידן, כללו את חזרת ארה"ב להסכם האקלים בפריז, עצירת פעילויות קידוחי נפט וגז מרובות ואף

<sup>4</sup> "אפס פליטות פחמן" הינו מונח המתייחס למטרה סביבתית של השגת מאזן אפסי של פליטות פחמן דו חמצני על ידי איזון הפליטות עם ספיגת הפחמן הדו חמצני (באמצעות פוטוסינתזה לדוגמה) ועל ידי צמצום הפליטות. חלק מהאמצעים להשגת מטרה זו הוא מעבר לכלכלת פוסט-פחמן. איפוס פליטות פחמן מתייחס לתהליכים הפוליטיים גזי חממה בתחבורה, בייצור אנרגיה וחשמל ובתהליכי תעשייה.

<sup>5</sup> <https://www.nature.com/articles/d41586-020-02927-9>

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)

צפוי כי ביידן יהפוך למעלה מ- 100 החלטות מדיניות בנושא אקלים של הממשל הקודם<sup>7</sup>. רשימה ארוכה של למעלה מ- 110 מדינות נוספות התחייבו להגיע לאפס פליטות פחמן עד שנת 2050<sup>8</sup>.

למועד הדוח, מצויים בתהליך שינויים רגולטוריים וחקיקתיים רבים ברחבי העולם שמטרתם הפחתת טביעת הרגל הפחמנית של ענף התחבורה עולמי. החל משנת 2021, יעד הפליטה הממוצע למכוניות חדשות בכל הציים באיחוד האירופי יהיה 95 גרם פחמן דו חמצני (CO2) לק"מ והוא צפוי לרדת עוד במהלך העשורים הקרובים. יש בכך להוות סימן ברור ליצרני הרכב שיצור רכבי דיזל או בנוזן מזהמים כבר אינו דבר מקובל או כלכלי<sup>9</sup>. בארצות הברית, ניתנו צוים דומים על ידי המדינה המחמירה ביותר, קליפורניה, במטרה ברורה לשפר את איכות האוויר, ומדינות נוספות הצהירו כי הן יפחיתו נוכחות של רכבים מונעים בבנוזן כחלק מתכניות האנרגיה הנקייה והאקלים שלהן<sup>10</sup>. מדובר במגמה גלובלית, למועד זה, 25 מדינות ו- 49 ערים, לרבות, אך לא רק קנדה, סין, צרפת, גרמניה, הודו, ישראל, יפן, נורבגיה, סינגפור, שבדיה, בריטניה וארצות הברית, הנהיגו איסור על מנועי בעירה פנימית (ICE), שיכנס לתוקף בין השנים 2025-2040<sup>11</sup>. מדינות שונות יזמו תוכניות לעידוד רכישות רכבים חשמליים, לרבות תמריצים כגון סובסידיות, הקלות מס וכן מיסוי כבד על כלי רכב מונעי דלק מאובנים.

יצרני הרכב החלו להתאים את עצמם למגמה האמורה ומעדיפים בעיקר להגדיל את הייצור של דגמי רכבים חשמליים ורכבים הפועלים על דלקים אלטרנטיביים בכל קטגוריות הרכב ולהפסיק בהדרגתיות את קווי הייצור של רכבי ה- ICE. לדוגמא, בשנת 2017 הודיעה וולוו כי החל משנת 2019 ואילך כל המכוניות החדשות המיוצרות על ידי החברה יהיו חשמליות לחלוטין או חשמליות היברידיים; בשנת 2020 קבוצת וולוו ומספר יצרני משאיות אחרים כגון משאיות DAF, דיימלר AG, פורד, איווקו, מאן וסקאניה התחייבו להפסיק את מכירות משאיות הדיזל עד שנת 2040; בשנת 2018 הודיעה קבוצת פולקסווגן על כוונתה להפסיק בהדרגתיות את מכירת מנועי גז ודיזל מהמותג שלה החל משנת 2026 ואילך; ויגואר, לנד רובר וג'נרל מוטורס הודיעו לאחרונה על תוכניותיהם לעבור לרכבים חשמליים באופן מלא עד השנים 2025 ו- 2035, בהתאמה. יתר על כן, בחמש עשרה השנים האחרונות חוותה תעשיית הרכב פריחה של עשרות שחקנים חדשים, שאינם נושאים בנטל של מחזורי הייצור והתכנון הארוכים הקשורים לייצור ICE מסורתי, המספקים רכבים חשמליים בלבד במספר קטגוריות רכב. שינויי רגולציה כאמור עשויים להשפיע, להערכת החברה, על פעילותה העסקית של החברה לטובה ולהגדיל את פוטנציאל גיוס ההון והמכירות שלה ככל שמוצריה יפתחו בהצלחה.

<sup>7</sup> <https://www.whitehouse.gov/priorities/>

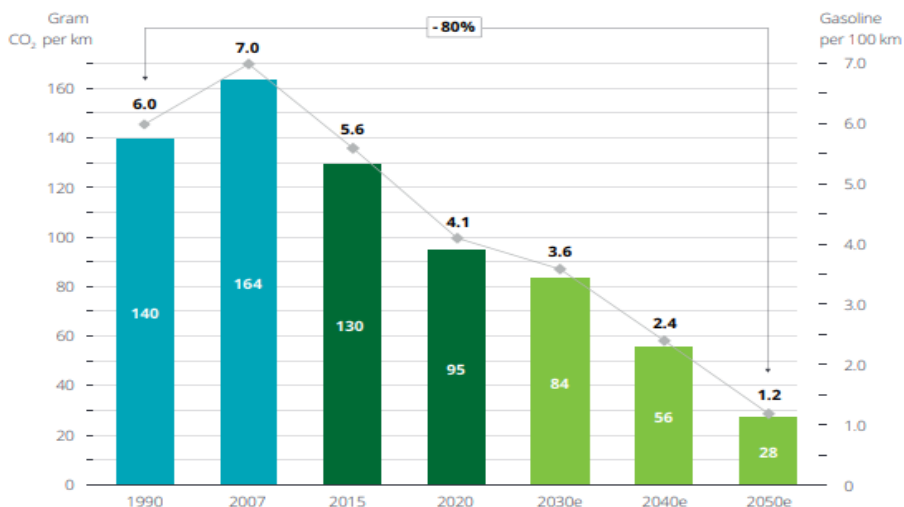
<sup>8</sup> <https://news.un.org/en/story/2020/12/1078612#:~:text=The%20European%20Union%2C%20Japan%20and,will%20do%20so%20before%202060.>

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars\\_en#:~:text=2020%2D21%20target,1%2F100%20km%20of%20diesel.](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en#:~:text=2020%2D21%20target,1%2F100%20km%20of%20diesel.)

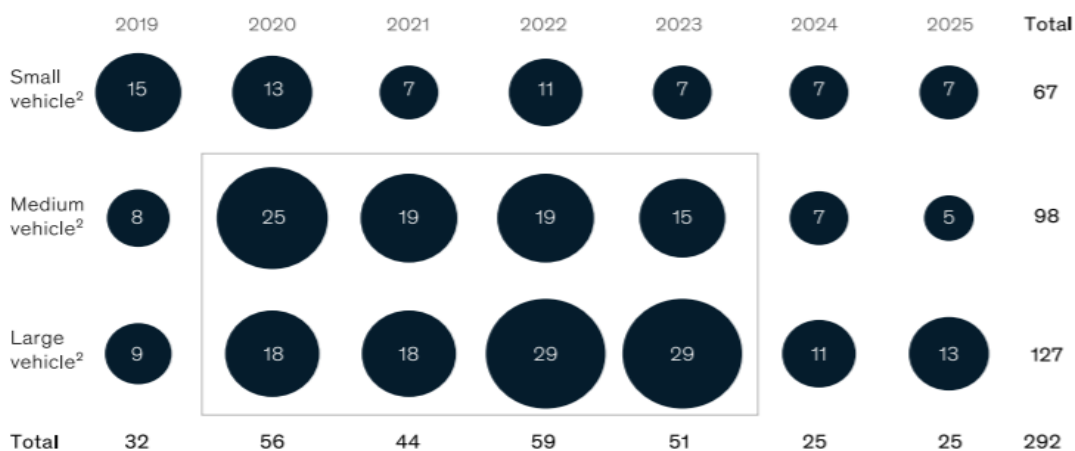
<sup>10</sup> <https://ww2.arb.ca.gov/resources/fact-sheets/advanced-clean-trucks-fact-sheet>

<sup>11</sup> <https://theicct.org/blog/staff/global-ice-phaseout-nov2020>

להלן תרשים המדגים התפתחות צפויה של גבולות פליטת הפחמן הדו חמצני באירופה<sup>12</sup>:



להלן תרשים המדגים יצרנים אשר ישקו כ-300 רכבים חשמליים (הפועלים על סוללות) חדשים (BEV) עד שנת 2025, עם דגש רב על כלי רכב בינוניים וגדולים על פי תאריך התחלת הייצור וגודל הרכב<sup>13</sup>:  
<sup>2</sup> כולל יצרני ציוד מקורי אמריקאי, אירופאי, יפני ודרום קוריאני.



<sup>12</sup> <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/consumer-and-industrial/cz-fleet-management-in-europe.pdf>

<sup>13</sup> <https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Automotive%20and%20Assembly/Our%20Insights/The%20future%20of%20mobility%20is%20at%20our%20doorstep/The-future-of-mobility-is-at-our-doorstep.pdf>

### 7.3. מגמות בעולם - שינויים באמצעי תחבורה לבני אדם וסחורות

קיימות ארבע מגמות עיקריות בתעשיית הרכב ברחבי העולם המגדירות את הדרך לעתיד תחום התחבורה - הניידות הופכת יותר ויותר אוטונומית, מחוברת, חשמלית ומשותפת (ACES). מגמות אלו מונעות על ידי מספר מגמות מתמזגות - התקדמות מיקרואלקטרונית, העלות המצטמצמת של טכנולוגיית מצברים לרכב חשמלי, גידול אוכלוסין, עיור מוגבר והתנועות ההולכות וגדלות של ערים מרכזיות, פיתוח מוטה תחבורה ציבורית (TOD), וכן שינויים בדרך שבה המשתמשים צורכים ומשלמים עבור שירותי אורח חיים דיגיטליים, בידור ונסיעות<sup>14</sup>. תעשיית הרכב הפכה לשם נרדף לתעשיית הניידות, כאשר מכירות הרכב הפרטי יורדות משנה לשנה, והדור הצעיר, ביחוד בסביבה עירונית בוחר בעיקר שלא לרכוש רכב פרטי ובמקום זאת לצרוך ניידות כשירות (MaaS) ולשלם עבור הצריכה<sup>15</sup>.

מגה-גלובליזציה היא הגורם העיקרי לצמיחה של 50% בשרשרת האספקה העולמית ולתנועת סחורות בתחום התובלה היבשתית שכבר התרחשה בעשרים השנים האחרונות ומגמה זו צפויה להימשך גם בעתיד הנראה לעין<sup>16</sup>. תפקוד יעיל של רשתות אספקה משמעותו יחידות העמסה קטנות יותר באמצעות מספר גדל של נתיבים בינלאומיים, לאומיים, אזוריים ומקומיים עם ציים חשמליים שונים המחייבים פתרון טעינה בר-קיימא<sup>17</sup>. הגידול העצום במסחר האלקטרוני וחלקו הגדל מכלל המכירות הקמעונאיות הביאו להתרחבות עצומה של חברות ושירותי שילוח, המכונה המערכת האקולוגית (אקו סיסטם) של המייל האחרון. לצורך חשמול ציי השילוח יש למצוא פתרונות טעינה מתאימים, כמו כן, נכונות נמוכה מאוד לשלם עבור נוחות מוגברת מצד הצרכן, תוביל לכך שכלי רכב אוטונומיים למשלוחים (ADV) יהיו הטכנולוגיה הדומיננטית במגזר השילוחים למרחק קצר (Last Mile) בטווח בינוני<sup>18</sup>. ציי הובלה ושילוח מציעים הזדמנות משמעותית לשוק העולמי עבור החברה והטכנולוגיה שלה. חברות השילוח הגדולות הכריזו על מעבר לתחבורה חשמלית וביצעו הזמנות משמעותיות של רכבים חשמליים<sup>19</sup>.

### 7.4. תפקיד הטעינה הדינמית ב- ACES

חלקם של הרכבים האוטונומיים בתעשיית הניידות עולה באופן שיטתי והצפי הינו כי עד לשנת 2040, 66% מהנסיעה בכלי רכב תהיה ברכבים אוטונומיים ושהיתרונות החברתיים והכלכליים של כלי רכב אוטונומיים (AV) יהיו יוצאי דופן<sup>20</sup>. כלי רכב מעבירים ומקבלים יותר ויותר נתונים ממחשבים

<sup>14</sup> <https://ieeexplore.ieee.org/document/8093910>, <https://www.ft.com/content/c1a53744-90d5-4560-9e3f-17ce06aba69a>

<sup>15</sup> <https://www.statista.com/statistics/199974/us-car-sales-since-1951/>

<sup>16</sup> [https://www.acea.be/uploads/publications/SAG\\_16\\_Global\\_Trends\\_in\\_Transport\\_Routes\\_Goods\\_Transport.pdf](https://www.acea.be/uploads/publications/SAG_16_Global_Trends_in_Transport_Routes_Goods_Transport.pdf)

<sup>17</sup> [https://www.acea.be/uploads/publications/SAG\\_16\\_Global\\_Trends\\_in\\_Transport\\_Routes\\_Goods\\_Transport.pdf](https://www.acea.be/uploads/publications/SAG_16_Global_Trends_in_Transport_Routes_Goods_Transport.pdf)

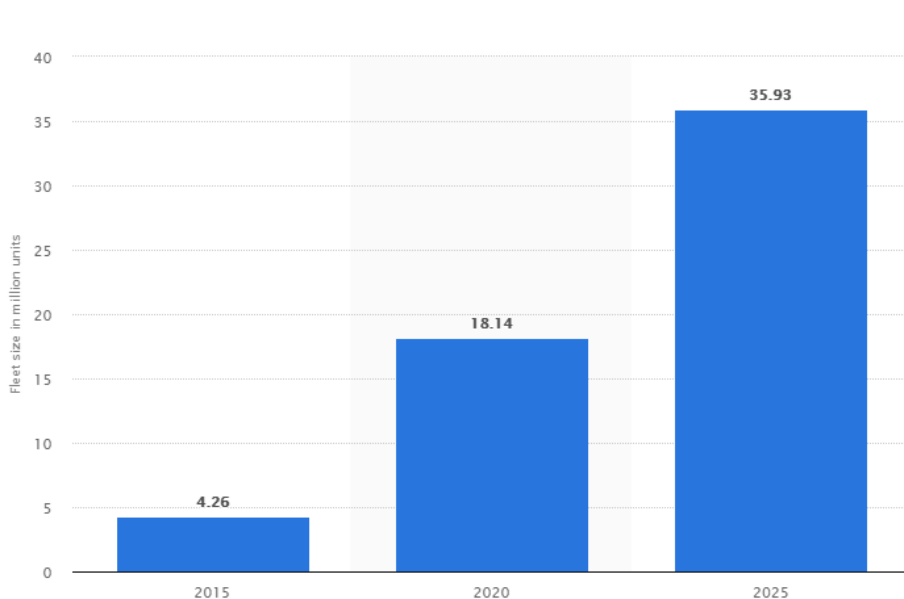
<sup>18</sup> <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/technology-delivered-implications-for-cost-customers-and-competition-in-the-last-mile-ecosystem>

<sup>19</sup> <https://www.cnn.com/2020/01/29/ups-is-taking-on-amazon-with-its-own-fleet-of-electric-vans.html>

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

מרכזיים ומתקשרים עם רשתות חיצוניות דרך האינטרנט של הדברים (IoT)<sup>21</sup>; תקשורת אלחוטית לתשתית (V2I) מהווה את היסודות לתקשורת חלקה בין כלי הרכב לתשתית הטעינה המבוססת על הטכנולוגיה של החברה. על מנת לספק את האנרגיה לניידות חשמלית, על תעשיית התשתיות הגלובלית לעמוד בקצב ולפרוס פתרונות של תשתיות טעינה העונים על צרכיהם של משתמשי קצה מרובים בכדי להפחית את טביעת הרגל הפחמנית של ענף התחבורה. שירותי ניידות משותפים לפי דרישה כגון רכב שיתופי, נסיעה שיתופית ועוד, מציעים לצרכנים אלטרנטיבה בת קיימא לבעלות על רכב פרטי מסורתי והעדפתם קרב צרכנים גוברת לצרכי ניידות בתוך העיר, כתוצאה מכך חלה צמיחה משמעותית בעולם הציים החשמליים העירוניים לגידול השוק בו צפויה לפעול החברה.

להלן תרשים המדגים את גודל ציי הרכב השיתופיים בשנים 2015 – 2025<sup>22</sup> (במיליוני יחידות):



המגמות של טכנולוגיות רכב אוטונומי, מחוברות, חשמליות ומשותפות (ACES) נחשבות לעתים קרובות לשלב הסופי של תחבורה ידידותית ויעילה לסביבה. טעינה בתנועה (טעינה אלחוטית דינמית) לוקחת את הפרדיגמה הזו צעד אחד קדימה בכך שהיא מייצרת את תפקיד הנהג בנושא הטעינה, מאפשרת לציים חשמליים אוטונומיים לפעול ברציפות לאורך כל שעות היום, ובכך מגבירה את היעילות הכלכלית של ציים אלו.

<sup>21</sup> פתרונות IOT (Internet of Things) מאפשרים חיבור מוצרי קצה שונים לאינטרנט, כגון פתרונות "עיר חכמה".  
<sup>22</sup> <https://www.statista.com/statistics/867768/global-ridehailing-vehicle-fleet/>

7.5. מגמות בעולם – ציי רכבים חשמליים ותשתית טעינה

מפעילי אוטובוסים ציבוריים ורשויות ברחבי אירופה, צפון אמריקה וסין מחויבים להפעיל ציי אוטובוסים ללא פליטה בחמש עד עשר השנים הבאות. כתוצאה מכך, רשויות התחבורה הציבורית פירסמו וממשיכות לפרסם מכרזים לאוטובוסים חשמליים ותשתיות טעינה לתמיכה בציי החשמליים; בין הדוגמאות ניתן למצוא את ישראל, שסבסדה לאחרונה רכישת 78 יחידות חדשות במסגרת תוכנית האוטובוס החשמלי שלה, בתקציב של 23 מיליון ש"ח (כ-6.94 מיליון דולר)<sup>23</sup>; רשות התחבורה בפריז שפרסמה מכרז של עד 800 אוטובוסים חשמליים בשנת 2019<sup>24</sup>; רשויות התחבורה העירונית של גרמניה יפרסמו מכרזים ל-3,000 אוטובוסים חשמליים ותשתית טעינה במהלך העשור הקרוב; מילאנו תרכוש רק אוטובוסים חשמליים ללא פליטה משנת 2020; קופנהגן תהפוך לצי החשמלי הראשון באירופה עד 2025 בעיר הבירה שלה; ואוטובוסים ללא פליטה ייצגו 100% מכלל רכישות האוטובוסים החדשים בקליפורניה<sup>25</sup>. כיום, מתפרסמים מדי חודש כ-3-5 מכרזים במוצק לתשתיות טעינה של אוטובוסים חשמליים, אשר החברה, להערכתה, תוכל להשתתף בהם כאשר הטכנולוגיה שלה תהיה מוכנה מסחרית<sup>26</sup>. כדי להשיג מוכנות מסחרית, החברה ממשיכה לקדם פיילוטים לטעינת אוטובוסים, בעיקר בשיתוף רשויות מוניציפאליות ומפעילי תחבורה בשבדיה, גרמניה וישראל, על מנת להדגים שימוש מוגבר ויעיל של צי הרכב הקיים בכך שהרכב אינו נדרש לבצע הפסקות לצורך טעינה. החברה מעריכה כי מגוון מוצרי הטעינה האלחוטית שלה יענה על צרכיהם של מפעילי ציי האוטובוסים.

מפעילי צייים משותפים וצייים על פי דרישה, כמו Uber, VIA ו-Lyft המפעילים צי של מיליוני כלי רכב באפרי ערים ברחבי העולם הצהירו בפומבי על כוונתם להפעיל ציי חשמליים בלבד עד 2025-40, 2025 ו-2030, בהתאמה<sup>27</sup>. ציי מוניות עירוניים מסורתיים חשים בעת האחרונה לחץ גובר למעבר לכלי רכב חשמליים, על ידי שילוב של רגולציה להפחתת הפליטה בסביבות עירוניות וכוחות תעשייה, לדוגמה ספקית MaaS FREE NOW, מיזם משותף בין BMW ו-Daimler Mobility לנסיעות לפי דרישה הפועל בלמעלה מ-100 ערים ברחבי אירופה, שקבעו כי מוניות בבריטניה חייבות להיות חשמליות עד 2024 על מנת להופיע באפליקציה של מיזם זה<sup>28</sup>. ציי שיתוף מכוניות ברחבי אירופה מגבירים גם את קצב החישמול של הצייים שלהם, למשל Zity, Emov ו-Share Now במדריד, מפעילים ציי רכב חשמליים של יותר מ-600 רכבים למפעיל<sup>29</sup>. שחקנים אלה, שעיקרם פרטיים, מזוהים כקהל יעד עבור פרויקטי טעינה חדשניים של החברה בטווח הקצר, זאת מאחר שהם אינם כפופים להליכי מכרזים ורכישה ממושכים, בשונה מרשויות ומפעילים ציבוריים וכיוון שאינם מבססים את פעילותם מחינוני

<sup>23</sup> [/https://www.davar1.co.il/263792](https://www.davar1.co.il/263792)

<sup>24</sup> <https://www.france24.com/en/20190409-paris-orders-800-new-electric-buses-fight-smog>

<sup>25</sup> [https://www.gov.il/en/departments/general/electric\\_buses](https://www.gov.il/en/departments/general/electric_buses); <https://www.sustainable-bus.com/news/e-buses-are-too-expensive-idfm-in-paris-half-electric-and-half-cng-buses-in-2025/>;

<sup>26</sup> <https://www.sustainable-bus.com/news/germany-electric-bus-biggest-cities-3000-berlin-hamburg-cologne-frankfurt-munich/>;

<sup>27</sup> <https://www.copcap.com/news/copenhagen-city-buses-will-be-electric-by-2025/>;

<sup>28</sup> <https://ww2.arb.ca.gov/resources/fact-sheets/innovative-clean-transit-ict-regulation-fact-sheet> <https://www.tendersinfo.com/global-electric-buses-tenders.php>

<sup>29</sup> <https://www.uber.com/newsroom/driving-a-green-recovery/>;

<sup>28</sup> <https://www.automotiveev.com/news/17486/15/Via-Van-to-offer-completely-electric-fleet-by-2025>;

<sup>28</sup> <https://www.lyft.com/blog/posts/leading-the-transition-to-zero-emissions>

<sup>29</sup> <https://free-now.com/uk/green-pledge-driver/> <https://www.electrived.com/2020/03/08/trend-europe-electrification-in-car-sharing-fleets/>

לילה גדולים מחוץ לעיר. במירב המקרים יש להם נדל"ן מוגבל והם זקוקים לפתרונות עם דרישות שטח מינימליות.

הובלת סחורות באמצעות משאיות כבדות וציי טנדרים קטנים יותר היא שוק פוטנציאלי נוסף ורלוונטי ביותר לטכנולוגיה של החברה. כיום, משאיות כבדות אינן יכולות להשתמש בתשתית טעינה זהה למכוניות וטנדרים, מכיוון שהן דורשות אנרגיה בהיקף של למעלה מ- 500 קילוואט לטעינה. לכן, יש ליצור אפשרות טעינה חלופית ותקנית כדי להגיע לתקני CO<sub>2</sub> הנדרשים למשאיות על ידי האיחוד האירופי<sup>30</sup>. בתחום הנסיעות הארוכות, כלי רכב בינוניים וגדולים עם מטענים גדולים וכבדים הנוסעים למרחקים ארוכים של למעלה מ- 400 ק"מ ולעיתים קרובות לאורך מסלולים קבועים או קבועים למחצה, טעינה אלחוטית דינמית יכולה לספק יתרון כלכלי וסביבתי נוסף על פני אפשרויות טעינה אחרות, מאחר וניתן להעביר אנרגיה למשאית תוך כדי נסיעתה<sup>31</sup>. בגזרת הציים למרחקים קצרים, מספר ציי טנדרים האמריקאים והאירופיים הגדולים ביותר כמו DHL, UPS, אמזון וולמארט הציבו יעדים שאפתניים למעבר לציים חשמליים<sup>32</sup>. עבור מגזר זה, טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה מציעה לכאורה להפחית את עלויות התפעול, להאריך את שעות הפעילות, עם ניצול מוגבר של כלי רכב וחסכון בזמן ובמקום בהשוואה לתחנות טעינה שאינן אלחוטיות.

#### 7.6. אימוץ הולך וגובר של טכנולוגיית הכביש החשמלי (ERS) כחלק מהאסטרטגיה להפחתת פליטת

##### הפחמן בתחום התחבורה

האתגרים שהוזכרו בסעיף 7.5 לעיל בחשמול תחום התחבורה לטווח הארוך, הינם התמריץ העיקרי להתעניינות של משרד התחבורה השבדי בנושא ERS, כחלק מהאסטרטגיה הלאומית ההוליסטית להפחתת פליטת פחמן יעילה בכל תחום התחבורה. משרד התחבורה השבדי פרסם תוכנית לחשמל 2,000 ק"מ של כבישים בהשקעה משוערת של 30-40 מיליארד קרונה שבדית (כ-5.9-3.55 מיליארד דולר) עד שנת 2030<sup>33</sup>. במהלך שנת 2019, הקימה החברה, חברה בת שבדית, אלקטריאון AB, אשר זכתה במכרז לפיילוט של כביש חשמלי בגוטלנד, שבדיה (לפרטים ראו סעיף 9.4(2) להלן). לאחר מכן, מדינות נוספות הצהירו על רצון לבחון את הטכנולוגיה והמודלים העסקיים האפשריים סביב ERS; גרמניה ואיטליה החלו במימון פעיל של בדיקות כדאיות ופיילוטים לכבישים ציבוריים. החברה זכתה במכרז לספק את טכנולוגיית הטעינה האלחוטית להדגמה במקטע כביש הצמוד לכביש אגרה המופעל על ידי Societa 'di Progetto Brebemi SpA באזור לומברדי באיטליה בנובמבר 2020, ממשלת גרמניה הודיעה כי תממן פיילוט של החברה לטכנולוגיית טעינה אלחוטית בתחילת שנת 2021 (לפרטים

<sup>30</sup>[https://www.acea.be/uploads/press\\_releases\\_files/Infrastructure\\_alternatively\\_powered\\_trucks\\_January\\_2019.pdf](https://www.acea.be/uploads/press_releases_files/Infrastructure_alternatively_powered_trucks_January_2019.pdf)

<sup>31</sup>[https://www.frostequityresearch.com/wp-content/uploads/2019/04/Frost\\_and\\_Sullivan\\_Electreon\\_Initiation\\_Eng\\_20190101.pdf](https://www.frostequityresearch.com/wp-content/uploads/2019/04/Frost_and_Sullivan_Electreon_Initiation_Eng_20190101.pdf) ;

<sup>32</sup><https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0306261920316810> ; <https://www.dhl.com/us-en/home/press/press-archive/2019/dhl-expands-green-fleet-with-addition-of-new-electric-delivery-vans.html> ; <https://sustainability.ups.com/sustainability-strategy/environmental-responsibility> ;

<sup>33</sup><https://www.aboutamazon.com/news/transportation/introducing-amazons-first-custom-electric-delivery-vehicle> ; <http://blogs.edf.org/energyexchange/2020/09/22/walmart-commits-to-100-zero-emission-trucks-by-2040-signaling-electric-is-the-future/>

<sup>33</sup>[https://www.trafikverket.se/contentassets/445611d179bf44938793269fe58376b6/dokument/national\\_roadmap\\_for\\_electric\\_road\\_systems\\_20171129\\_eng.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/445611d179bf44938793269fe58376b6/dokument/national_roadmap_for_electric_road_systems_20171129_eng.pdf)



נוספים ראו סעיפים 25.9 ו-25.10 (להלן). כמו כן, מדינות נוספות באירופה, כמו בריטניה, יזמו לאחרונה מבדקי היתכנות ביחס לטעינה אלחוטית דינאמית.

#### 7.7. תחרות, פיתוח וייצור מוצרים מתחרים/חלופיים למוצרי החברה

שוק תחליפי הדלקים לתחבורה נקיה הוא שוק משתנה, הכולל פתרונות רבים ומגוונים כגון הנעה באמצעות מימן או גז טבעי, וכן פתרונות אחרים של הנעה חשמלית כגון סוללות וקבלי על. פתרונות אלו עלולים לנגוס בחלקה של החברה בשוקי היעד. לפרטים אודות תחרות ומוצרים חלופיים למוצרי החברה ראו סעיף 12 להלן.

#### 7.8. מגפת הקורונה העולמית<sup>34</sup>

החל מחודש דצמבר 2019 החלה התפרצות ברחבי העולם של מגיפה שמקורה בנגיף Covid-19 (להלן: "נגיף הקורונה"). התפשטותו המהירה של נגיף הקורונה בעולם גרמה לאי-ודאות בכלכלה העולמית ולנזק כלכלי בעקבות השבתת עסקים רבים, האטה בייצור ועיכוב במשלוחים ובתחבורה הפנים-ארצית והבינלאומית. כחלק מההתמודדות עם משבר הקורונה, מדינות רבות בעולם הטילו מגבלות שונות על האוכלוסייה, ובכלל זה מגבלות תנועה והתקהלות, תוך צמצום היציאה למרחב הציבורי, הגבלות נוכחות כוח אדם במקומות עבודה ועוד. למגבלות אלה השפעה ישירה על ענפים שונים במשק, כאשר הפעילות במספר ענפים אף נעצרה באופן מוחלט. החל מחודש מרץ 2020 ממשלת ישראל נקטה לסירוגין במדיניות של הטלת מגבלות שונות על המשק.

אנליסטים ומודלים פיננסיים נוקטים באופטימיות זהירה לגבי התאוששות הכלכלית העולמית בהתמודדות עם המשבר. בהתאם להערכות, ההשפעות הכלכליות והשונות של ההתאוששות מהמשבר מבוססות על יעילות מערכות הבריאות הציבוריות בכל טריטוריה ובעיקר על יעילות הפצת החיסון לנגיף הקורונה.<sup>35</sup> כלכלות מתקדמות צפויות לחוות התאוששות מהירה ביחס לשווקים המתעוררים והכלכלות המתפתחות שצפויים לחוות מיתון משמעותי יותר.<sup>36</sup>

למועד פרסום הדוח, ולאור קצב ההתחסנות הגבוה בישראל, מרבית המגבלות בישראל בוטלו. השקל הישראלי נמצא במגמת עלייה מול הדולר האמריקני, נותר יציב מול האירו ונחלש מעט ביחס לקורונה השבדית.

כמו כן, למועד פרסום הדוח, פעילות החברה וחוסנה הכלכלי לא נפגעו באופן מהותי כתוצאה מהתפשטות נגיף הקורונה ופעילות המחקר והפיתוח של החברה המשיכה כסדרה. כמו כן, להערכת החברה, להתפרצות נגיף הקורונה לא צפויה להיות השפעה מהותית על פעילותה, וזאת בפרט בהנחה שמגמת התאוששות המשק הישראלי והעולמי מהמשבר תימשך. בתוך כך, מעריכה החברה כי תוכל לעמוד בהמשך פעילות המחקר והפיתוח ובהתחייבויותיה לצורך המשך ביצוע הפרויקטים בהם היא נוטלת חלק. עם זאת, במידה שיוחמרו ההגבלות על פעילות הקבוצה ו/או על פעילות ספקיה בארץ ו/או בחו"ל ו/או תחול הרעה משמעותית במצב הכלכלי בשוק בישראל, בשבדיה, בגרמניה ו/או במדינות אחרות בהן בכוונת הקבוצה לפעול (לרבות ככל שהרעה במצב השווקים תביא לפגיעה ביכולת לגייס

<sup>34</sup> הודעה לעיתונות – התייחסות בנק ישראל להתפתחויות הכלכליות בעקבות התפשטות נגיף הקורונה מיום 4 במרץ 2020.

<sup>35</sup> Coronavirus: the world economy at risk של ה-OECD מיום 9 במרץ 2020. <https://www.mckinsey.com/business-functions/strategy-and-corporate-finance/our-insights/the-coronavirus-effect-on-global-economic-sentiment>

<sup>36</sup> <https://blogs.worldbank.org/voices/global-economic-outlook-five-charts>

הון בשווקי ההון או ביכולת לקבל מענקים ממשלתיים), עלולה החמרה כאמור לגרור דחייה מסוימת בלוחות הזמנים המתוכננים לתהליכי המחקר והפיתוח של מוצרי החברה או לעיכוב בביצוע פרויקטים בהם החברה נוטלת חלק.

**הערכות החברה באשר למגמות, האירועים וההתפתחויות בסביבה המאקרו כלכלית של החברה, לרבות ביחס להתפשטות נגיף הקורונה, אשר הייתה להם, או צפויה להיות להם, השפעה על פעילותה ועל תוצאותיה העסקיות, ובדבר אופן השפעתם על החברה, פעילותה ותוצאותיה, מהוות מידע הצופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר, על הנתונים שבידי החברה למועד הדוח, ואשר אינו וודאי, שכן הוא מושפע ממכלול גורמים אשר אינם בשליטתה של החברה ונתון בין היתר להשפעת הגורמים המפורטים לעיל ובמסגרת גורמי הסיכון בתחום פעילותה של החברה (כמפורט בסעיף 28 להלן).**

**חלק שלישי – תיאור עסקי החברה בתחום הפעילות**

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

**8.1. כללי**

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

**8.2. מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו**

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

8.2.2. כמפורט בסעיף 3 לעיל, החברה מפתחת מגוון פתרונות טעינה אלחוטית על מנת לתת מענה לצרכיהם של מפעילי ציים בתחומים שונים, לרבות, אך לא רק, ציי אוטובוסים, מערכות תחבורה מהירה המתבססים על אוטובוסים (BRT), ציים לתחבורה משותפת על פי דרישה, ציי הובלות ארוכות טווח וציי שילוח לסביבה העירונית ולכבישים בין עירוניים. שוק הטעינה לצייים צומח במהירות ושוק תשתיות הטעינה לצייים העולמי מוערך כי יגיע לשווי של עשרות מיליארדי דולרים ארה"ב עד לשנת 2030 וימשיך לגדול בצורה דרמטית עד שנת 2040<sup>37</sup>. שוק השירותים הנוספים לפתרונות טעינה לציי רכבים צפוי לגדול ל מיליארדי דולר עד לשנת 2030<sup>38</sup>. צי הרכבים החשמליים העולמי, הכולל רכבים בבעלות פרטית, צפוי לגדול בצורה דרמטית בין השנים 2020 ו- 2030, מ- 8.5 מיליון רכבים לכ-16 מיליון רכבים, כאשר כמות האוטובוסים העירוניים והרכבים המסחריים הקלים צפויה לגדול במהירות הגבוהה ביותר<sup>39</sup>.

להלן נתונים אודות השוק הצפוי לפי ענף בארה"ב ואירופה בין השנים 2020 ו- 2030 :

ענף	רכבים חשמליים (יחידות)
ציי אוטובוסים	882,000 <sup>40</sup>
ציים משותפים על פי דרישה	3,333,000 <sup>41</sup>
משאיות וטנדרים להובלות וציי משלוחים	5,500,000 <sup>42</sup>
סה"כ שוק צפוי	9,715,000

<sup>37</sup> <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

<sup>38</sup> ראה הייש 37 לעיל.

<sup>39</sup> ראה הייש 37 לעיל.

<sup>40</sup> חישוב השוק הצפוי מבוסס על מידע הלקוח מ: <https://www.electrify.com/2021/02/03/ey-data-model-suggests-73mn-fleet-electric-vehicles-by-2030/> ו- <https://www.statista.com/statistics/196342/total-number-of-registered-buses-in-the-united-states-by-state/>

<sup>41</sup> חישוב השוק הצפוי מבוסס על מידע הלקוח מ: <https://www.statista.com/statistics/867768/global-ridehailing-vehicle-fleet/>

<sup>42</sup> חישוב השוק הצפוי מבוסס על מידע הלקוח מ: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/why-most-etrucks-will-choose-overnight-charging#>

הצמיחה הנרחבת בשוק ציי הרכבים החשמליים, יחד עם המגמות העולמיות המפורטות בסעיפים 7.2 ו-7.3 לעיל, צפויה להשפיע באופן חיובי על הפעילות העסקית של החברה ועל מכירות פוטנציאליות של מוצרי החברה המוכנים מסחרית, כאשר התווספות של רכבים חשמליים חדשים לצי העולמי, מחייבות פתרונות טעינה נלווים.

**טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח את הפיילוטים המפורטים בסעיף 9.4 להלן, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לחברה הכנסות כלשהן בגין המערכת. האמור בסעיף זה לעיל, מתבסס בעיקרו על הערכות ואמדנים סובייקטיביים של החברה על בסיס הנתונים המצויים בידיה למועד זה. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 28 להלן.**

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

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

8.4. גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

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

8.4.1. מומחיות, ידע ושימוש בטכנולוגיות חדשניות ומתקדמות

שיפור המומחיות, הידע וההבנה המקצועית בטכנולוגיה החדשנית והמתקדמת ביותר, על בסיס החברה מפתחת, ובהמשך בכוונתה לייצר, מערכות הנעה חשמלית שתוכלנה להתחרות בהצלחה במערכות הקיימות כיום בשוק, עשויים להשפיע באופן ישיר על תוצאות פעילות החברה בעתיד.

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

להערכת החברה, עם התקדמות טכנולוגית משיעת רצון בפיתוח הטכנולוגיה שלה, ניתן יהיה להגדיל את טווח הנסיעה של רכבים חשמליים, ואולי אף לצמצם את קיבולת ועלויות הסוללה לרכבים גדולים, להפחית את זמני הטעינה, להגדיל את ההספק ואורך חיי הסוללות ואולי אף להביא להפחתה מהירה יותר בפליטת הפחמן מאשר טכנולוגיות אחרות.

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

#### 8.4.2. תקינה

היות וטעינה חשמלית אלחוטית הינה טכנולוגיה בתחילת דרכה, נדרשת הסדרה של התקינה בתחום זה. החברה נטלה חלק פעיל בקבוצות הבינלאומיות הממונות על הליך הסדרת התקינה של טעינה אלחוטית. למועד הדוח קיימות שתי ועדות תקינה בינלאומיות - הועדה הבינלאומית (IEC) של האיחוד האירופי ו- SAE האמריקאית. הצוות הטכני של החברה לוקח חלק פעיל ומספק ממומחיותו הטכנית לוועדות האמורות לצורך גיבוש תקינה של טעינה אלחוטית באמצעות התקנים ICE61980 ו- SAEJ2594, אשר עוסקים בהעברת אנרגיה אלחוטית לצורך טעינה של רכבים חשמליים (בעיקר במקומות חנייה מוסדרים). תקנים אלו מתארים את הטכנולוגיה, ההגדרות והדרישות ממערכת הטעינה הן מבחינת רשת החשמל והן מבחינת החיבור לרכב, וכן את רמות הקרינה המותרות בתוך הרכב ומחוצה לו ואת אופן העבודה בצוותא בין היצרנים השונים וחברות הטכנולוגיה (המפתחות מטענים ותשתית רלוונטית התומכת טעינה). עם זאת, לחברה אין יכולת להעריך האם ומתי תקנים אלו יאושרו ויפורסמו. כמו כן, בשנת 2016 אושר בישראל החלק הראשון בתקן IEC61980 על ידי מכון התקנים הישראלי.

מערכת הטעינה הסטטית של החברה מפותחת בהתאם לתקני טעינה סטטית בינלאומיים, הכוללים בעיקר את תקן IEC61980.

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

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

### 8.4.3. יכולות החברה ביישום הטכנולוגיה שלה

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

### 8.4.4. מוניטין

החברה שואפת לייצר שיתופי פעולה עם שותפים מקומיים הטובים והמתאימים ביותר בתחום בכל אחד משוקי היעד ואזורי הפעילות שלה. החברה מאמינה כי שיתוף פעולה עם שותפים מקומיים בעלי ידע ומומחיות, ניסיון וכן מותג מוכר בתחומם הספציפי יחד עם המומחיות והניסיון של החברה, מהווה את האסטרטגיה המתאימה ביותר לצורך חדירה לאותם שווקים. עוד מאמינה החברה כי פעילויות, בעבר ובהווה, מסייעות לבסס את מעמדה של החברה כמובילה בתחום של טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים. להערכת החברה, המוניטין הגובר של החברה, יחד עם השותפויות אותן בחרה לקדם, מסייעים לחיזוק מעמדה כמובילה בתחום הטעינה האלחוטית.

### 8.4.5. איכות כוח האדם

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

### 8.5. חסמי הכניסה והיציאה העיקריים בתחום הפעילות

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

#### 8.5.1. חסמי כניסה

##### (א) גיוס הון ומימון

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

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

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

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

**(ב) רגולציה**

על אף פעילות החברה וההתקדמות בהטמעה ובתקינה של טכנולוגית טעינה אלחוטית דינמית (כמפורט בסעיף 8.4.2 לעיל), כל שוק וטריטוריה עשויים להגיב באופן שונה לטכנולוגיה, ועשויים לדרוש עמידה בדרישות נוספות וחובת רישוי מעבר לדרישות שיקבעו בתקנים בינלאומיים. במקרים כאמור, החברה עשויה להחליט כי אין זה תואם את האינטרסים האסטרטגיים שלה להמשיך ולפעול בשוק או בשטח האמורים. בנוסף, יתכן שהתקנים הבינלאומיים לא יאושרו או יאושרו באופן שונה מציפיותיה של החברה או שהחברה עלולה שלא לעמוד בתקנים האמורים.

**(ג) יצירת שיתופי פעולה**

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

במהלך השנים האחרונות, החברה שמה דגש על פיתוח מערכות יחסים ארוכות טווח עם גופים ממשלתיים וכן עם גופים יצרניים וגופים העוסקים בתחום התשתיות בארץ ובעולם ומגוון רחב של שותפים נוספים בשוקי היעד. אי יכולת החברה ליצור ולבסס מערכות יחסים ושיתופי פעולה כאמור עשויה להשפיע לרעה על תוצאות פעילותה של החברה בעתיד.

לפרטים נוספים בדבר שיתופי פעולה של החברה ראו סעיף 25 להלן.

**8.5.2. חסמי יציאה**

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

**8.6. תחליפים למוצרי תחום הפעילות והשינויים החלים בהם**

פיתוח מוצרי החברה נועד על מנת להוות תחליף לרכבים המונעים על ידי דיזל או בנזין. במקביל לפיתוח מוצרי החברה, ישנם תחליפים נוספים לאספקת אנרגיה לרכבים בפיתוח, ביניהם אמצעי טעינה חוטיים סטטיים - בעיקר בנושא טעינה מהירה (Fast Charging), אמצעי טעינה חוטיים לטעינה

תוך כדי נסיעה (דינמיים), אמצעי טעינה אלחוטיים סטטיים, ואמצעי אגירת אנרגיה חלופיים כגון מימן. לפרטים נוספים ראו סעיף 12 להלן.

#### 8.7. מבנה התחרות בתחום הפעילות והשינויים החלים בו

לפרטים אודות התחרות בתחום הפעילות ראו סעיף 12 להלן.

### 9. מוצרים בפיתוח

#### 9.1. כללי

למועד הדוח, החברה עוסקת במחקר ופיתוח פתרונות טעינה אלחוטיים לרכבים חשמליים. בכוונת החברה להציע ללקוחותיה שלושה פתרונות טעינה אלחוטיים:

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

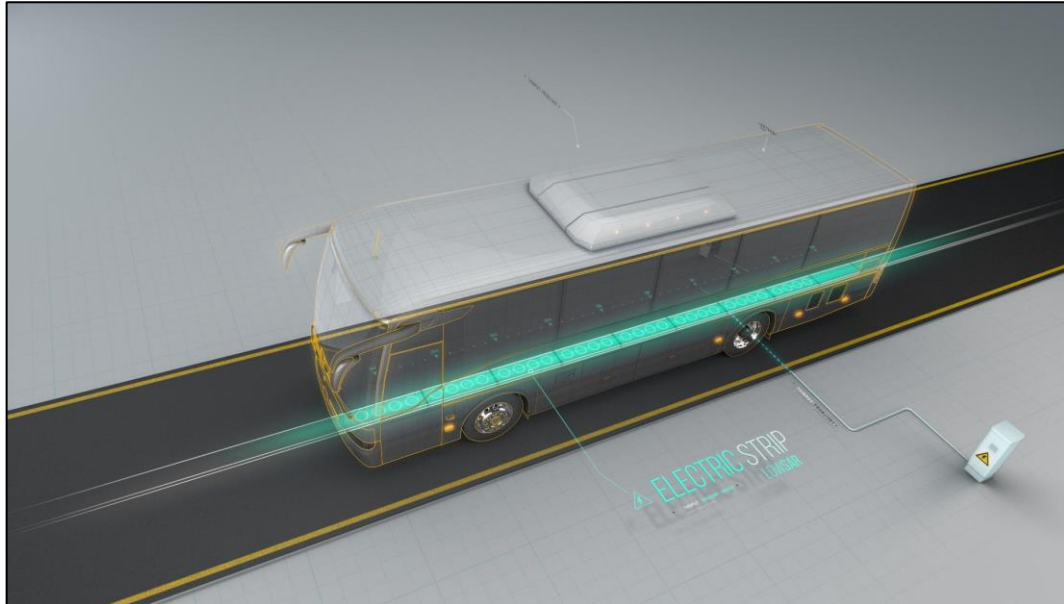


כמפורט בסעיף 3 לעיל, בשלב הראשון, החברה מייעדת את הפתרונות המוצעים על ידה, ככל שיושם פיתוחם בהצלחה, לתחבורה ציבורית חשמלית, רכבי חלוקה למרחק קצר (Last Mile), מוניות ומשאיות כבדות הנוסעות במסלולים קבועים. בטווח הארוך, בכוונת החברה להתאים את הפתרונות המוצעים על ידה להטענה חשמלית של כלי תחבורה נוספים, כגון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



9.2 מערכת טעינה אלחוטית דינמית - "הכביש החשמלי האלחוטי"

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



באיור להלן תרשים סכמטי של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי :



הטכנולוגיה המפותחת על ידי החברה מבוססת על תשתית סלילים המוטמנת מתחת לפני השטח של נתיב הנסיעה, המאפשרת העברת אנרגיה באופן אלחוטי לכלי הרכב הנעים על הנתיב. המערכת מבוססת על עיקרון של שנאי אוויר, המאפשר מעבר אנרגיה אלחוטי בין התשתית התת קרקעית לבין המקלט ברכב.

העברת האנרגיה האמורה, משמשת להנעת כלי הרכב ולטעינת הסוללה החשמלית של כלי הרכב בעת חניה, עמידה ובאופן רציף תוך כדי נסיעה.

המערכת אותה מפתחת החברה כוללת 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 (Segments) באורך של כ-1.65 מטר, כאשר ישנה שליטה מלאה בכל פרק בנפרד. תשתית הסלילים הינה פאסיבית לחלוטין וכל פרק המרכיב את התשתית מופעל באופן עצמאי רק כאשר עובר מעליו כלי הרכב הייעודי; (ב) יחידת מקלט רכב (VA) – מערך סלילי קליטה הממוקמים בגחון הרכב ומחוברים 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 300 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 עד שבעה מקלטים, בהתאם לתרשים להלן:



בנוסף, כוללת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי יחידת ניהול המורכבת מהרכיבים המפורטים להלן:

(א) **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.

(ב) **יחידת תקשורת** – 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.

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

**יובהר, כי לאור אופיה של החברה כחברת מחקר ופיתוח ועל רקע העדר הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי החברה בתחום הפעילות ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצריה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הם נועדו עלולה השקעת החברה בפיתוח מוצריה לרדת לטימיון. כמו כן, תידרש החברה 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 החברה, מועדי ההשלמה, ביצוע פיילוט ותחילת ייצור ושיווק) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד כהגדרתם בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים**

**אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות מי מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 28 להלן.**

### 9.3. תיאור השווקים המיועדים של מוצרי החברה

#### (א) ציי אוטובוסים עירוניים

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

החברה מציעה פתרון טעינה מלא, המותאם לצרכיו הייחודיים של מפעיל הצילאחר ניתוח הדרישות התפעוליות של מפעיל הצי, בהתבסס על שלושת מצבי הטעינה: טעינה סטטית בתחנות אוטובוסים מרכזיות לטעינת לילה בשעות בהם האוטובוסים אינם פעילים, איזורי טעינה חצי דינמיים בתחנות שבהם אוטובוסים יכולים לעצור לטעון בין נסיעות, לפני הנסיעה ובסופה וכן טעינה דינמית לאורך נתיב הנסיעה של אוטובוס נתון.

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



#### יתרונות המערכת של החברה:

- בעלת פוטנציאל להביא להפחתת השקעות הוניות ברכש אוטובוסים חשמליים (כתוצאה אפשרית של הקטנת הסוללה) וכמות חיבורי החשמל (יחידת ניהול יכולה לנהל מספר עמדות טעינה לעומת עמדת טעינה קווית).

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

**(ב) ציי הובלה ומשלוחים מנקודה לנקודה (P2P)**

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

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



(ג) שירות למפעילי ציים משותפים (מוניות)

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

הפתרונות הסטטי והחצי-דינמי של החברה מהויים חלק מהשלב הראשון של החברה במתן מענה לצרכי הטעינה של נהגי המוניות, אשר יכול להקל על מעבר מוניות לרכבים חשמליים. הפתרון החצי-דינמי שמציעה החברה מותאם במיוחד למונית עירונית, כאשר ניתן לחשמל קטעי דרך ייעודיים מחוץ לשדות תעופה, תחנות רכבת ומוקדי תחבורה נוספים, בהם נהג המונית יכול להטעין את הרכב בזמן שהוא ממתין בתור לאסוף נוסעים.

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

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



(ד) צייס של טנדרים למרחקים קצרים (Last Mile) (משאיות חלוקה עירוניות)

רכבים אלו, בדרך כלל נוסעים בטווחי נסיעה קצרים יחסית ואינם פועלים 24/7, מה שמאפשר להם זמן להיטען במרכזי הלוגיסטיקה או ההפצה. הפתרונות הסטטיים והחצי-דינמיים של החברה הם אידיאליים לפעילות רכבים מסוג הזה, כאשר הם יכולים להיטען בזמן העמסה או פריקת סחורה, או בזמן החנייה בסוף המשמרת.



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

9.4. תיאור תהליכי הפיתוח של מוצרי החברה

החברה מבצעת פיילוטס על מנת להציג התכנות ולהדגים את יכולות מערכת הטעינה האלחוטית פרי פיתוחה בתנאי אמת, כמפורט להלן:

(1) פיילוט בתל אביב, ישראל – פיילוט הכולל ניסויי שטח לבחינת הפעלת אוטובוס חשמלי במתחם עירוני על גבי מערכת החברה. מיקום ההדגמה הינו בנתיב שבין תחנת רכבת האוניברסיטה ואוניברסיטת תל אביב, דרך רח' קלאוזנר ורח' וייס. מערכת הכביש החשמלי תטעין אוטובוס שימש כשאתל להסעת סטודנטים. הפיילוט כולל פרישת תשתית של הכביש החשמלי באורך של

700 מטר, בנוסף לעמדת טעינה סטטית במסוף ובדיקת כל האספקטים הטכנו-כלכליים של תפעול אוטובוס חשמלי על גבי התשתית.

הפיילוט מתבצע בשיתוף פעולה עם עיריית תל-אביב-יפו (להלן: "עיריית תל אביב") ודן – חברה לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן: "דן"), בעלת עניין בחברה, שהעמידה את האוטובוס לצרכי הפיילוט ותדאג לתפעולו השוטף במהלך תקופת הפיילוט.

בחודש ינואר 2020, הסתיימו בהצלחה מבדקי EMC, תאימות אלקטרומגנטית, ו-EMF, שדות אלקטרומגנטים, מבדקים שהינם תנאי הכרחי להפעלת המערכת פרי פיתוחה של החברה במסגרת פרויקט ההדגמה בשבדיה ובתל אביב. לפרטים נוספים ראו דוח מידי של החברה מיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-006045).

בחודש ינואר 2021 השלימה פריסת מקטעים של הכביש החשמלי האלחוטי באורך כולל של כ-700 מטרים שהינו חלק ממסלול נסיעה של כ-2 ק"מ ופרסה עמדת טעינה סטטית במסוף הרכבת בתחנת רכבת האוניברסיטה בעיר תל אביב. לפרטים נוספים ראו דיווח מידי של החברה מיום 17 בינואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-006844). בחודש מרץ 2021 החלה החברה בהפעלת אוטובוס חשמלי הנטען מהכביש תוך כדי נסיעה במקטע המחובר בין מסוף האוטובוסים תל אביב אוניברסיטה לבין רח' קלצ'קין בשכונת רמת אביב, תל אביב. לפרטים נוספים ראו דוח מידי של החברה מיום 16 במרץ 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-036390).

הפיילוט בתל אביב 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.

פיילוט זה קיבל מימון חלקי מרשות החדשנות, לפרטים נוספים ראו סעיף 15.5.3 להלן.

(2) פיילוט בגוטלנד, שבדיה – פיילוט הכולל ניסויי שטח לבחינת אוטובוס חשמלי ציבורי ומשאית כבדה חשמליים במתחם בין-עירוני על גבי מערכת החברה. האוטובוס ישמש כשאטל ציבורי והמשאית תיבחן על ידי נהג מקצועי. במסגרת פיילוט זה, 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 ויסבי על האי גוטלנד שבדיה. משך הפרויקט הצפוי הינו כ-3 שנים.

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. העלות הכוללת המוערכת של הפרויקט הינה כ-45 מיליון ש"ח, כאשר ממשלת שבדיה צפויה לממן כ-35 מיליון ש"ח מעלות הפרויקט, ויתר הפרויקט צפוי להיות ממומן בשווה כסף על ידי חברי הקונסורציום. לצורך מימון הפרויקט על ידי ממשלת שבדיה כאמור, בחודש מאי 2019, התקשרה אלקטריאון AB בהסכם לבניית הכביש החשמלי עם ממשלת שבדיה. במסגרת ההסכם נקבע כי תקציב הפיילוט ישמש, בין היתר, לייצור התשתית ופריסתה, 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. עד לחודש יוני 2020, התקבל בידי החברה מממשלת שבדיה, סך של כ-18.2 מיליון ש"ח (לפני מע"מ), המהווה סך של כ-55% מהיקף המימון שממשלת שבדיה צפויה להעמיד לצורך הפיילוט.

בחודש נובמבר 2019, פרסה החברה לראשונה את המערכת פרי פיתוחה בכביש בינעירוני במרחב הציבורי בגוטלנד. בחודש ינואר 2020, סיימה בהצלחה מבדקים כמפורט בס"ק (1) לעיל ובחודש פברואר 2020, השלימה את בדיקות הכביש, וכן טעינה דינמית של משאית במשקל 40 טון ובכך הוכיחה את יכולת הטכנולוגיה בתנאי אמת. בחודש ינואר השלימה אלקטריאון AB פריסה והתקנה של מקטע חשמלי אלחוטי באורך של כ-1.65 ק"מ בהתאם לתכנית. לאחר מכן, החלה אלקטריאון AB בהדגמת הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה בכביש הציבורי כאמור. לפרטים נוספים ראו דיווח החברה מיום 17 בינואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-006844).

לפרטים נוספים אודות הסכמים בהם התקשרה החברה לשיתופי פעולה ביחס לביצוע פיילוטים לבחינת והדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי, ראו סעיף 25 להלן.

למועד הדוח, החברה החלה במאמצי שיווק המערכת פרי פיתוחה, כמפורט בסעיף 11 להלן.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, וכך גם הפיילוטים המפורטים בסעיף זה לעיל, טרם הושלמו. הערכות החברה ביחס לתוצאות הפיילוטים כאמור, הינן "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת החברה. הערכות ואמזנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי החברה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות והאמזנים האמורים, ניתן לציין שינויים אפשריים בשוק השבדי וכן שינויים בתנאי השוק הגלובאלי בו פועלת החברה, 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 החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 28 להלן.

#### **10. לקוחות**

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

#### **11. שיווק והפצה**

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

למועד הדוח, למרות שפיתוח המערכת של החברה טרם הושלם, החברה החלה בשיווק מערכות טעינה אלחוטיות ניסיוניות פרי פיתוחה, שהיקפן אינו עולה על קילומטרים בודדים.



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

כמו כן, מינתה החברה נציגים מקומיים בשבדיה, צרפת וגרמניה אשר, בין היתר, אמונים על פיתוח עסקי ושיווק מערכות החברה במדינות אלו. החברה מינתה לאחרונה גם מנהל אזורי בישראל ואת אחד מעובדיה באלקטריאון AB למנהל פיתוח עסקי לשוק האמריקאי. נציגים אלו החלו לפנות אל לקוחות פוטנציאליים כגון עיריות, מפעילי תחבורה ציבורית ומשאיות, מפעלים וגורמים אחרים במטרה לפתח קשרים שיובילו להתקנת מערכות טעינה אלחוטית של החברה בצורה מסחרית. בין השאר, בודקים נציגים אלו את האפשרות לפנות למכרזים במדינות היעד הכוללים מכרזי חדשנות ומכרזים להתקנות מסחריות. כמו כן, משתתפים נציגי החברה במגוון כנסים (בעת האחרונה וירטואליים) בהם הם חושפים את פתרון החברה לקהלים רחבים.

בהמשך לאמור בסעיף 7.8 לעיל בדבר מגפת הקורונה העולמית, יצוין כי לא היתה לכך פגיעה ניכרת ביכולות החברה להיפגש עם לקוחות פוטנציאליים ולהשתתף בכנסים היות ופתרונות התקשורת הוירטואליים נותנים מענה טוב לצרכים אלו.

## **12. תחרות**

הסביבה התחרותית של החברה, המפתחת אמצעי טעינה אלחוטיים סטטיים, חצי-דינמיים ודינמיים, כוללת מספר קבוצות של מתחרים, מתחרים המפתחים אמצעי טעינה חוטיים סטטיים, אמצעי טעינה חוטיים לטעינה תוך כדי נסיעה (דינמיים), אמצעי טעינה אלחוטיים סטטיים, טכנולוגיות טעינה אלחוטית דינמית ואמצעי אגירת אנרגיה חלופיים כגון מימן.

### **12.1. אמצעי טעינה חוטיים סטטיים**

כיום רוב הטעינה של רכבים חשמליים בעולם מתבצעת באמצעות טעינה חוטית סטטית שהיא טכנולוגיה בשלה שמיוצרת על ידי יצרנים רבים. טעינה סטטית חוטית הינה טעינה דרך מטען פיזי הממוקם בצידי הדרך או בחניונים, מטען זה בעל כבל חשמל הניתן לחיבור פיזי למחבר יעודי ברכב החשמלי.

להלן הדגמה של החסרונות העיקריים של טעינה חוטית סטטית (בחניון לילה או עמדת הטעינה) ביחס ביחס לאוטובוסים:

(א) שטח פיזי - עמדות הטעינה הסטטיות דורשות שטח בדומה לעמדות תדלוק, שטח המצמצם את שטחי התמרון ואת מספר מקומות החניה הזמינים במסוף.

(ב) חיבור ידני – קיים סיכון הנובע מכך שחיבור הכבל לשקע הטעינה באוטובוס לא יעשה כראוי וללא בדיקה ידנית שאכן זורם חשמל לסוללה, כתוצאה מכך יתכן שהאוטובוס לא יהיה מוכן לפעילות בתחילת היום.

(ג) גודל - ככל שמתח הטעינה גדל כך גדל גם עובי כבל הטעינה ומשקלו וכתוצאה מכך גם הקושי הפיזי בהפעלתו ומרווח התפעול הנדרש לשם כך.

(ד) בלאי ושחיקה - בלאי בחיבורים הפיסיים לאוטובוס וכבלי הטעינה, וכן חשש מקריעת כבלים ופגיעה פיזית של אוטובוסים בעמדות הטעינה במהלך התמרונים במסוף.

(ה) נראות המרחב העירוני – גורמים עירוניים נרתעים מריבוי עמדות טעינה פיזיות במסופי תחבורה ציבורית הממוקמים בלב הערים וקיימת בהם פעילות נוסעים, משיקולים של נראות המרחב העירוני.

## 12.2. אמצעי טעינה אלחוטיים סטטיים

לצד מערכות הטעינה החוטית הסטטית כמפורט לעיל, התפתחו בשנים האחרונות מערכות טעינה אלחוטיות המוטמעות בחניוני הלילה, והינן בעלות פוטנציאל להסרת חלק מהחסרונות המפורטים בסעיף 12.1 לעיל, כמפורט להלן:

(א) שטח פיזי – לא נדרש שטח נוסף למיקום עמדות טעינה מאחר ואלו מוטמעות בחניות קיימות.

(ב) חיבור אלחוטי – חיבור אלחוטי אינו דורש תפעול ידני של הכבלים, אינו מייצר שחיקה של רכיבי הטעינה באוטובוס ולא תיתכן פגיעה פיזית במערכת עקב תמרוני האוטובוסים.

(ג) השפעה על המרחב העירוני - למערכת תת קרקעית אלחוטית אין השפעה על נראות המרחב העירוני כלל ורכיביה אינם מייצרים הפרעה פיזית לתפעול המסוף.

נוסף על היתרונות המפורטים לעיל, ומאחר שמערכות טעינה אלחוטיות אינן מצריכות מקום פיסי ואינן מפריעות להתנהלות השוטפת במסוף או חיבור פיסי לשקע הטעינה, ניתן לפרוס עמדות אלו גם ברציפי העלאה/הורדה או בנתיבי גישה בהם שוהים האוטובוסים מספר דקות בכל מסלול, ולנצל דקות המתנה אלו לטעינת האוטובוסים במהלך היום על מנת להבטיח תפקוד מלא עד לסיום פעילותם היומית.

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

תחומי השוואה	טעינה חוטית	טעינה אלחוטית
<b>שטחים נדרשים</b>	כ-2.5 מ"ר לעמדה / רצועה ברוחב של כ-1.5 מ' לשורת עמדות.	לא נדרש מקום פיזי, התשתית הינה מתחת לפני הקרקע.
<b>היבטי תפעול</b>	נדרש חיבור ידני ונדרש לוודא זרימת חשמל לסוללה.	הטעינה מתבצעת ללא התערבות חיצונית.
<b>היבטי אחזקה</b>	פגיעה פיזית בעמדות, קריעת כבלים, שחיקת חיבורי טעינה, אחזקת כלל העמדות.	אחזקת רכיבי יחידת ניהול בלבד.
<b>נראות</b>	נראות מלאה של עמדות הטעינה והכבלים	אין - התשתית מתחת לפני הקרקע.

תחומי השוואה	טעינה חוטית	טעינה אלחוטית
הספקי טעינה (לעמדה)	150 KW	120KW
יכולות טעינה מזדמנת (Opportunity Charging)	לא מתאפשרת במהלך הפעילות היומית מאחר שנדרש חיבור פיזי לעמדות בתאי החניה בלבד.	ניתן לפרוס תשתית ברציפי העלאה, הורדה ונתיבי המתנה לטעינה במהלך הפעילות היומית.
עלויות פריסה	עמדות יקרות מחוברות ישירות לתשתית החשמל.	עמדות זולות מחוברות ליחידת בקרה מרכזית.

ניכר כי מערכת טעינה אלחוטית תת קרקעית מספקת פתרונות לרבים מהאתגרים העומדים בפני מתכנני המתקנים התפעוליים, גורמי התפעול והגורמים העירוניים המעורבים.

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

### 12.3. אמצעי טעינה חוטיים דינמיים

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

### 12.4. אמצעי אגירת אנרגיה חלופיים

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

### 12.5. מתחרות ישירות המפתחות טכנולוגיית טעינה חשמלית לתחבורה ציבורית חשמלית

למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח קיימות מספר חברות המפתחות טכנולוגיית טעינה חשמלית אלחוטית. מספר החברות המפתחות טכנולוגיה זו הינו מצומצם מאוד וקיים הבדל מהותי בגישותיהן, למיטב ידיעת החברה, חברות אלו אין מציעות את מלוא פתרונות הטעינה האלחוטית כפי שבכוונת החברה להציע. כמו כן, למיטב ידיעת החברה, אין לחברות אלו טכנולוגיית טעינה אלחוטית דינאמית ברמת בשלות דומה לטכנולוגיה של החברה מבחינת פיתוח ויישום. להלן פרטים בדבר חברות כאמור:

#### 12.5.1. Witricity

למיטב ידיעת החברה, רכשה חברת Witricity את חברת Qualcomm Halo 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 Qualcomm, הציגה Qualcomm לפני שנים אחדות פתרון עבור כביש חשמלי אלחוטי במסגרתו התאימה את הטכנולוגיה

הסטטית לטעינה דינמית. להערכת החברה, 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.

למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח, Witricity מתמקדת בניסיון להעניק רשיונות לטעינה סטטית אלחוטית של רכבים פרטיים ואינה מתמקדת בפתרון הטעינה הדינאמית אשר פותח על ידי Qualcomm Halo טרם רכישתה.

#### WiPowerOne .12.5.2

חברת WiPowerOne הינה חברה שקמה בעקבות פיתוח טכנולוגיה שמקורה באוניברסיטת KAIST הדרום קוריאנית. WiPowerOne הינה בין החברות הראשונות שהציגו טכנולוגיה לטעינת סוללה של רכב חשמלי תוך כדי נסיעה<sup>43</sup>.

להערכת החברה, התשתית עליה מבוססת הטכנולוגיה של WiPowerOne 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).

#### Momentum Dynamic .12.5.3

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.

#### Wave .12.5.4

חברת הזנק אשר הוקמה בשנת 2011 הממוקמת בקליפורניה, ארה"ב. החברה הוקמה כתוצאה מפיתוח טכנולוגיה שמקורה 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.

#### Intis .12.5.5

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

<http://olev.kaist.ac.kr/en> <sup>43</sup>

IPT 12.5.6

חברת זו מפתחת טכנולוגיית טעינה סטטית בעיקר לטעינת אוטובוסים. יש לה מספר התקנות פיילוט באירופה ולמיטב ידיעת החברה, היא רכשה לאחרונה את פרוטפוליו טכנולוגיות הטעינה האלחוטית לרכבים של חברת במוברדייה.

12.6. גורמים המשפיעים על מעמדה התחרותי של החברה

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

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

12.7. השיטות העיקריות של החברה להתמודדות עם התחרות

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

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

12.7.2. החברה משקיעה מאמצים רבים לשם פיתוחה של עליונות טכנולוגית בשילוב עם יכולת להציע פתרון יעיל וזול יותר מזה שמציעים מתחריה, ובפיתוח מערכת בעלת יתרון קל יחסית להטמנה ולתחזוקה. התשתית המפותחת על ידי החברה אמורה להכיל, ככל שפיתוחה יצליח, חומרים נגישים וקלים, להם אורך חיים ארוך ואפשרות לפריסה פשוטה ומהירה. כמו כן, מכיוון שהתשתית אותה מפתחת החברה מורכבת ממקטעים עצמאיים של סלילים באורך של כ-1.5 מטר ללא תלות הדדית בין סליל לסליל, תקלה באחד המקטעים אינה פוגעת או משפיעה על תקינות התשתית כולה. בנוסף, לחברה ישנו יתרון הנובע מכך שהיאחברה מפתחת את כל מרכיבי הטכנולוגיה בצורה עצמאית ועוסקת גם בכל נושא ההטמנה בכבישים ציבוריים.

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

כמו כן, טכנולוגית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, ולהוציא את הפיילוטים המפורטים בסעיף 9.4 לעיל, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לה הכנסות כלשהן בגינה. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, בין היתר בסעיף "תחרות", הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים, ובחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצריה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטתה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 28 להלן.

### 13. כּוּשׁ ייצור

למועד הדוח, החברה נמצאת עדיין בשלב המחקר והפיתוח, אך החלה בתהליך הערכות לייצור המוני לתשתית הסלילים – לפרטים נוספים בדבר התקשרות החברה עם חברת Hutchinson S.A. הצרפתית ("האטצ'נסון") לצורך כך, ראו סעיף 25.2 להלן). בנוסף, פועלת החברה לבסס את מערך ייצור יחידות הקצה המזינות את תשתית הסלילים, לצורך כך מופנים משאבים לבניית מערך ייצור לכמויות קטנות ובינוניות בארץ ומערך לייצור כמויות גדולות בחו"ל וזאת בכדי להוזיל עלויות ולצמצם את שרשרת האספקה. מטרת התהליך לייצר יכולת ייצור ק"מ תשתית במספר ימים ובעלות מינימלית ובכדי לתמוך בפרויקטים הנוכחיים והעתידיים של החברה.

### 14. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים

14.1. למועד הדוח, הקימה החברה בבית ינאי משרדים ומתחם ניסויים משוכלל, הכולל מעבדות, כביש ניסוי וציוד למחקר ופיתוח, בהיקף של כ-5 מיליון ש"ח.

14.2. ביום 9 בינואר 2018, נחתם הסכם שכירות בין החברה לבין צד שלישי (להלן: "המשכיר") לשכירת שטח של כ-750 מ"ר בבית ינאי. מטרת השכירות הינה משרדים והמשך פעילות המחקר והפיתוח של החברה, לרבות ביצוע ניסויי מעבדה וניסויי שטח בתחום המושכר. על פי הסכם השכירות, תקופת השכירות תסתיים ביום 28 בפברואר 2024. דמי השכירות הינם בסך של 18,750 ש"ח לחודש בתוספת מע"מ. בהסכם השכירות נקבע כי החברה תהיה זכאית לפטור מתשלום דמי שכירות בשיעור 20% מהשקעתה בפועל בשיפוץ המושכר בסכום שבין 1.2 ל-1.5 מיליון ש"ח, בהתאם לכך עד לתום חודש פברואר 2020 החברה שילמה דמי שכירות מופחתים. לדרישת המשכיר, החברה הפקידה בידי המשכיר שטר חוב לביטחון על סך של כ-61 אלפי ש"ח<sup>44</sup>. בהסכם נקבע עוד, כי מאחר ששטח המושכר הינו בבעלות רשות מקרקעי ישראל, הרי שאם תביע רשות זו, או כל רשות אחרת, התנגדות להפעלת עסקי החברה בהתאם למטרת השכירות ו/או תתנה את המשך פעילות החברה במושכר בתשלומים כלשהם ו/או תדרוש כל דרישה אחרת לשם המשך קיום הסכם השכירות ו/או תדרוש את ביטולו מכל

<sup>44</sup> לפרטים נוספים אודות הסכם השכירות ראו דיווח מידי של החברה מיום 10 בינואר 2018 (אסמכתא: 2018-01-004300).

סיבה שהיא, אזי ככל שהחברה לא תקיים את דרישת הרשויות כאמור, יבוטל ההסכם והחברה תידרש לפנות את המושכר תוך 3 חודשים מבלי שלמי מהצדדים תהיה טענה כלפי משנהו בגין הביטול.

## 15. מחקר ופיתוח

### 15.1. סקירה של פעילות המחקר והפיתוח בתחום הפעילות ותוצאותיה

פעילות המחקר והפיתוח של החברה מתמקדת בפיתוח טכנולוגיית מערכת טעינה אלחוטית עבור כלי רכב ופיתוח מוצרים משלימים, כמפורט בסעיף 15.2 להלן. החברה בבסיסה הינה חברת טכנולוגייה ורוב עובדיה מתמקדים בפעילות המחקר והפיתוח. פיתוח הטכנולוגיה והמוצרים מתבצע בתוך החברה במטרה לייצר מצוינות עולמית בתחום הטעינה האלחוטית. מוצרי החברה הינם פרי פיתוח ארוך שנים ונמצאים בשיפור מתמיד, תוך הרחבת היכולות שלהם, בהתאם למשוב שמתקבל מהפיילוטטים ומהתפתחויות בעולם הטעינה האלחוטית.

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

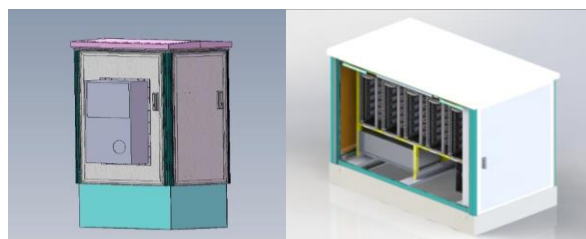
למועד הדוח, החברה משקיעה מאמצים בהמשך פיתוח ושיפור מרכיבי המערכת השונים עבור שלושת מצבי הטעינה, כאשר עד סוף שנת 2021 בכוונת החברה להשלים את שלב המחקר והפיתוח של מרכיבי המערכת עבור שלושת פתרונות הטעינה (דינמי, חצי-דינמי וסטטי) ולעבור לשלב המכירות ומסחור הטכנולוגיה פרי פיתוחה.

#### להלן פירוט אודות מרכיבי המערכת השונים:

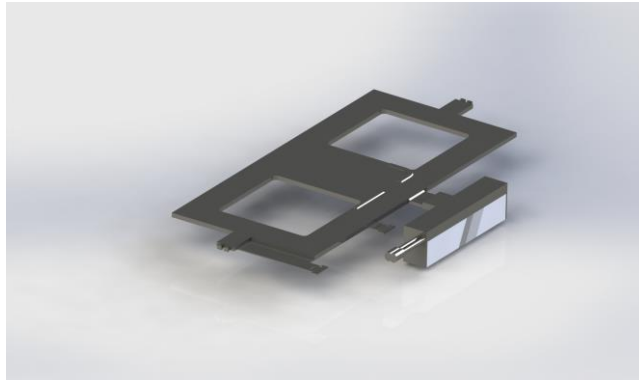
15.1.1.1. **יחידות ניהול אנרגיה (Management Units)** הכוללות ארון ניהול סלילים והזנת אנרגיה. יחידות ניהול האנרגיה ממוקמות בצידי הדרך, מעל או מתחת לפני השטח, בהתאם לדרישות הלקוח. הטמנת יחידות הניהול מתחת לפני השטח (יחידת ניהול אנרגיה תת קרקעית) מבטלת השפעות חזותיות ומפחיתה את הסיכון להשחתה וגניבה שלהן.

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

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

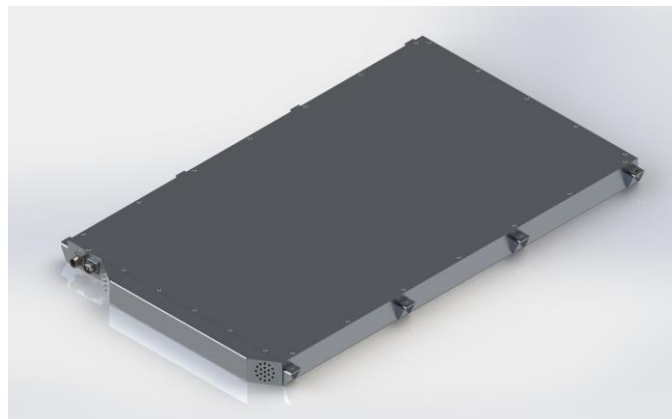


15.1.2. **סלילי שידור** המוטמנים בכביש, בחניון או במקום המאפשר טעינת רכבים. החברה מפתחת שתי תצורות עיקריות לסלילי שידור המותקנים מתחת לאספלט בכביש או בחניון: סליל שידור עבור טעינה דינמית וסליל שידור עבור טעינה סטטית. התצורות כאמור מאפשרות גמישות בפתרון הטעינה האלחוטית המוצע על-ידי החברה ומיקסום ביצועי המערכת. להלן הדמייה של סליל שידור:



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

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



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

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



להלן הדמייה של מקלט לרכב פרטי :



להלן טווח האנרגיה של הטכנולוגיה של החברה ביחס לגודל הרכב :

רכב	מספר מקלטים	טווח אנרגיה
רכב פרטי	1	25-30 קילוואט
רכב מסחרי	2	50-60 קילוואט
אוטובוס	3	75-90 קילוואט
משאית	5/6/7	125-210 קילוואט

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

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

15.1.4.2. מערכת לחיוב עבור צריכת אנרגיה בהתאם לצריכת האנרגיה בפועל.

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

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



15.2. פיתוח מוצרים משלימים למערכת הכביש החשמלי האלחוטי

15.2.1. פיתוח אוטומציה בתהליך הייצור וההתקנה של המערכות

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

להלן הדגמה של סלילה אוטומטית להתקנת סלילי שידור בכביש:



15.2.2. בנוסף, החברה פועלת לפיתוח ציוד בדיקה והוכחת יכולות לכלל רכיבי המערכת וכן לפיתוח

יכולות זיהוי מתכות ורקמה חייה (LOD/MOD) בין סליל משדר למקלט.

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

מועד משוער	אבן דרך	
רבעון שלישי 2021	פיתוח סליל כביש משופר עבור טעינה למצב דינמי.	1.
רבעון שני 2021	<u>פיילוט בגוטלנד, שבדיה</u> - המשך הפעלת המשאית והעברת ניתוח תוצאות הפיילוט למשרד התחבורה השבדי. הפעלת אוטובוס חשמלי על גבי הכביש החשמלי האלחוטי בנוסף למשאית החשמלית. לפרטים נוספים אודות פיילוט החברה בגוטלנד, שבדיה, ראו סעיף 9.4(2)(2) לעיל.	2.
רבעון שני 2021	<u>פרויקט הדגמה ל-EnBW בגרמניה</u> – פריסת ותפעול של מקטע דינמי באורך של כ-100 מטר ופריסת ותפעול של עמדת טעינה סטטית עבור אוטובוס חשמלי. לפרטים נוספים אודות פרויקט ההדגמה ל-EnBW, ראו סעיף 25.6 להלן.	3.

רבעון רביעי 2021	שיתוף פעולה עם ברבמי באיטליה - פריסת מקטע כביש דינמי באורך של 1 ק"מ כולל שילוב נסיעה של אוטובוס חשמלי ורכב פרטי בכביש אגרה באיטליה. לפרטים נוספים אודות שיתוף הפעולה עם ברבמי, ראו סעיף 25.9 להלן.	4.
רבעון רביעי 2021	השלמת פיתוח אב טיפוס ראשון לתהליך אוטומציה בייצור סלילים המיועדים להתקנה מתחת לכביש (כהכנה לייצור המוני).	5.
רבעון רביעי 2021	השלמת פיתוח אב טיפוס ראשון עבור מקלט לרכב מסחרי כולל התקנה על רכב מסחרי של פולקסווגן כחלק מפרויקט "eCharge" בגרמניה.	6.
רבעון רביעי 2021	השלמת פיתוח אב טיפוס ראשון עבור מקלט לרכב פרטי ואינטגרציה שלו לשלושה סוגי רכבים חשמליים שונים.	7.

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

#### 15.4. הוצאות המחקר והפיתוח של החברה

בשנת 2020 ההוצאות שהוכרו כהוצאות מחקר ופיתוח הסתכמו בכ-35,183 אלפי ש"ח (15,115 אלפי ש"ח בניכוי מענקים). לפרטים נוספים ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

#### 15.5. מענקי הרשות הלאומית לחדשנות טכנולוגית ("רשות החדשנות")

##### 15.5.1. תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מחקר ופיתוח במסלול מתקדם בשיתוף הון הטבע

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

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

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

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

בהתאם להוראות התכנית, מחוייבת החברה לשלם לרשות החדשנות תמלוגים מהכנסות בשיעור של בין 3% ל-3.5%, וזאת עד לפירעון מלא של מענק רשות החדשנות. סכום המענק צמוד לדולר ונושא ריבית שנתית<sup>45</sup>. למועד הדוח, החברה טרם שילמה תמלוגים כאמור. ליום 31 בדצמבר, 2020 החברה הכירה בהתחייבות בדוחותיה הכספיים בגין מענק רשות החדשנות לפרטים נוספים ראו ביאורים 10 ו-12(ב) לדוחות הכספיים השנתיים של החברה.

#### 15.5.2. תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מחקר ופיתוח במסלול השקעות בתחליפי נפט

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

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

על המענק חלות הוראות המנהל הכללי במשרד הכלכלה והתעשייה בקשר עם תכנית לעידוד השקעות בחברות מגובות הון סיכון בתחום תחליפי נפט לתחבורה<sup>46</sup> וכן הוראות החוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984, הכללים והנהלים שנקבעו מכוחו, ואישור ועדת המחקר ברשות החדשנות, ובכלל זה: (1) החובה שלא להעביר לאחר את הידע, הזכויות עליו ואת זכויות היצור שיופקו מהמחקר והפיתוח, ללא אישור ועדת המחקר; (2) לשלם תמלוגים ולהגיש את כל הדוחות לרשות החדשנות בהתאם לדין.

<sup>45</sup> בהתאם להנחיות רשות החדשנות, אשר בתוקף למועד פרסום הדוח, הריבית השנתית הינה ריבית בשיעור משתנה בגובה ריבית הליבור (LIBOR) השנתית לפקדונות בדולרים. למיטב ידיעת החברה, בסוף שנת 2021 צפויה להפסיק להתפרסם ריבית הליבור ובהתאם, הריבית אליה צמודים סכומי התמיכות עשויה להשתנות.

<sup>46</sup> [http://economy.gov.il/legislation/ceoinstructions/instructions/08\\_21\\_12\\_12\\_2013.pdf](http://economy.gov.il/legislation/ceoinstructions/instructions/08_21_12_12_2013.pdf)

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

### 15.5.3. תמיכה מרשות החדשנות לביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב

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

### 15.6. מענק ממשרד האנרגיה

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

על פי תנאיה, התכנית של משרד האנרגיה תבוצע על ידי החברה במהלך תקופה של 24 חודשים, החל מיום 1 באפריל 2016 ועד ליום 31 במרץ 2018. ביום 31 במרץ 2016, הודיע משרד האנרגיה לחברה 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 משרד האנרגיה לחברה 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.

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

על מנת לאפשר את פעילות החברה עד לקבלת כספי המענק כאמור, פנתה בעבר החברה לבעלי השליטה בה – הון הטבע בע"מ ואורן עזר וכן לנושא משרה בה, נועם אילן (להלן: "המלווים") בבקשה להעמיד לה הלוואה בסך כולל של 210,000 ש"ח (להלן: "ההלוואה") והמלווים העמידו לחברה הלוואה כאמור. לפרטים בדבר תנאי החזר ההלוואה, ראו תקנה 22 בפרק ד' לדוח זה.

בשל התכנית של משרד האנרגיה וקבלת תמיכה ממשרד האנרגיה, כפופה החברה לתנאים שנקבעו באישור משרד האנרגיה ובכתבי ההתחייבות של החברה, מסמכי ונספחי המכרז, לחוק לעידוד מחקר ופיתוח בתעשייה, התשמ"ד-1984 ולתקנות על פיו, וכן לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי משרד האנרגיה. בכלל זה, על החברה לשלם למשרד האנרגיה תמלוגים מכל ההכנסות שתנבענה ממכירת מוצרים שמשרד האנרגיה תמך בפיתוחם במסגרת התכנית (בסעיף זה: "ההכנסות") וזאת עד להחזר מלוא סכום התמיכה בתוספת ריבית. כמו כן, חלות על החברה הוראות מיוחדות לגבי

הזכויות והשימוש בידע הקשור בתמיכת משרד האנרגיה, במישרין או בעקיפין, וכן חובות דיווח וקבלת אישורים, כגון דיווח ואישור במקרה של השקעת תושב חוץ בחברה ובעת חילופי שליטה בחברה. בנוסף, נדרשת החברה לדווח למשרד האנרגיה מראש על כל השקעה כספית עתידית בחברה ולקבל את אישורו להשקעה.

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

15.7. מענק מממשלת שבדיה – לפרטים נוספים ראו ביאור 12(ב) לדוחות הכספיים השנתיים של החברה.

#### 15.8. הסכמי מחקר ופיתוח

ככלל, מוצרי החברה מפותחים על ידיה באופן עצמאי. לפרטים אודות השתתפות החברה בפילוטרים להדגמת כביש חשמלי ראו סעיף 9.4 לעיל.

#### 15.9. השקעות צפויות במחקר ופיתוח

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

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

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

**16. נכסים לא מוחשיים**

16.1. החברה 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.

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

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

תאריך הגשת הבקשה/מועד הקדימות	תיאור הפטנט	כותרת הפטנט	מספר בקשה	מס'
03/08/2016	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-GB	GB2521676	1
-	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-US	16,655,395	2
-	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-CA	2,935,330	3
19/03/2020	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-AU	2014374947	4
15/02/2020	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-EP	"	5
-	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-KR	10-2016-7020947	6
05/03/2020	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-JP	2016-544552	7
07/07/2020	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-CN	2014800744 44.8	8
22/10/2019	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-US1	15/198,844	9
-	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-EP1	EP17819500 .4	10
-	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	P-77565-IN1	2018370021 76	11
16/10/2020	System and method for powering on-road	P-77565-CN1	2017800498	12

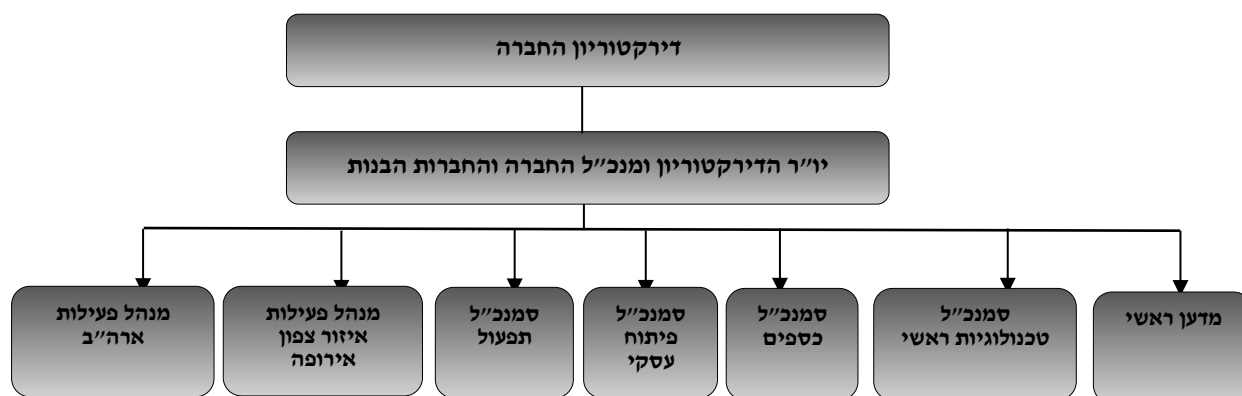
מס' / מספר בקשה	כותרת הפטנט	תיאור הפטנט	תאריך הגשת הבקשה/מועד הקדימות
428		electric vehicles via wireless power transfer	
13	P-77565-CA1	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	-
14	P-77565-KR1	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	-
15	P-77565-AU1	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	03/09/2020
16	P-77565-JP1	System and method for powering on-road electric vehicles via wireless power transfer	-
17	P-580662-GB	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	-
18	P-580662-PC	Method and system for validating power metering of power over the air system for vehicles	-
19	P-593806-GB	Method and system for adaptive frequency control of powering electric vehicles over the air	-

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

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

## 17. הון אנושי

17.1. להלן תרשים המבנה הארגוני של החברה:





17.2. להלן פירוט אודות מצבת עובדי החברה:

מספר עובדים			תחום עיסוק
ליום 31 בדצמבר 2019	ליום 31 בדצמבר 2020	סמוך למועד הדוח	
2	2	2	הנהלה
1	2	2	מחלקת כספים ואדמיניסטרציה
13	26	36	מחלקת תפעול, פיתוח וייצור
2	4	4	מחלקת שיווק ומכירות
18	34	44	סה"כ

17.3. שינויים מהותיים שחלו במצבת העובדים בתקופה המתוארת בדוח זה

במהלך התקופה המתוארת בדוח זה חל גידול במצבת העובדים של החברה עקב הרחבת פעילות המחקר והפיתוח, השיווק והמכירות והפיתוח העסקי שלה, זאת לצורך פיתוח ומסחור טכנולוגיית הטעינה האלחוטית שלה.

17.4. תלות מהותית בעובד מסוים

למועד הדוח, החברה מעריכה כי קיימת תלות במנכ"ל החברה ויו"ר הדירקטוריון, מר אורן עזר, ובמדען הראשי, מר חנן רומבק, הואיל והם מספקים לחברה את השירותים הבסיסיים החיוניים לפעילותה, ובכלל זה לפעילות המחקר והפיתוח. במהלך השנים 2019 ו-2020 גייסה החברה אנשי פיתוח אשר לוקחים חלק ניכר בעבודת הפיתוח, באופן שבו התלות במנכ"ל (ויו"ר החברה) ובמדען הראשי הולכת וקטנה.

17.5. תכנית תגמול לעובדים

17.5.1. ביום 29 באוגוסט 2018, אימצה החברה תכנית אופציות לעובדים בהתאם לתיקון 132 לפקודת מס הכנסה [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 למניות רגילות של החברה.

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

17.6. תנאי העסקה

נכון למועד הדוח נוהגת החברה להתקשר עם עובדיה בהסכמי העסקה אישיים בהתאם למשא ומתן אישי עם כל עובד, בהתאם לתפקידו, כישוריו, יכולותיו המקצועיות וכיו"ב. מרבית עובדי החברה מועסקים בהיקף מלא ובשכר גלובאלי. תנאי העסקה של העובדים כוללים בין היתר הוראות בדבר היקף המשרה, תנאי השכר, הפרשות סוציאליות, ימי חופשה, הבראה ומחלה ותנאים נלווים, התחייבות מצד העובד לשמירה על סודיות ולאי-תחרות בחברה במהלך תקופת העסקה ולמשך

תקופה מסוימת אחריה, וכן הוראות ביחס לסיום העסקה. בהקשר זה, ככלל הסכמי ההעסקה עם העובדים מחילים את ההסדר הקבוע בהתאם לאישור הכללי לפי סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים, התשכ"ג-1963.

#### 17.7. נושאי משרה ועובדי הנהלה בכירים

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

#### 17.8. קבלני משנה

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

#### 18. חומרי גלם וספקים

##### 18.1. חומרי גלם

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

##### 18.2. ספקים

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

#### 19. השקעות

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

#### 20. מימון

מיום הווסדה, אלקטרואד מימנה את פעילותה בעיקר מהונה העצמי, גיוסי הון, מענקים, ובכלל זה מענקי מדינה, וכן מהלוואות מבעלי מניותיה. בכוונת החברה, ככל שיתאפשר, לפעול לביצוע גיוסי הון נוספים.

**20.1. מענקי מדינה**

לפרטים בדבר מענקי מדינה שקיבלה החברה ראו סעיפים 15.5 ו-15.6 לעיל.

**20.2. גיוס הון**

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

**20.3. ערבויות ושעבודים**

לפרטים בדבר פקדון משועבד של החברה ראו ביאור 5 (ג) לדוחות הכספיים.  
כמו כן, החברה העמידה ערבות עבור עיריית תל אביב בקשר עם ביצוע העבודות כחלק מהפיילוט המתקיים בעיר בסך של כ- 300 אלפי ש"ח (לפרטים אודות הפיילוט ראו סעיף 1.4 (1) לעיל).

**21. מיסוי**

לפרטים אודות היבטי המיסוי הנוגעים לפעילות החברה, ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2020.

**22. סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם**

טכנולוגית הכביש החשמלי האלחוטי 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).

**23. מגבלות ופיקוח על פעילות החברה**

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

**23.1. החוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984**

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

### 23.2. אישור משרד האנרגיה

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

### 23.3. תקינה בינלאומית

לפרטים ראו סעיף 8.4.2 לעיל.

**טכנולוגית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, ולהוציא את הפיילוטים המפורטים בסעיף 9.4 להלן, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, וממילא טרם נוצרו לה הכנסות כלשהן בגין המערכת. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, בנוגע לפריסת המערכת המפותחת על ידי החברה בהנחה של העדר תקינה רלוונטית הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים, ובחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידתה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצרי החברה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 28 להלן.**

### 23.4. תקני איכות

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

### 23.5. כללי

פעילות החברה כפופה לדיני המדינות בהן היא פועלת (לרבות ישראל ושבדיה) ולדיני המדינות בהן תפעל בעתיד. ככל שתשלים החברה את פיתוח מוצריה בהצלחה, היא תהא כפופה לדיני מדינת ישראל, ביניהם בין היתר, חוק רישוי עסקים, תשכ"ח-1968, וחוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981. בפעילות מחוץ לישראל תהא החברה כפופה לדיני המדינות הזרות בהן תפעל.

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

### 24. הסכמים מהותיים

24.1. הסכם הסדרת חובות – לפרטים ראו תקנה 22 בפרק ד' לדוח זה.

### 25. הסכמי שיתוף פעולה

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

25.1. הסכם עם דן

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

25.2. הסכם עם האטצ'נסון

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

25.3. הסכם שיתוף פעולה עם נציגה רשמית של מעבדות החדשנות של קבוצת רנו-ניסאן-מיצובישי

לפרטים אודות הסכם שיתוף פעולה בין החברה ונציגה רשמית של מעבדות החדשנות של קבוצת רנו-ניסאן-מיצובישי, ראו דיווח החברה מיום 23 ביולי 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-066798), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

25.4. הסכם לביצוע פיילוט עם עיריית תל-אביב ודן

לפרטים אודות הסכמות לשיתוף פעולה בין החברה, עיריית תל אביב ודן לביצוע פיילוט להדגמת נסיעה של אוטובוס נוסעים בעיר תל אביב-יפו על גבי קטע כביש חשמלי פרי פיתוחה של החברה, ראו דיווחי החברה מהימים 24 בפברואר 2019, 22 במאי 2019, 14 באוקטובר 2020, 17 בינואר 2021 ו-16 במרץ 2021 (מס' אסמכתא: 2019-01-015847 ו-2019-01-049204, 2020-01-111924, 2021-01-006844 ו-2021-01-036390, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה.

25.5. הסכם לביצוע פיילוט עם ממשלת שבדיה על האי גוטלנד

לפרטים אודות הסכם לביצוע פיילוט להדגמת טכנולוגיית כביש חשמלי בשבדיה וכן לפרטים אודות התקדמות הפיילוט כאמור, ראו דיווחי החברה מהימים 14 באפריל 2019, 19 במאי 2019, 11 בנובמבר 2019, 28 בנובמבר 2019, 15 בינואר 2020, 17 בפברואר 2020, 18 בפברואר 2020, 16 במרץ 2020, 11 ביוני 2020, 14 באוקטובר 2020, 4 בנובמבר 2020, 17 בינואר 2021 ו-18 בפברואר 2021 (מס' אסמכתא: 2019-01-036250, 2019-01-047629, 2019-01-096582, 2019-01-103944, 2020-01-006045, 2020-01-016500, 2020-01-017094, 2020-01-025053, 2020-01-060645, 2020-01-111924, 2020-01-119331, 2021-01-006844, 2021-01-019947, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה.

25.6. מזכר הבנות והסכם עם EnBW Energie Baden-Württemberg AG (להלן: "EnBW")

לפרטים אודות חתימה על מזכר הבנות בין החברה לבין EnBW על פיו EnBW תרכוש מחברה שלושה פרויקטים של כביש חשמלי אלחוטי במהלך מדורג, וכן אודות התקשרות החברה עם EnBW בהסכם לביצוע שני הפרויקטים הראשונים המרכיבים את המהלך המדורג כאמור, ראו דיווחי החברה

מהימים 8 בדצמבר 2019, 23 באוגוסט 2020 ו-1 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 2019-01-107025, 2020-01-092118 ו-2020-01-106794, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפנייה.

**25.7. הסכם לשיתוף פעולה עם אפקון**

לפרטים אודות התקשרות החברה במזכר הבנות לשיתוף פעולה עם אפקון החזקות בע"מ (להלן: "אפקון") שבמסגרתו תבצע אפקון עבודות תכנון, הקמה ותחזוקה במיזמים ובפרויקטים של החברה, ראו דיווח המידי של החברה מיום 28 ביוני 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-059080), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

**25.8. מזכר הבנות אסטרטגי לשיתוף פעולה עם יורוביה**

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

**25.9. מזכר הבנות עם ברבמי**

לפרטים אודות התקשרות במזכר הבנות עם חברת ברבמי המפעילה כבישי אגרה באיטליה, למטרת שיתוף פעולה בהטמעת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה בפרויקטים של תשתיות תחבורה באיטליה, ראו דיווח המידי של החברה מיום 8 בנובמבר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-120024), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

**25.10. פרויקט הטעינה חשמלית "eCharge" בגרמניה**

לפרטים אודות בחירה בטכנולוגיית החברה במסגרת פרויקט טעינה חשמלית אלחוטית בגרמניה כחלק מתכנית "eCharge", הממומן על-ידי רשות החדשנות והמחקר בדרכים הגרמנית (German Federal Highway Research Institute – BASt), במסגרתו תשתף החברה פעולה עם תאגיד הרכב הבינלאומי פולקסווגן, ראו דיווח המידי של החברה מיום 31 בינואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-011908), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

**26. יעדים ואסטרטגיה עסקית**

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

יעדי החברה לשנים הקרובות מתמקדים בעיקר בתחומים הבאים:

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

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

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

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

## 27. צפי להתפתחות בשנה הקרובה

במהלך השנה הקרובה, בכוונת החברה להתמקד בפעילויות שלהלן:

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

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

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

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

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

## 28. דיון בגורמי סיכון

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

### 28.1. סיכונים מקרו-כלכליים

#### 28.1.1. מגפת הקורונה העולמית

לעניין השפעת מגפת הקורונה העולמית על פעילות החברה ראו סעיף 7.8 לעיל.

#### 28.1.2. האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי

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

#### 28.1.3. חשיפה לשינויים בשערי מטבע זר

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

#### 28.1.4. המצב הביטחוני בישראל

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

#### 28.1.5. תנודות בכלכלה העולמית ומצב שוקי ההון בארץ ובעולם

שוק ההון ככל שהוא נוגע לחברות טכנולוגיה מאופיין בתנודתיות רבה. לתנודות בכלכלה העולמית ומצב שוקי ההון בישראל ובעולם עשויה להיות השפעה על תוצאות החברה והתפתחות עסקיה, לרבות על היכולת לבצע גיוסי הון וזמינות מקורות כספיים לידי החברה, ועל עיתוי ותנאי ביצוע עסקאות השקעה בחברה ועל ידי החברה.



## 28.2. סיכונים ענפיים

### 28.2.1. שינויים טכנולוגיים

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

### 28.2.2. רגולציה ותקינה בינלאומית

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

### 28.2.3. גיוסי הון ומקורות מימון

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

### 28.2.4. כוח אדם מקצועי

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

### 28.2.5. ניסויים אגב הליך הפיתוח

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

### 28.3. סיכונים ייחודיים לחברה

#### 28.3.1. אי השלמת מחקר ופיתוח

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

#### 28.3.2. ביקוש למוצרי החברה בעתיד ומחיריהם

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

#### 28.3.3. אי קבלת אישורים נדרשים

קושי אפשרי בהשגת האישורים הרגולטוריים הנדרשים להתקנת והטמנת התשתית התת-קרקעית של הכביש החשמלי האלחוטי.

#### 28.3.4. קניין רוחני

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

בטבלה להלן מוצגים גורמי הסיכון העיקריים שתוארו לעיל, אשר דורגו בהתאם להערכת החברה, על פי ההשפעה העשויה להיות להם על עסקיה בתחום הפעילות<sup>47</sup>:

מידת ההשפעה של גורם הסיכון			
השפעה גבוהה	השפעה בינונית	השפעה נמוכה	
			<b>סיכונים מקרו-כלכליים</b>
	X		מגפת הקורונה העולמית
	X		האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי
	X		חשיפה לשינויים בשערי מטבע זר
		X	המצב הביטחוני בישראל
		X	תנודות בכלכלה העולמית ומצב שוקי ההון בארץ ובעולם
			<b>סיכונים ענפיים</b>
X			שינויים טכנולוגיים

<sup>47</sup> 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			רגולציה ותקינה בינלאומית
	X		גיוסי הון ומקורות מימון
	X		כוח אדם מקצועי
	X		ניסויים אגב הליך הפיתוח
			<b>סיכונים ייחודיים לחברה</b>
X			אי השלמת מחקר ופיתוח
X			ביקוש למוצרי החברה בעתיד ומחיריהם
X			אי קבלת אישורים נדרשים
	X		קניין רוחני

29 במרץ, 2021

ברק דואני

סמנכ"ל הכספים

אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל



# פרק ב'

**דוח הדירקטוריון על מצב עסקי החברה**

**31 בדצמבר 2020**

הננו מתכבדים להגיש בזאת את דוח הדירקטוריון של אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן: "החברה") על מצב ענייני התאגיד ליום 31 בדצמבר 2020 (להלן: "תקופת הדוח" ו/או "הדוח השנתי לשנת 2020") ולמועד הדוח, בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), תש"ל-1970 (להלן: "תקנות הדוחות").

## **א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי החברה**

### **1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה**

#### **1.1. כללי**

החברה התאגדה ביום 16 בנובמבר 1992 כחברה פרטית מוגבלת במניות תחת השם ת.ק.א השקעות בע"מ. ביום 19 בנובמבר 1992 שינתה החברה את שמה לדסטיני בע"מ, ביום 13 באפריל 2000 שינתה החברה את שמה לטים די.סי.אל בע"מ, ביום 1 במאי 2005 שינתה החברה את שמה 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.

במהלך תקופת הדוח וכמפורט להלן, פעלה החברה באמצעות אלקטריק רואד בע"מ (להלן: "אלקטרואד"), אשר הוחזקה על ידי החברה בשיעור של 100%.

זאת לאחר שביום 6 במרץ 2018 הושלמה עסקת מיזוג בין החברה לבין אלקטרואד, במסגרתה רכשה החברה את מלוא הונה המונפק והנפרע של אלקטרואד בתמורה להקצאת מניות וכתבי אופציה של החברה (להלן: "עסקת המיזוג"). ביום 21 במרץ 2020 הושלם מיזוגה של אלקטרואד עם ולתוך החברה. לפרטים נוספים ראו סעיף 1.2 בפרק א' לדוח זה.

למועד הדוח, החברה עוסקת במחקר ופיתוח של טכנולוגיית כביש חשמלי 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.

**1.2. התפשטות נגיף הקורונה (COVID-19) – כמפורט בסעיף 7.8 בפרק א' לדוח זה להערכת החברה, למועד הדוח, פעילות החברה וחוסנה הכלכלי לא נפגעו באופן מהותי כתוצאה מהתפשטות נגיף הקורונה. כמו כן, להערכת החברה, להתפרצות נגיף הקורונה לא צפויה להיות השפעה מהותית על פעילותה, וזאת בפרט בהנחה שמגמת התאוששות המשק הישראלי והעולמי מהמשבר תימשך. בתוך כך, מעריכה החברה כי תוכל לעמוד בהמשך פעילות המחקר והפיתוח ובהתייבויותיה לצורך המשך ביצוע הפרויקטים בהם היא נוטלת חלק. עם זאת, במידה שיוחמרו ההגבלות על פעילות הקבוצה ו/או על פעילות ספקיה בארץ ו/או בחו"ל ו/או תחול הרעה משמעותית במצב הכלכלי בשוק בישראל, בשבדיה, בגרמניה ו/או במדינות אחרות בהן בכוונת הקבוצה לפעול (לרבות ככל שההרעה במצב השווקים תביא לפגיעה ביכולת לגייס הון בשווקי ההון או ביכולת לקבל מענקים ממשלתיים), עלולה החמרה כאמור לגרור דחייה מסוימת בלוחות הזמנים המתוכננים לתהליכי המחקר והפיתוח של מוצרי החברה או לעיכוב בביצוע פרויקטים בהם החברה נוטלת חלק.**

המידע בדבר השפעות התפשטות נגיף הקורונה על הקבוצה ויכולת ההתמודדות שלה עימן בתקופה שלאחר תקופת הדוח, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר מבוסס, בין היתר, על הערכות של החברה, על הנתונים שבידי החברה נכון למועד זה ועל אופן התמודדות ממשלת ישראל וממשלות העולם עם משבר הקורונה. ההשפעות בפועל, עשויות להיות שונות מאלו שנחזו כאמור, כתוצאה מגורמים שונים שהעיקריים שבהם הינן המשך מגבלות התנועה על מעבר בין מדינות, הטלת מגבלות תנועה בתוך מדינות, החמרה במדיניות ממשלת ישראל ו/או ממשלת שבדיה ו/או ממשלת גרמניה ביחס להתמודדות עם משבר הקורונה וכן עוצמת ההשפעות העקיפות של נגיף הקורונה על גיוסי הון ומענקים ממשלתיים עתידיים של הקבוצה עקב אפשרות של פגיעה בצמיחה, מעבר המשק להאטה, קיצוץ בתקציב הממשלה וכיוצא בזה.

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

## 2. המצב הכספי של החברה

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2019	2020	
	אלפי ש"ח		
<b>נכסים</b>			
הגידול במזומנים ושווי מזומנים ליום 31 בדצמבר 2020 ביחס למזומנים ושווי מזומנים ליום 31 בדצמבר 2019, נבע בעיקר מגיוסי הון שבוצעו במהלך שנת 2020 (לפרטים נוספים, ראו סעיף 1.5 בפרק א' לדוח זה), בניכוי תזרים מזומנים ששימש לפעילות שוטפת ובניכוי הפקדה לפיקדון שקלי בתאגיד בנקאי.	12,592	35,137	מזומנים ושווי מזומנים
הגידול בפיקדונות ליום 31 בדצמבר 2020 ביחס לפיקדונות ליום 31 בדצמבר 2019, נבע מהפקדה לפיקדון שקלי בתאגיד בנקאי.	-	135,310	פיקדונות
הגידול בחייבים ויתרות חובה ליום 31 בדצמבר 2020 ביחס לחייבים ויתרות חובה ליום 31 בדצמבר 2019, נבע בעיקר מהוצאות מראש ומקדמות.	2,034	4,086	חייבים ויתרות חובה
	45	45	פקדון משועבד
הגידול ברכוש הקבוע ליום 31 בדצמבר 2020 ביחס לרכוש הקבוע ליום 31 בדצמבר 2019, נבע בעיקר משיפורים במושכר במתחם החברה, בניכוי הוצאות פחת שוטפות.	4,586	6,980	רכוש קבוע
הגידול בהוצאות מראש לזמן ארוך ליום 31 בדצמבר 2020 ביחס להוצאות מראש לזמן ארוך ליום 31 בדצמבר 2019, נבע בעיקר מתשלום מקדמה עבור שירותי יעוץ.	67	510	הוצאות מראש לז"א
	495	437	נכסים בגין זכות שימוש
הגידול בנכסים ליום 31 בדצמבר 2020 ביחס לנכסים ליום 31 בדצמבר 2019 נבע בעיקר מהתמורות מגיוס ההון שביצעה החברה במהלך שנת 2020 (לפרטים נוספים ראו סעיף 1.5 בפרק א' לדוח זה).	19,819	182,505	<b>סך נכסים</b>
<b>התחייבויות והון</b>			
הגידול בזכאים וספקים ליום 31 בדצמבר 2020 ביחס לזכאים וספקים ליום 31 בדצמבר 2019, נבע בעיקר מרכש עבור הפרויקט בגרמניה שבוצע בסמוך לתאריך הדוח.	9,616	12,030	זכאים, יתרות זכות וספקים

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2019	2020	
	אלפי ש"ח		
הקיטון בהתחייבות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2020 ביחס להתחייבות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2019, נבע בעיקר מהפחתה שוטפת בהתאם להוראות תקן חשבונאות בינלאומי 16 (IFRS16).	512	404	התחייבות בגין חכירה
	10,128	12,434	סך התחייבויות
	9,691	170,071	סך ההון

### 3. תוצאות הפעילות

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			סעיף
	2018	2019	2020	
	אלפי ש"ח			
הגידול בהוצאות מחקר ופיתוח בשנת הדוח ביחס לאשתקד, נבע בעיקר מהקמת הפרויקטים בשבדיה ותל אביב והמשך פיתוח מערכת הכביש החשמלי של החברה.	16,146	14,518	35,183	הוצאות מחקר ופיתוח
הקיטון בשנת 2019 לעומת שנת 2018, נבע בעיקר מתשלום מבוסס מניות בגין עסקת המיזוג שנרשם בשנת 2018.	(4,892)	(6,751)	(20,068)	בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
הגידול בהוצאות שיווק והנהלה וכלליות בשנת הדוח ביחס לאשתקד, נבע בעיקר מגידול במצבת כוח האדם.	4,280	5,011	7,946	הוצאות שיווק והנהלה וכלליות
ההוצאות בגין הפרויקט השבדי.	51,770	-	-	הוצאות רישום למסחר
	<b>67,304</b>	<b>12,778</b>	<b>23,061</b>	<b>הפסד מפעולות</b>
	(33)	256	164	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
	-	32	-	הוצאות מס
	<b>67,271</b>	<b>13,066</b>	<b>23,225</b>	<b>הפסד לתקופה</b>
	-	7	272	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
	<b>67,271</b>	<b>13,073</b>	<b>23,497</b>	<b>הפסד כולל</b>

#### 4. תזרים מזומנים

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2019	2020	
	אלפי ש"ח		
הגידול בתזרימי המזומנים ששימשו לפעילות שוטפת מהקמת הפרויקטים בשבדיה ובתל אביב והמשך פיתוח מערכת הכביש החשמלי.	(182)	(17,274)	תזרים מזומנים ששימשו לפעילות שוטפת
הגידול בתזרימי המזומנים ששימשו לפעילות השקעה במהלך שנת הדוח נבע מהפקדה לפיקדון בתאגיד בנקאי ומהשקעה במתחם הניסויים של החברה בבית ינאי.	(1,687)	(138,407)	תזרים מזומנים ששימשו לפעילות השקעה
הגידול בתזרימי המזומנים מפעילות מימון בשנת הדוח נבע מגיוס ההון שבוצע במהלך שנת 2020.	5,175	178,125	תזרים מזומנים מפעילות מימון
	3,306	22,444	גידול (קיטון) במזומנים ובשווי מזומנים

#### 5. מקורות מימון

למועד הדוח, מקורות המימון של הקבוצה הינם מענקים ממשלתיים וגיוסי הון. לפירוט אודות גיוסי הון שערכה החברה בתקופת הדוח ראו סעיף 1.5 בפרק א' לדוח זה.

#### ב. היבטי ממשל תאגידי

#### 6. תרומות

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

#### 7. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית

המספר המזערי של דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית הראוי לחברה, כפי שנקבע על ידי דירקטוריון החברה לפי סעיף 92(א)(12) לחוק החברות, התשנ"ט-1999 ("חוק החברות"), הינו דירקטור אחד, וזאת בהתחשב באופי הסוגיות החשבונאיות וסוגיות הבקרה החשבונאית המתעוררות בהכנת דוחותיה הכספיים של החברה, תחומי פעילותה של החברה, גודלה של החברה והיקף ומורכבות פעילותה, וכן בהתחשב בהרכב דירקטוריון החברה, אשר חבריו הינם בעלי ניסיון עסקי, ניהולי ומקצועי ניכר. כיום מכהנים בדירקטוריון החברה 3 דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית: גב' רונית נועם, דירקטורית חיצונית, גב' רחל בן-נון, דירקטורית בלתי תלויה ומר יוסף טנא, דירקטור חיצוני. לפרטים נוספים אודות הדירקטורים האמורים, ראו תקנה 26 בפרק ד' לדוח זה.

#### 8. דירקטורים בלתי תלויים

נכון למועד הדו"ח, החברה לא אימצה בתקנונה הוראה בדבר שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים כהגדרת המונח בסעיף 219(ה) לחוק החברות. למועד הדוח, מכהנת בדירקטוריון החברה דירקטורית בלתי תלויה אחת, גב' רחל בן-נון.



## 9. גילוי בדבר המבקר הפנימי בתאגיד

- 9.1. שם המבקר הפנימי: רו"ח דניאל שפירא.
- 9.2. תאריך תחילת הכהונה: 30 במאי 2005.
- 9.3. כישורים וכשירות לתפקיד: בעל משרד המתמחה בביקורת פנים. למשרד ניסיון של כ-34 שנים בביצוע ביקורת פנים בחברות ציבוריות, והוא מתמחה במגוון רחב של תחומי פעילות.
- 9.4. עמידת המבקר הפנימי בדרישות חוקיות: למיטב ידיעת הנהלת החברה, בהתאם להצהרת המבקר הפנימי, המבקר הפנימי עומד בדרישות סעיף 146(ב) לחוק החברות ובהוראות סעיפים 3(א) ו-8 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992 (להלן: "חוק הביקורת הפנימית"). כמו כן, למיטב ידיעת החברה, המבקר הפנימי אינו בעל עניין בחברה, אינו קרוב של בעל עניין או נושא משרה בחברה ואינו מכהן כרואה החשבון המבקר של החברה או מי מטעמו.
- 9.5. קשרי המבקר הפנימית עם החברה או גוף הקשור אליה: הפנימי אינו עובד של החברה אלא מעניק לה שירותי ביקורת פנים חיצוניים. אין בפעילותו כדי ליצור ניגוד עניינים עם תפקידו כמבקר הפנימי של החברה. המבקר הפנימי אינו ממלא בחברה כל תפקיד אחר.
- כמו כן, המבקר הפנימי אינו מחזיק ניירות ערך של החברה או של גוף הקשור אליה וכן, אינו בעל קשרין עסקיים או קשרים מהותיים אחרים עם החברה או עם גוף הקשור אליה.
- 9.6. דרך המינוי: בחודש מאי 2005 אישרו דירקטוריון החברה וועדת הביקורת, בהתאמה, את מינוי המבקר הפנימי בשים לב להכשרתו המקצועית, לניסיונו בעריכת ביקורת פנים ולהיכרותו עם עסקי החברה, זאת בהמשך לפגישות שנערכו עימו והתרשמות בלתי אמצעית ממנו על ידי הנהלת החברה, ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה.
- 9.7. הממונה הארגוני על המבקר הפנימי: הממונה הארגוני על המבקר הפנימי הינו יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה.
- 9.8. תכנית העבודה של 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.
- 9.9. ביקורת חו"ל או של תאגידים מוחזקים: תכנית הביקורת הפנימית מתייחסת גם לתאגידים המוחזקים על ידי החברה.
- 9.10. היקף העסקה: לא חל שינוי מהותי בהיקף העסקת המבקר הפנימי ובשכר טרחתו ביחס לשנת 2019. המבקר הפנימי הועסק בשנת 2020 בהיקף של 90 שעות בשנה. היקף העסקתו של המבקר הפנימי נקבע, בין היתר, בהתחשב באופי והיקף פעילות החברה.

9.11. עריכת הביקורת בהתאם לתקנים מקצועיים: 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.

9.12. 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.

9.13. דין וחשבון מבקר הפנים: דוחות הביקורת מוגשים בכתב ליו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה ולחברי ועדת הביקורת, הדוחות נידונים בוועדת הביקורת. במהלך שנת 2020 הוכן דוח ביקורת בנושא התקשרויות ותשלומים מחברות בנות וביום 15 בנובמבר 2020 התקיים בו דיון בוועדת הביקורת.

9.14. הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי: דירקטוריון החברה הינו בדעה כי יש בתכנית ביקורת הפנים השנתית, רמת הפירוט בדוחות הביקורת, היקף, רציפות ופעילות הביקורת הפנימית בחברה, היכרותו של המבקר הפנימי את פעילות החברה וניסיונו, כדי להגשים את מטרת הביקורת הפנימית בחברה.

9.15. תגמול: במהלך שנת 2020 שולם למבקר הפנימי סך של 20 אלפי ש"ח.

#### 10. גילוי על רואה החשבון המבקר של התאגיד

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

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

שנת 2019		שנת 2020		
כמות שעות	שכר הטרחה (אלפי ש"ח)	כמות שעות	שכר הטרחה (אלפי ש"ח)	
805	145	1,690	205	בגין שירותי ביקורת
86	78	143	122	שירותי מס
-	-	-	-	שירותים אחרים

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

**ג. גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי**

**11. אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי**

לפרטים בדברים אירועים לאחר תאריך המאזן ראו באור 18 לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר, 2020.

29 במרץ, 2021

---

**ברק דואני**

**סמנכ"ל הכספים של החברה**

---

**אורן עזר**

**יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה**

**אלקטריאון וירלס בע"מ**

**דוח שנתי 2020**

**אלקטריאון וירלס בע"מ**

**דוח שנתי 2020**

**תוכן העניינים**

<b>דף</b>	
2	<b>דוח רואה החשבון המבקר</b>
	<b>דוחות כספיים מאוחדים - בשקלים חדשים (ש"ח) :</b>
3	דוחות מאוחדים על המצב הכספי
4	דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל
5	דוחות מאוחדים על השינויים בהון
6-7	דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים
8-32	ביאורים לדוחות הכספיים

---

---



## דוח רואה חשבון המבקר

לבעלי המניות של

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ואת הדוחות המאוחדים על ההפסד הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020. 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 2020 ו-2019 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020, בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2020, והדוח שלנו מיום 29 במרס 2021 כלל חוות דעת בלתי מוסייגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

קסלמן וקסלמן  
רואי חשבון

פירמה חברה ב-PricewaterhouseCoopers International Limited

תל-אביב,  
29 במרס 2021



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

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

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של אלקטריאון וירלס בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד - החברה) ליום 31 בדצמבר 2020. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפיסקה הבאה. הדירקטוריון וההנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

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

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

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

לדעתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2020.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020, והדוח שלנו, מיום 29 במרס 2021 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים.

קסלמן וקסלמן  
רואי חשבון

תל-אביב,  
29 במרס 2021

פירמה חברה ב- PricewaterhouseCoopers International Limited

**אלקטריאון וירלס בע"מ**  
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

<b>31 בדצמבר</b>		<b>ביאור</b>	
<b>2019</b>	<b>2020</b>		
<b>אלפי ש"ח</b>			
			<b>נכסים</b>
			<b>נכסים שוטפים:</b>
12,592	35,137	'א5	מזומנים ושווי מזומנים
-	135,310	'ב5	פקדונות
2,034	4,086	6	חייבים ויתרות חובה
<u>14,626</u>	<u>174,533</u>		
			<b>נכסים שאינם שוטפים:</b>
45	45	'ג5	פקדון משועבד
67	510		הוצאות מראש לזמן ארוך
4,586	6,980	7	רכוש קבוע
495	437	8	נכסים בגין זכות שימוש
<u>5,193</u>	<u>7,972</u>		
<u>19,819</u>	<u>182,505</u>		<b>סך נכסים</b>
			<b>התחייבויות והון</b>
			<b>התחייבויות שוטפות:</b>
1,058	5,461		ספקים ונותני שירותים
8,356	6,329	10	זכאים ויתרות זכות
202	240	8	חלויות שוטפות של התחייבות בגין חכירות
<u>9,616</u>	<u>12,030</u>		
		12	<b>התקשרויות והתחייבויות תלויות</b>
			<b>התחייבויות שאינן שוטפות:</b>
512	404	8	התחייבויות בגין חכירות
<u>10,128</u>	<u>12,434</u>		<b>סך התחייבויות</b>
		13	<b>הון:</b>
-	-		מניות רגילות
92,713	276,590		פרמיה, כתבי אופציה, וקרנות אחרות
(7)	(279)		קרן הון מתרגום דוחות כספיים
<u>(83,015)</u>	<u>(106,240)</u>		יתרת הפסד
9,691	170,071		<b>סך ההון</b>
<u>19,819</u>	<u>182,505</u>		<b>סך התחייבויות והון</b>

ברק דואני  
סמנכ"ל כספים

אורן עזר  
יו"ר דירקטוריון  
ומנכ"ל

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 29 במרס 2021.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.



**אלקטריאון וירלס בע"מ**  
דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור	
2018	2019	2020		
אלפי ש"ח				
			14	<b>הוצאות מחקר ופיתוח:</b>
16,146	14,518	35,183		הוצאות מחקר ופיתוח
(4,892)	(6,751)	(20,068)		בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
11,254	7,767	15,115		<b>הוצאות מחקר ופיתוח, נטו</b>
4,280	5,011	7,946	15	<b>הוצאות שיווק והנהלה וכלליות</b>
51,770	-	-	ב'1	<b>הוצאות רישום למסחר</b>
67,304	12,778	23,061		<b>הפסד מפעולות</b>
(33)	256	164		<b>הוצאות (הכנסות) מימון, נטו</b>
67,271	13,034	23,225		<b>הפסד לפני מיסים על ההכנסה</b>
-	32	-	9	<b>מיסים על ההכנסה</b>
67,271	13,066	23,225		<b>הפסד לשנה</b>
				<b>סעיפים אשר עשויים להיות מסווגים מחדש לרווח או להפסד:</b>
-	7	272		<b>הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ</b>
67,271	13,073	23,497		<b>הפסד כולל לשנה</b>
9.34	1.60	2.60	16	<b>הפסד בסיסי ומדולל למניה (בש"ח)</b>

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על השינויים 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					
(1,112)	(2,678)	-	1,562	*	4
(67,271)	(67,271)				
15,664			15,664		
58,945			58,949	(*)	(4)
83			83		
6,500			6,500		
12,809	(69,949)	-	82,758	-	-
(13,066)	(13,066)				
4,630			4,630		
(7)		(7)			
5,000			5,000		
325			325		
9,691	(83,015)	(7)	92,713	-	-
(23,225)	(23,225)				
5,500			5,500		
(272)		(272)			
177,930			177,930		
447			447		
170,071	(106,240)	(279)	276,590	-	-

יתרה ליום 1 בינואר 2018

תנועה במהלך שנת 2018:

הפסד לשנה

מרכיב ההטבה בהענקת אופציות

רכישה במהופך (ראה ביאור 1'ב')

מימוש כתבי אופציה

הנפקת מניות (ראה ביאור 13'ה')

יתרה ליום 31 בדצמבר 2018

תנועה במהלך שנת 2019:

הפסד לשנה

מרכיב ההטבה בהענקת אופציות

הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ

הנפקת מניות (ראה ביאור 13'ה')

מימוש כתבי אופציה

יתרה ליום 31 בדצמבר 2019

תנועה במהלך שנת 2020:

הפסד לשנה

מרכיב ההטבה בהענקת אופציות

הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ

הנפקת מניות (ראה ביאור 13'ה')

מימוש כתבי אופציה

יתרה ליום 31 בדצמבר 2020

\* מייצג סכום הנמוך מאלף ש"ח.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

(המשך) - 1

### אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
אלפי ש"ח		
(2,413)	(182)	(17,274)
(3,286)	(1,800)	(3,117)
-	-	(135,300)
		10
1,156	-	-
(35)	113	-
(2,165)	(1,687)	(138,407)
550	-	-
83	325	447
6,598	-	-
-	(50)	(167)
-	(100)	(85)
6,500	5,000	177,930
13,731	5,175	178,125
9,153	3,306	22,444
168	9,416	12,592
95	(130)	101
9,416	12,592	35,137

#### תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת-

מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת (ראה נספח)

#### תזרימי מזומנים מפעילות השקעה:

רכישת רכוש קבוע  
הפקדת פקדונות בתאגידים בנקאיים  
ריבית שהתקבלה  
תמורה מממוש 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 מממוש כתבי אופציה  
מזומנים שנבעו מרכישה במהופך (ראה נספח ב')  
תשלומי קרן בגין חכירות  
תשלומי ריבית בגין חכירות  
תמורה מהנפקת מניות  
מזומנים נטו שנבעו מפעילות מימון

#### גידול (קיטון) במזומנים ושווי מזומנים

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

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

2 - (סיום)

**אלקטריאון וירלס בע"מ**

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים (המשך)

**לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר**

2018	2019	2020
אלפי ש"ח		
(67,271)	(13,066)	(23,225)
159	472	723
65	-	155
15,664	119	-
50,193	-	-
-	4,630	5,500
(95)	-	-
(1,285)	100	85
	102	(146)
	(7,643)	(16,908)
(1,172)	(690)	(2,468)
44	8,151	2,102
(1,128)	7,461	(366)
(2,413)	(182)	(17,274)

**א. נספח לדוח תזרים 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 לפעילות שוטפת

**ב. מזומנים שנבעו מרכישה במהופך:**

הון חוזר (ללא מזומנים)  
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד  
הלוואת גישור  
רישום השפעת הרכישה במהופך  
הוצאות רישום למסחר  
סך הכל מזומנים נטו שנבעו מרכישה במהופך

217
(1,221)
(1,150)
58,945
(50,193)
6,598

**הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.**

## אלקטריאון וירלס 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 עיסקת 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 לטעינה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית באמצעות תשתית סלילים המוטמנת מתחת לכביש. כאמור בביאור 18ג', ביום 21 במרס 2021 התקבל אישור מרשם החברות למיזוג סטטורי של החברה עם אלקטרוואד לתוך החברה והחל ממועד זה הפעילות של אלקטרוואד מתבצעת בחברה.
- על אף שמבחינה משפטית החברה היא הרוכשת החשבונאית של המניות, היות ובעלי השליטה של אלקטרוואד קיבלו לידם את השליטה בחברה, נקבע כי אלקטרוואד הינה הרוכשת החשבונאית של הפעילות, ולפיכך טופלה העסקה בשנת 2018, בשיטת הרכישה במהופך. בהתאם לכך, הנכסים וההתחייבויות של אלקטרוואד (הרוכשת החשבונאית) נרשמו בדוחות הכספיים המאוחדים בהתאם לערכם המאזני ערב העסקה. תמורת הרכישה, בסך של כ-59 מיליון ש"ח, נקבעה בהתאם לשווי מכשיריה ההוניים של החברה (הנרכשת החשבונאית) 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, נזקפו 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 13ד'.
- ג.** בחודש מאי 2019 חתמה החברה השבדית (להלן - אלקטריאון AB), חברה נכדה של החברה אשר התאגדה בשבדיה לצורך ביצוע המרכז, על הסכם עם משרד התחבורה השבדי להקמת כביש חשמלי לצורך הדגמה. הפרוייקט ממומן על ידי משרד התחבורה השבדי בסכום המוערך בכ-35 מיליון ש"ח. ראה ביאור 12ה'.
- ד.** הדוחות הכספיים המאוחדים כוללים את הדוחות הכספיים של החברה, של אלקטריאון AB של ספירהד ושל אלקטרוואד (להלן יחד- הקבוצה).

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

### ביאור 1 – כללי (המשך):

ה. משבר נגיף הקורונה

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

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

### ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית:

#### א. בסיס ההצגה של הדוחות הכספיים:

הדוחות הכספיים של הקבוצה לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020, מציינים לתקני הדיווח הכספי הבינלאומיים (International Financial Reporting Standards) שהם תקנים ופרשנויות אשר פורסמו על ידי המוסד הבינלאומי לתקינה בחשבונאות (International Accounting Standard Board) (להלן - תקני ה-IFRS) וכוללים את הגילוי הנוסף הנדרש לפי תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010.

בהקשר להצגת דוחות כספיים אלה, ייצוין כדלקמן:

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

א. בסיס ההצגה של הדוחות הכספיים (המשך):

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. דיווח מגזרי:

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

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

ג. 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 (להלן - ש"ח), שהוא מטבע הפעילות ומטבע ההצגה של החברה. להלן השינויים שחלו בתקופות המדווחות בשער החליפין של הדולר של ארה"ב (להלן - הדולר) מול הש"ח ובשער הקרוונה שבדיית (להלן - SEK) מול הש"ח:

שיעור השינוי בשער החליפין של הדולר מול השקל	שיעור השינוי בשער החליפין של SEK מול השקל	
(7.0)	5.4	שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020
(7.8)	(11.3)	שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019

שער החליפין של הדולר לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2020 הינו: 1 דולר = 3.215 ש"ח  
שער החליפין של הדולר לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2019 הינו: 1 דולר = 3.456 ש"ח  
שער החליפין של ה SEK לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2020 הינו: 1 SEK = 0.3932 ש"ח  
שער החליפין של ה SEK לעומת הש"ח ליום 31 בדצמבר 2019 הינו: 1 SEK = 0.3715 ש"ח

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

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

ג. 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.

ד. מזומנים ושווי מזומנים

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

ה. רכוש קבוע

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

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

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

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

ו. הוצאות מחקר ופיתוח

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

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

הוצאות אחרות בגין פיתוח, שאינן עומדות בתנאים אלה מוכרות כהוצאה בעת התהוותן. עלויות פיתוח שהוכרו בעבר כהוצאה אינן מוכרות כנכס בתקופה מאוחרת יותר. עד ליום 31 בדצמבר 2020, לא עמדה הקבוצה בכללים להיוון עלויות פיתוח כנכס בלתי מוחשי ובהתאם לא הוכר בדוחות הכספיים עד כה נכס כלשהו בגין עלויות כאמור.



## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

### ז. ירידת ערך של נכסים לא-כספיים

ירידה בערכם של נכסים בני-פחת נבחנת, במידה שחלו אירועים או שינויים בנסיבות, המצביעים על כך שערכם בספרים לא יהיה בר השבה. סכום ההפסד המוכר בגין ירידת ערך שווה לסכום בו עולה ערכו של נכס בספרים על הסכום בר השבה שלו. סכום בר השבה של נכס הוא הגבוה מבין שווי ההוגן של הנכס, בניכוי עלויות מכירה, לבין שווי השימוש שלו. לצורך בחינת ירידת ערך, מחולקים הנכסים לרמות הנמוכות ביותר, 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.

### ח. מענקים ממשלתיים

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

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

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

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

### ט. הון מניות

מניות רגילות 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.

### י. ספקים

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

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

### ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

#### יא. 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 שחוקיקתם הושלמה למעשה נכון לתאריך הדוח על המצב הכספי וצפויים לחול כאשר נכסי המסים הנדחים ימומשו או כשהתחייבויות המסים הנדחים יישבו.

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

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

#### יב. הטבות עובד:

##### 1) התחייבות לפיצויי פרישה ופנסיה

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

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

##### 2) דמי חופשה והבראה

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

#### יג. תשלום מבוסס מניות

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

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

### ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

#### יד. הפסד למניה

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

#### טו. 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 2 שנים ל-6 שנים, אך עשויים לכלול אופציות הארכה. הקבוצה מעריכה, בעת ההתקשרות בחוזה, האם החוזה הוא חכירה או אם הוא כולל חכירה. חוזה הוא חכירה או כולל חכירה אם החוזה מעביר את הזכות לשלוט בשימוש בנכס 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 שתמומשה. במקביל, מכירה הקבוצה בנכס זכות שימוש בגובה ההתחייבות בגין חכירה, מותאם בגין תשלומי חכירה כלשהם שבוצעו במועד התחילה או לפני בנייתו תמריצי חכירה כלשהם שהתקבלו, ובתוספת עלויות ישירות ראשוניות כלשהן שהתהוו לקבוצה. תשלומי חכירה משתנים שאינם תלויים במדד או בשער אינם נכללים בחישוב ההתחייבות בגין חכירה, ומוכרים ברווח או הפסד בתקופה שבה התרחש האירוע או התנאי שהפעיל תשלומים אלה. מכיוון ששיעור הריבית הגלום בחכירה אינו ניתן לקביעה בנקל, נעשה שימוש בשיעור הריבית התוספתי של הקבוצה. שיעור ריבית זה הינו השיעור אותו הקבוצה הייתה נדרשת לשלם על מנת ללוות לתקופה דומה ועם בטוחה דומה את הסכומים הדרושים על מנת להשיג נכס בערך דומה לנכס זכות שימוש בסביבה כלכלית דומה.

תקופת החכירה הינה התקופה שבה החכירה אינה ניתנת לביטול, לרבות תקופות המכוסות על ידי אופציה להאריך את החכירה אם וודאי באופן סביר שהקבוצה תממש אופציה זו, וכן תקופות המכוסות על ידי אופציה לבטל את החכירה אם וודאי באופן סביר שהקבוצה לא תממש אופציה זו. לאחר מועד תחילת החכירה, מודדת הקבוצה את נכס זכות השימוש בעלות, בניכוי פחת שנצבר והפסדים מירידת ערך שנצברו, מותאם בגין מדידה מחדש כלשהי של ההתחייבות בגין החכירה. הפחת על נכס זכות השימוש מחושב לפי שיטת הקו הישר, על פני אומדן אורך החיים השימושיים של הנכס המוחכר או תקופת החכירה, לפי הקצר מביניהם. להערכת החברה אורך החיים השימושיים של הבניינים הנו 2 - 6 שנים.

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

### ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

#### טו. חכירות (המשך):

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) נזקפים לרווח או הפסד על בסיס שיטת הקו הישר על פני תקופת החכירה.

#### טז. 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 2020:

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

התיקון ל- IAS 8, התיקון ל- IAS 1 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- IAS 1 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."

הקבוצה יישמה את התיקונים האמורים באופן פרוספקטיבי. ליישום לראשונה של התיקונים לא הייתה השפעה מהותית על הדוחות הכספיים של הקבוצה.

2. תיקונים לתקן דיווח כספי בינלאומי 9 "מכשירים פיננסיים" (להלן - IFRS 9), לתקן חשבונאות בינלאומי 39 "מכשירים פיננסיים: הכרה ומדידה" (להלן - IAS 39) ולתקן דיווח כספי בינלאומי 7 "מכשירים פיננסיים: גילויים" (להלן - IFRS 7)

התיקונים מספקים הקלות זמניות מיישום דרישות ספציפיות בהתייחס לחשבונאות גידור, בהקשר לרפורמה של החלפת ריביות ה-benchmark (להלן - רפורמת ה-IBOR), על מנת שישויות יוכלו להמשיך ליישם חשבונאות גידור תחת ההנחה שריביות ה-benchmark לא השתנו כתוצאה מרפורמת ה-IBOR. ההקלות מתייחסות לדרישת highly probable לגידור תזרימי מזמנים, להערכה פרוספקטיבית של הקשר הכלכלי בין הפריט המגודר לבין המכשיר המגדר לפי IFRS 9 (או לדרישת highly effective לפי IAS 39), לבחינת אפקטיביות רטרופקטיבית (תחת IAS 39) ולייעוד רכיב של פריט כפריט מגודר. עם זאת, חוסר אפקטיביות ימשיך להיזקף בשוטף לרווח או הפסד. כמו כן, התיקונים מחייבים דרישות גילוי מסוימות.

הקבוצה יישמה את התיקונים האמורים באופן רטרופקטיבי. ליישום לראשונה של התיקונים לא הייתה השפעה מהותית על הדוחות הכספיים 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- IAS 1)

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

### ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך):

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

- (1) התחייבות תסווג כהתחייבות לא שוטפת אם לישות יש זכות מהותית (substantive right) לדחות את סילוק ההתחייבות למשך לפחות 12 חודשים לאחר תום תקופת הדיווח. כמו כן, התיקון מבהיר כי כוונת הישות בנוגע למימוש הזכות אינה רלוונטית לצורך סיווג ההתחייבות, ומבטל את ההתייחסות לקיומה של זכות בלתי מותנית.
  - (2) זכות מהותית כאמור קיימת רק במידה והישות עומדת בתנאים הרלוונטיים בתאריך המאזן.
  - (3) "סילוק" ההתחייבות כולל סילוק בדרך של תשלום מזומן, משאבים כלכליים אחרים או מכשירים הוניים של הישות. עם זאת, זכות המרה בגין מכשיר המיר אשר סווגה להון אינה משפיעה על סיווגה של ההתחייבות בגין המכשיר.
- התיקון ל-1 IAS ייושם באופן רטרוספקטיבי לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2023 או לאחריו. בהתאם להוראות התיקון, יישומו המוקדם אפשרי. ליישום לראשונה של התיקון ל-1 IAS לא צפויה להיות השפעה מהותית על הדוחות המאוחדים של הקבוצה.

### 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 מדיניות החשבונאית של הקבוצה, מפורטים להלן:

#### 1) מענקים מהרשות החדשנות

כאמור בביאור 2, על הנהלת הקבוצה לבחון האם קיים ביטחון סביר שהמענק שהתקבל לא יוחזר. כמו כן, במצב בו במועד ההכרה הראשוני נזקף המענק לדוח רווח והפסד, על הנהלת הקבוצה לבחון האם נוצרה הסתברות ברמה של ביטחון סביר להצלחת הפרויקט ולתשלום תמלוגים בגינו לרשות החדשנות. נכון לימים 31 בדצמבר 2019 ו-2020, החברה טרם הפיקה הכנסות מפעילותה ונמצאת בשלבי פיילוט והוכחת היתכנות עבור טכנולוגית טעינה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית אותן היא מפתחת, שעדיין טרם הוכחה. כאמור בביאורים 12 ו'12ז', החברה התקשרה עם שתי חברות באירופה לביצוע פרויקטים ניסיוניים (פיילוטים). פרויקטים אלה ומערכת הטעינה הטכנולוגית של החברה אשר יותקנו אצל החברות הנ"ל, הינן עדיין בשלב פיתוח. לפיכך, החברה בדעה כי לא קיים ביטחון סביר כי ישולמו תמלוגים לרשות החדשנות מעבר להתחייבות אותה רשמה החברה בגין אותם פרויקטים. (ראה ביאור 12ב').

#### 2) מענקים ממנהל התחבורה השבדי

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 (שבגינן 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 2019 ו-2020 לא התקיימו התנאים האמורים לעיל, ולכן לא הונו עלויות פיתוח.

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

**ביאור 4 - מכשירים פיננסיים ניהול סיכונים פיננסיים:**

**ניהול סיכונים פיננסיים:**

**א. גורמי סיכון פיננסיים**

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

סיכונים האשראי מטופלים ברמת החברה. סיכונים אשראי נובעים ממזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות בבנקים וכן חשיפות אשראי ביחס ליתרות חובה שטרם נפרעו ליום 31 בדצמבר 2020. הקבוצה אינה רואה סיכון אשראי משמעותי בגין יתרות אלו וטרם הכירה בהפרשה להפסדי אשראי.

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

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

**ב. סיכון נזילות**

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

כל ההתחייבות הן לשנה פרט להתחייבויות בגין חכירות כאשר צופה החברה לשלם בשנת 2021 240 אלפי ש"ח בשנת 2022 204 אלפי ש"ח בשנת 2023 175 אלפי ש"ח ובשנת 2024 25 אלפי ש"ח.

**אלקטריאון וירלס 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	
2019	2020
אלפי ש"ח	
3,415	27,200
9,177	7,937
<u>12,592</u>	<u>35,137</u>

בש"ח  
במטבע חוץ

**ב. פיקדונות**

ליום 31 בדצמבר 2020 לחברה פקדון בש"ח בתאגיד בנקאי בסך של 135,310 אלפי ש"ח.

**ג. פקדון משועבד**

לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 לחברה פקדון משועבד בסך של 45 אלפי ש"ח. הפקדון מוצג בדוח על המצב הכספי במסגרת סעיף נכסים שאינם שוטפים.

**ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה:**

31 בדצמבר	
2019	2020
אלפי ש"ח	
568	1,845
1,362	638
93	1,496
-	102
11	5
<u>2,034</u>	<u>4,086</u>

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

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

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

ביאור 7 - רכוש קבוע:

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

יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2020	פחת שנצבר			העלות			
	יתרה לגמר השנה	תוספת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר השנה	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	
			אלפי ש"ח				
174	36	29	7	210	35	175	ריהוט וציוד משרדי
2,970	366	202	164	3,336	2,415	921	מכונות וציוד
341	115	74	41	456	324	132	מחשבים וציוד היקפי
3,495	903	418	485	4,398	343	4,055	שיפורים במושכר
<u>6,980</u>	<u>1,420</u>	<u>723</u>	<u>697</u>	<u>8,401</u>	<u>3,117</u>	<u>5,283</u>	

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

יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2019	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>	

\* מייצג סכום הנמוך מאלף ש"ח.



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

**ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות:**

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

יתרה מופחתת לגמר השנה	יתרה לתחילת השנה	פחת / ירדות ערך שנצבר		העלות			יתרה לתחילת השנה*
		תוספות פחת במשך השנה	יתרה לגמר השנה	תוספות במשך השנה	יתרה לגמר השנה	יתרה לתחילת השנה	
		אלפי ש"ח		אלפי ש"ח			
495	614	119	119	-	614	-	614
<u>495</u>	<u>614</u>	<u>119</u>	<u>119</u>	<u>-</u>	<u>614</u>	<u>-</u>	<u>614</u>
437	495	274	155	119	711	97	614
<u>437</u>	<u>495</u>	<u>274</u>	<u>155</u>	<u>119</u>	<u>711</u>	<u>97</u>	<u>614</u>

שנת 2019:  
בניינים

שנת 2020:  
בניינים

**ב. התחייבויות בגין חכירות:**

התחייבויות בגין חכירות לזמן ארוך	חלויות שוטפות של התחייבויות בגין חכירות	יתרה לגמר השנה	תשלומים בגין חכירה	הוצאות ריבית	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה*
512	202	714	150	100	-	764
<u>512</u>	<u>202</u>	<u>714</u>	<u>150</u>	<u>100</u>	<u>-</u>	<u>764</u>
404	240	644	252	85	97	714
<u>404</u>	<u>240</u>	<u>644</u>	<u>252</u>	<u>85</u>	<u>97</u>	<u>714</u>

שנת 2019:  
בניינים

שנת 2020:  
בניינים

\* היתרה לתחילת שנה בשנת 2019 נובעת כתוצאה מהיישום לראשונה של IFRS 16 ביום 1 בינואר 2019.

**אלקטריאון וירלס 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, ראה ב' להלן), חייבות במס חברות בשיעור רגיל.

שיעור מס החברות שחל בישראל הינו 23%.

**ב. מסוי החברות הבנות מחוץ לישראל**

החברות הבנות שמקום איגודן הינו מחוץ לישראל, נישמות לפי חוקי המס בארצות מושבן, למעט חברות המוגדרות כ"חברה נשלטת זרה" על פי פקודת מס הכנסה. שיעור המס שחל בשנת 2020 על חברה נכדה המאוגדת בשבדיה הינו 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 2020 מסתכמים בכ- 2.9 מיליון ש"ח.

יתרת הפסדים להעברה של החברות הבנות ליום 31 בדצמבר 2020 מסתכמים בכ- 9 מיליון ש"ח.

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

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

**ד. שומות מס**

שומות עצמיות שהוגשו על ידי החברה והחברות הבנות הישראליות שלה עד שנת 2015 נחשבות כסופיות (בכפוף למועדי הגשת הדוחות וקביעות תקופת ההתיישנות על פי דין).

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

ביאור 9 – מסים על ההכנסה (המשך):

ה. מסים על הכנסה הכלולים בדוחות על הרווח או הפסד

31 בדצמבר		
2019	2020	
<b>א ל פ י ש"ח</b>		
32	-	מסים בגין שנים קודמות
32	-	

ביאור 10 - זכאים ויתרות זכות:

הרכב זכאים ויתרות זכות:

31 בדצמבר		
2019	2020	
<b>א ל פ י ש"ח</b>		
1,016	1,758	עובדים ומוסדות בגין עובדים
6,140	1,903	מענקים שהתקבלו מראש
-	293	תמלוגים לשלם
573	1,155	הפרשה לחופשה והבראה
11	-	הלוואה מבעלי מניות
-	443	הכנסות מראש
616	777	הוצאות שנצברו
<u>8,356</u>	<u>6,329</u>	

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 בישראל, 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, התשכ"ג-1963 מכוסה על ידי הפקדות שוטפות בתוכניות הפקדה מוגדרות. הסכומים שהופקדו כאמור אינם כלולים בדוחות על המצב הכספי.
- הסכום שנזקף כהוצאה בגין תוכניות הפקדה מוגדרות בשנים 2019, 2020 ו-2018 הינו 515 אלפי ש"ח, 278 אלפי ש"ח ו-103 אלפי ש"ח, בהתאמה.

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות:

א. **הסכם שכירות**

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

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

### ב. תמלוגים לרשות החדשנות

לקבוצה התחייבויות לתשלום תמלוגים לרשות החדשנות. התמלוגים מחושבים על בסיס התמורה ממכירת מוצרים שבפיתוחם השתתפה הממשלה בדרך של מענקים. בהתאם לתנאי ההשתתפות כאמור ישולמו לרשות החדשנות תמלוגים בשיעור של 3% מסכום המכירות של המוצרים שבפיתוחם השתתפה רשות החדשנות בשלוש השנים הראשונות, ממועד תחילת החזר, 3.5% מסכום המכירות החל מהשנה הרביעית ועד לפירעון מלא של סכום המענק שהתקבל על ידי הקבוצה, כשהוא צמוד לדולר, בתוספת ריבית שנתית בגובה ריבית הליבור.

נכון למועד הדוח החברה הכירה בהתחייבות בגובה הצפי לתקבולים מהפרויקטים (ראה ביאור 3, ביאור 10 וביאור 12' ו 12"ח').

ביום 21 בדצמבר 2017, קיבלה הקבוצה מועדת המחקר ברשות החדשנות אישור למענק בשיעור של 50% מהשקעתה של דן - חברה לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן - דן) בחברה במסגרת מימוש כתבי אופציה א', ב, ו-ג'. סכום המענק הינו 4.05 מיליון ש"ח, אשר מותנים בהשקעה של דן בסכום של 8.1 מיליון 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% מההכנסות, וזאת עד לגובה המענק.

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

בחודש מאי 2019 הודיעה לחברה ועדת המחקר ברשות החדשנות, כי אושר לחברה תקציב בסך של כ-9.3 מיליון ש"ח, בשיעור השתתפות של 75% לביצוע פרויקט פיילוט בתל-אביב, בשיתוף עם דן- חברה לתחבורה ציבורית בע"מ, אשר מחזיקה למועד הדוח בכ-9% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה. נכון למועד הדוח על המצב הכספי ה 31 בדצמבר 2020 וליום ה 31 בדצמבר 2019 הוכרו מענקים בסך 4.7 מיליון ש"ח ו 2.6 מיליון ש"ח בהתאמה מתוך התקציב שאושר כקזוז מהוצאות מו"פ ברווח והפסד וכן כ 638 אלפי ש"ח כ חייבים בגין השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח כחלק מיתרת החייבים (ראה ביאור 6).

ג. בחודש מאי 2019, חתמה החברה הבת השבדית (להלן -"אלקטריאון AB"), על הסכם עם משרד התחבורה השבדי להקמת כביש חשמלי לצורך הדגמה. הפרויקט ממומן על ידי משרד התחבורה השבדי בסכום של כ- 35 מיליון ש"ח. נכון לימים ה 31 בדצמבר 2020 ו-31 בדצמבר 2019 הוכרו מענקים בסך 16.3 מיליון ש"ח ו-4.1 מיליון ש"ח בהתאמה מתוך התקציב שאושר. מענקים שהתקבלו מראש בסך של כ- 1.9 מיליון ש"ח נכללו בדוח על המצב הכספי בסעיף זכאים ויתרות זכות.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

### ביאור 12 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

#### ד. הסכם להסדרת חובות

על מנת לאפשר את פעילות החברה עד לקבלת יתרת כספי מענק ממשד האנרגיה במסגרת תוכנית "חלוץ" (להלן בסעיף זה - "התוכנית" ו-"המענק"), פנתה החברה לחלק מבעלי מניותיה (להלן - "המלווים") בבקשה להעמיד לה הלוואה בסך כולל של 214 אלפי ש"ח (קרן) (להלן - "ההלוואה"). כמו כן, פנתה החברה למייסדי החברה בבקשה להפחתת שכר זמנית. המלווים העמידו לחברה את מלוא סכום ההלוואה ומייסדי החברה נתנו את הסכמתם להפחתת השכר החל מחודש דצמבר 2016 ועד לחודש ספטמבר 2017. יתרות אלו נכללו במסגרת סעיף זכאים ויתרות זכות בדוח על המצב הכספי.

ביום 24 באוקטובר 2017, נחתם הסכם להסדרת ההלוואה וחוב החברה בגין השכר לפי 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. נכון ליום 31 בדצמבר 2020 החוב נפרע במלואו.

ה. ביום 20 באוגוסט 2020, חתמה החברה על הסכם עם חברת EnBW Energie Baden-Württemberg AG (להלן - EnBW) במסגרתו תספק החברה ל-EnBW בשלב הראשון אוטובוס חשמלי המצויד במקלטי רכב, מערכת סטטית של כביש חשמלי לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה. בשלב השני תספק החברה ל-EnBW מערכת כביש חשמלי דינאמי פרי פיתוחה של החברה במתחם של EnBW לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן - השלב השני). בשלב השלישי תספק החברה ל-EnBW מערכת כביש חשמלי דינאמי פרי פיתוחה של החברה בכביש ציבורי בעיר קרלסרואה, גרמניה, לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן - השלב השלישי). להערכת החברה הרווח הצפוי הגלום בפרויקט לא מהותי. לאחר תאיך המאזן החברה סיפקה את האוטובוס החשמלי האמור.

ו. ביום 30 באוקטובר 2020, התקשרה החברה עם חברת Societa' di Progetto Brebemi A.p.S (להלן: "ברבמי") לביצוע פיילוט הכולל הקמה ובדיקה של הכביש החשמלי האלחוטי באורך של קילומטר אחד במתחם של ברבמי.

### ביאור 13 - הון:

#### א. הרכב הון מניות:

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

מניות רגילות ללא ערך נקוב

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

מניות רגילות ללא ערך נקוב

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

ביאור 13 – הון (המשך):

### ב. מניות רגילות

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

### ג. תשלום מבוסס מניות

- 1) באשר להענקת אופציות אשר בוצעה כחלק מעסקת המיזוג, ראה ביאור 13 ד' להלן.
- 2) 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 עסקת המיזוג (ראה ד' להלן). כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש במשך 3 שנים ממועד ההענקה. ביום 11 בנובמבר 2018 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תיקון תקופת המימוש של כתבי האופציה באופן שיהיו ניתנים למימוש לתקופה של 7 שנים ממועד ההענקה. שווי ההענקה ביחד עם השווי התוספתי הנובע משינוי התנאים הסתכם לכ-1.9 מיליון ש"ח אשר יוכרו על פני תקופת ההבשלה. השווי ההוגן במועד ההענקה 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. ביום 7 במרס 2020 סיים דירקטור את כהונתו כיועץ ודירקטור בחברה, ולאור זאת ביום 8 במרס 2020 פקעו וחלטו 27,312 כתבי אופציה שהוקצו לו כחלק מתנאי כהונתו והעסקתו.
- 3) ביום 28 בפברואר 2019 אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה הענקת 58,966 כתבי אופציה לעובדי החברה ונושאי משרה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 55.8 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 1.53%, מחיר מניה 55.8 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 71% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים. במהלך 2020 מומשו 1,842 כתבי אופציה ו 3,072 כתבי אופציה פקעו וחולטו.
- 4) 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.
- 5) 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

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

### ביאור 13 – הון (המשך):

- 6) ביום 5 בדצמבר 2019, אישר דירקטוריון החברה (לאור המלצת ועדת התגמול מיום 3 בדצמבר 2019), הענקת 42,257 כתבי אופציה לעובדי החברה ונושא משרה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 86.64 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.71%, מחיר מניה 86.64 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 74% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- 7) ביום 22 ביוני 2020, אישר דירקטוריון החברה הענקת 19,653 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 163.6 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.71%, מחיר מניה 163.6 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 76% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- 8) ביום 27 באוגוסט 2020 אישר דירקטוריון החברה (לאור המלצת ועדת התגמול מיום 23 באוגוסט 2020), הענקת 44,601 כתבי אופציה לעובדי החברה ונושא משרה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם- 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל כתב אופציה הינה 226.4 ש"ח. השווי ההוגן של כתבי האופציה חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 0.1%, מחיר מניה 226.4 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 76% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.

### ד. הסכם מיזוג

- כמפורט בביאור 1א', 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 אופציה 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 כ-1 מיליון ש"ח הוכרו במסגרת הוצאות שיווק והנהלה 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.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

### ביאור 13 – הון (המשך):

- (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 יוכר 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.

### ה. 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 היו ניתנים למימוש עד ליום 31 במרס 2018. ביום 6 במרס 2018, בסמוך לפני השלמת עסקת המיזוג, מומשו כתבי אופציה סדרה א' בתמורה ל-1.6 מיליון ש"ח, אשר כלולים בנכסים שנבעו מעסקת המיזוג.
  2. 267,857 כתבי אופציה סדרה ב', עם תוספת מימוש בסך של 5.6 ש"ח לכתב אופציה. כתבי האופציה היו ניתנים למימוש עד ליום 31 במרס 2018. 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 נקבעה במועד השלמת המיזוג, וחושבה לפי שווי חברה של 90 מיליון ש"ח, בסמוך לאחר השלמת המיזוג, ובהתאם נקבעה גם כמות כתבי האופציה. כתבי האופציה היו ניתנים למימוש עד ליום 31 בדצמבר 2019. תנאי כתבי האופציה כללו מנגנון של מימוש מוקדם, לפיו ככל שמניית החברה בבורסה תיסחר במשך 14 ימי מסחר ברציפות במחיר העולה על תוספת המימוש, החברה תוכל להפעיל מנגנון מימוש כפוי. לגבי מימוש כתבי האופציה סדרה ג', ראה להלן.
- ביום 3 בינואר 2018 חתמה החברה על תיקון להסכם ההשקעה, במסגרתו הוסכם כי כתבי האופציה סדרה ג' ימומשו על ידי דן בסמוך לאחר השלמת עסקת המיזוג בכפוף לכך שהחברה תקצה לדן כתבי אופציה נוספים (סדרה ד'), עם תוספת מימוש כוללת של 5 מיליון ש"ח. החברה הקצתה לדן 280,899 כתבי אופציה סדרה ד' לרכישת מניות החברה בתמורה לתוספת מימוש של 17.8 ש"ח למניה. בסמוך להקצאת כתבי אופציה סדרה ד', מומשו על ידי דן מלוא כתבי אופציה סדרה ג' בתמורה ל-5 מיליון ש"ח וביום ה 30 באפריל 2019 מומשו על ידי דן מלוא כתבי אופציה סדרה ד' בתמורה ל-5 מיליון ש"ח.



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

ביאור 13 – הון (המשך):

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
2018		2019		2020		
ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	
-	-	5.2	1,247,362	11.3	1,345,254	קיימות במחזור לתחילת השנה
5.2	**1,247,362	69.8	131,901	207.2	64,254	הוענקו
-	-	-	-	21.8	30,384	חולטו
-	-	-	-	-	-	פקעו
-	-	3.7	34,009	6.6	34,898	מומשו *
5.2	1,247,362	11.3	1,345,254	20.6	1,344,226	קיימות במחזור לתום שנה
1.8	643,398	4.0	918,006	7.1	1,136,626	ניתנות למימוש בתום השנה

\* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים אלה בשנים 2018, 2019 ו-2020 מגיעה לסך כולל של 229 אלפי ש"ח, 127 אלפי ש"ח ו-0 אלפי ש"ח, בהתאמה.  
\*\* בהתאם להסכם מיזוג ראה ביאור 13ד'.

הממוצע המשוקלל של מחיר המניה בשנים 2018, 2019 ו-2020 היה 187.3 ש"ח למניה, 71.5 ש"ח למניה ו-15.9 ש"ח למניה, בהתאמה. האופציות שמומשו בשנים האמורות הביאו להנפקתן של 34,898 מניות, 34,009 מניות ו-0 מניות, בהתאמה, בתמורה ל-6.6 ש"ח למניה, 3.7 ש"ח למניה ו-0 ש"ח למניה, בהתאמה. עלויות העסקה בסך 0 אלפי ש"ח, 0 אלפי ש"ח ו-0 אלפי ש"ח, בהתאמה, קוזזו מהתמורה שהתקבלה.

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

2018			2019			2020		
ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	תחום מחירי המימוש	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	תחום מחירי המימוש	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	תחום מחירי המימוש	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה
10	0.3-18.0	1,247,362	9	0.3-86.6	1,345,254	8	0.3-226.4	1,344,226

סכומי ההוצאות שהוכרו בדוחות רווח או הפסד של החברה בשנים 2018, 2019 ו-2020 בגין הענקות של אופציות לעובדים הינם 5,500 אלפי ש"ח, 5,000 אלפי ש"ח ו-15,664 אלפי ש"ח, בהתאמה.

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

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

**ביאור 13 – הון (המשך):**

**1. גיוס הון**

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

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

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

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

**ביאור 14 - הוצאות מחקר ופיתוח - נטו:**

<b>שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר</b>			
<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	
<b>אלפי ש"ח</b>			
1,702	4,362	8,036	הוצאות שכר עבודה ונלוות
12,283	3,222	3,538	תשלום מבוסס מניות
1,099	2,486	7,479	קבלני משנה ויועצים
597	3,633	13,617	כלים מתכלים וחומרים
135	220	441	פחת
330	595	2,072	אחרות
<u>16,146</u>	<u>14,518</u>	<u>35,183</u>	
<u>(4,892)</u>	<u>(6,751)</u>	<u>(20,068)</u>	בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח- ראה
<u>11,254</u>	<u>7,767</u>	<u>15,115</u>	ביאור 12

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

**ביאור 15 - הוצאות שיווק והנהלה וכלליות:**

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי ש"ח			
99	1,208	2,890	הוצאות שכר ונלוות
2,474	1,408	1,962	תשלום מבוסס מניות
65	189	254	שכירות ואחזקה
237	260	238	גמול דירקטורים
1,110	1,339	1,561	שירותים מקצועיים
24	252	282	פחת
271	355	759	אחרות
<u>4,280</u>	<u>5,011</u>	<u>7,946</u>	

**ביאור 16 - הפסד למניה:**

**א. בסיסי**

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי ש"ח			
67,271	13,066	23,225	הפסד לשנה
5	-	-	רווח המיוחס לצבירה של מניות בכורה סדרה א'
<u>67,276</u>	<u>13,066</u>	<u>23,225</u>	הפסד המיוחס לבעלי המניות הרגילות
<u>7,202,431</u>	<u>8,171,496</u>	<u>8,928,618</u>	הממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות המונפקות
<u>9.34</u>	<u>1.60</u>	<u>2.60</u>	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. בחישוב ההפסד המדולל למניה לשנים המדווחות לא הובאו בחשבון מניות בכורה, ואופציות לעובדים ולבעלי מניות מאחר שהשפעתן, בהנחה של דילול מלא, הינה אנטי מדללת.

## אלקטריאון וירלס 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.

ביום 9 בדצמבר 2020 אושרו עדכון תנאי העסקתם של המנכ"ל ויו"ר הדירקטוריון, אורן עזר והמדען הראשי, חנן רומבק שהגם נושאי משרה ובעלי שליטה בחברה. שכרם החודשי לאחר העידכון יעמוד על סך של 65 אלפי ש"ח לחודש (להלן – השכר המעודכן). כמו כן אושר בונס בגובה 5 משכורות מהשכר המעודכן עבור השנים 2020 ו-2019.

#### א. עסקאות והטבות לבעלי עניין וצדדים קשורים:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי ש"ח			
982	1,237	2,296	שכר לנושאי משרה שהינם בעלי שליטה בחברה*
2	2	2	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
-	-	-	תקורות
237	260	238	גמול דירקטורים**
5	4	4	מספר הדירקטורים שאליהם מתייחסת ההטבה

\* בנוסף לשכר כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2020 ו-2019 בתשלום מבוסס מניות בסך של 0.9 מיליון ש"ח ו-2.7 מיליון ש"ח, בהתאמה בגין הענקת אופציות לנושאי משרה שהינם בעלי שליטה בחברה.  
 \*\* בנוסף לגמול דירקטורים כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2020 ו-2019 בתשלום מבוסס מניות בסך של (0.1) מיליון ש"ח ו-0.5 מיליון ש"ח בהתאמה בגין הענקת אופציות ל-2 דירקטורים, כמפורט בביאור 13ג'.

#### ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

31 בדצמבר		
2019	2020	
אלפי ש"ח		
890	1,286	בגין שכר, נלוות והטבות נוספות - יתרה המוצגת בסעיף "זכאים ויתרות זכות" במסגרת ההתחייבויות השוטפות

ג. באשר ליתרת הלוואות מצדדים קשורים ראה ביאור 10.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים (המשך)

### ביאור 18 – אירועים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

- א. ביום 31 בינואר 2021 הודיעה החברה על זכייתה בפרויקט טעינה אלחוטית בגרמניה הממומן על-ידי רשות החדשנות והמחקר בדרכים הגרמנית German Federal Highway Research Institute – BAST).
- ב. ביום 8 במרס 2021, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הענקת 11,400 כתבי אופציה ל- 4 דירקטורים בחברה. 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 258.60 ש"ח.
- ג. ביום ה 21 במרס 2021, התקבל אישור מרשם החברות למיזוג סטטורי של החברה עם אלקטרואד לתוך החברה.

---

---



# פרק ד'

**פרטים נוספים על התאגיד**

**31 בדצמבר 2020**

**תקנה 10א: תמצית דוחות על הרווח הכולל לכל אחד מהחציונים של שנת 2020**

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

שנתי	חציון 2	חציון 1	
15,115	13,452	1,663	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
7,946	4,568	3,378	הוצאות שיווק והנהלה וכלליות
<b>23,061</b>	<b>18,020</b>	<b>5,041</b>	<b>הפסד מפעולות</b>
164	101	63	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
<b>23,225</b>	<b>18,121</b>	<b>5,104</b>	<b>הפסד לשנה</b>
272	274	(2)	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
<b>23,497</b>	<b>18,395</b>	<b>5,102</b>	<b>הפסד כולל לשנה</b>

**תקנה 11(1) ו-11(2) - רשימת השקעות בחברות בת ובחברות קשורות**

שיעור החזקה			ערך מאזני בדוח כספי נפרד באלפי ש"ח	סה"כ ע.ג. בש"ח	מספר מניות	סוג מניה	שם החברה
בסמכות למנות דירקטורים	בזכויות הצבעה	בהון					
100%	100%	100%	*	2,226.68	222,668	מ"ר	ספירהד השקעות (ביו) בע"מ
100%	100%	100%	*	20,754	50,000	מ"ר	אלקטריאון AB

(\* כמפורט בביאור 2א'5 לדוחות הכספיים, החברה אינה מציגה דוח כספי נפרד.

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

**לתאריך הדוח על המצב הכספי**

עיקר תנאי הלוואות	יתרת הלוואות ליום 31.12.2020	שם החברה מקבלת הלוואות	שם החברה מעמידת הלוואות
ההלוואה נושאת ריבית שקלית שנתית על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(י)), תשמ"ו-1986	8,965 אלפי ש"ח	החברה	ספירהד השקעות (ביו) בע"מ
ההלוואה נושאת ריבית שנתית והפרשי הצמדה על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(י)), תשמ"ו-1986	1,026 אלפי ש"ח	אלקטריאון AB	החברה

## **תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות בנות ובחברות קשורות בתקופת הדוח**

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

## **תקנה 13: הכנסות של חברות בנות וחברות קשורות והכנסות התאגיד מהן לתאריך המאזן (באלפי ש"ח)**

בתקופת הדוח הכירה החברה בהוצאות ריבית בסך של 226 אלפי ש"ח בגין הלוואה שהתקבלה מספירהד והכנסות ריבית והפרשי הצמדה בסך של 48 אלפי ש"ח בגין הלוואה שניתנה לאלקטריאון AB.

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

א. ביום 23 ביוני 2020 פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית לא מהותית אשר במסגרתו הונפקו 19,953 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-19,953 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ל-5 עובדים בחברה. ביום 26 ביולי 2020 אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דיווחה המידי של החברה מיום 23 ביוני 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-056719).

ב. בימים 25 ביוני 2020 ו-28 ביוני 2020 פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית מהותית אשר במסגרתו הונפקו 787,174 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה וכן 393,587 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-393,587 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ל-23 משקיעים שונים. ביום 30 ביוני 2020 אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דיווחיה המידי של החברה מהימים 25 ביוני 2020 ו-28 ביוני 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-058699 ו-2020-01-059224, בהתאמה).

ג. ביום 28 ביוני 2020 פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית מהותית אשר במסגרתו הונפקו 310,046 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה וכן 155,023 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-155,023 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ל-3 משקיעים. ביום 30 ביוני 2020 אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דיווחה המידי של החברה מיום 28 ביוני 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-059434).

ד. ביום 21 ביולי 2020 פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית מהותית אשר במסגרתו הונפקו 63,694 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה וכן 31,847 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-31,847 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ליועץ של החברה. ביום 6 באוגוסט 2020 אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דיווחה המידי של החברה מיום 21 ביולי 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-059434).

ה. בימים 27 באוגוסט 2020, 30 בספטמבר 2020 ו-6 באוקטובר 2020 פרסמה החברה דוח הקצאה פרטית לא מהותית אשר במסגרתו הונפקו 44,601 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-44,601 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ל-5 עובדים ונושא משרה בחברה. ביום 8 באוקטובר 2020 אישר המנהל הכללי של הבורסה את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דיווחיה המידיים של החברה מהימים 27 באוגוסט 2020, 30 בספטמבר 2020 ו-6 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-094509, 2020-01-106578 ו-2020-01-108834, בהתאמה).



1. ביום 8 במרץ 2021 אישרה האסיפה הכללית של החברה הקצאה פרטית של 11,400 אופציות (לא רשומות) הניתנות למימוש ל-11,400 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה ל-4 דירקטורים בחברה. למועד הדוח, המנהל הכללי של הבורסה טרם את רישום ניירות ערך כאמור. לפרטים נוספים ראו דוח זימון האסיפה הכללית מיום 1 בפברואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-013000).
2. במהלך שנת 2020 מומשו 34,898 אופציות לא רשומות ו-51,923 אופציות (סדרה 2) למניות החברה. כמו כן, במהלך 2020 פקעו 30,384 אופציות לא רשומות.

### **תקנה 21: תגמולים לבעלי עניין ונושאי משרה בכירה בשנת 2020**

#### **נושאי משרה בכירה**

להלן פירוט התגמולים שניתנו בשנת הדיווח, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח, לכל אחד מחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה או בחברה שבשליטתה (בכללם לפחות שלושה נושאי משרה בכירה בחברה עצמה), באלפי ש"ח (במונחי עלות לחברה):

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
1,583	-	-	-	-	-	-	436	325	822	15.68	100%	יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל	אורן עזר <sup>(1)</sup>
1,585	-	-	-	-	-	-	436	325	824	15.68	100%	מדען ראשי	חנן רומבק <sup>(2)</sup>
1,037	-	-	-	-	-	-	542	20	475	-	100%	סמנכ"ל כספים	ברק דואני <sup>(3)</sup>
725	-	-	-	-	-	-	235	20	470	0.43	100%	סמנכ"ל פיתוח עסקי	נעם אילן <sup>(4)</sup>
935	-	-	-	-	-	-	566	-	369	-	100%	מנהל פעילות אזורי באלקטריאון AB	הוקאן סנדלין <sup>(5)</sup>

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

(1) **מר אורן עזר** הינו מבעלי השליטה בחברה ומכהן כיו"ר הדירקטוריון, מנכ"ל החברה ומנכ"ל החברות הבנות של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר עזר כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – עד ליום 1 בינואר 2021, שכרו החודשי של מר עזר עמד על סך של 55 אלפי ש"ח (ברוטו). החל מיום 1 בינואר 2021, בהמשך לאישור האסיפה הכללית של החברה מיום 29 בדצמבר 2020, הועלה שכרו של מר עזר לסך של 65 אלפי ש"ח (ברוטו); (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על-פי דין. כל תנאי עבודתו וההטבות הסוציאליות להם זכאי מר עזר בהתאם להסכם העסקתו, אשר הינם תלויי

משכורת, נגזרים ומחושבים בהתאם לשכרו כפי שהוא במועד הרלוונטי. כמו כן, זכאי מר עזר לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר עזר ניתן לסיום בכל עת על-ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 60 ימים.

בהתאם להחלטת האסיפה הכללית של החברה, עבור ביצועיו בשנים 2019 ו-2020 קיבל מר עזר מענק חד פעמי בסך של 2.5 משכורות לכל שנה (לפי שכרו המעודכן), בסכום כולל של 325 אלפי ש"ח. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מהימים 24 בנובמבר ו-29 בדצמבר, 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-118498 ו-2020-01-134788 בהתאמה).

(2) **מר חנן רומבק** הינו מבעלי השליטה בחברה ומכהן כמדען ראשי של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר רומבק כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – עד ליום 1 בינואר 2021, שכרו החודשי של מר רומבק עמד על סך של 55 אלפי ש"ח (ברוטו). החל מיום 1 בינואר 2021, בהמשך לאישור האסיפה הכללית של החברה מיום 29 בדצמבר 2020, הועלה שכרו של מר רומבק לסך של 65 אלפי ש"ח (ברוטו); (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות. (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על-פי דין; כל תנאי עבודתו וההטבות הסוציאליות להם זכאי מר רומבק בהתאם להסכם העסקתו, אשר הינם תלויי משכורת, נגזרים ומחושבים בהתאם לשכרו כפי שהוא במועד הרלוונטי. כמו כן, זכאי מר רומבק לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר רומבק ניתן לסיום בכל עת על-ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 60 ימים.

בהתאם להחלטת האסיפה הכללית של החברה, עבור ביצועיו בשנים 2019 ו-2020 קיבל מר רומבק מענק חד פעמי בסך של 2.5 משכורות לכל שנה (לפי שכרו המעודכן), בסכום כולל של 325 אלפי ש"ח. לפרטים נוספים ראו דיווחי החברה מהימים 24 בנובמבר ו-29 בדצמבר, 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-118498 ו-2020-01-134788 בהתאמה).

(3) **מר ברק דואני** מכהן כסמנכ"ל הכספים של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר דואני כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – מר דואני זכאי לשכר חודשי קבוע של 31 אלפי ש"ח ברוטו אשר מורכב ממשכורת חודשית בסך 23,250 ש"ח ותגמול גלובאלי בגין שעות נוספות בהיקף של עד 40 שעות עבודה נוספות בחודש בסך של 7,750 ש"ח; (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על פי דין.

ביום 5 בדצמבר 2019 אישר דירקטוריון החברה הענקה למר דואני של 19,655 כתבי אופציה לא רשומים למסחר המירים ל-19,655 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי של החברה מיום 8 בדצמבר 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-107130).

בהתאם להחלטת ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מהימים 15 ו-22 בנובמבר 2020, בהתאמה, קיבל מר דואני מענק חד פעמי בסך 20 אלף ש"ח.

(4) **מר נועם אילן** מכהן כסמנכ"ל הפיתוח העסקי של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר אילן כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – מר אילן זכאי לשכר חודשי קבוע של 30 אלפי ש"ח ברוטו; (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על פי דין.

ביום 28 בפברואר 2019 אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה הענקה למר אילן של 19,655 כתבי אופציה לא רשומים למסחר המירים ל-19,655 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי של החברה מיום 3 במרץ 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-018430).

בהתאם להחלטת ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מהימים 15 ו-22 בנובמבר 2020, בהתאמה, קיבל מר אילן מענק חד פעמי בסך 20 אלף ש"ח.

(5) **מר הוקאן סנדלין** מכהן כמנהל פעילות אזורי בחברת אלקטריאון AB. תנאי כהונתו והעסקתו של מר סנדלין כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – מר סנדלין זכאי לשכר חודשי קבוע של 30 אלפי ש"ח ברוטו; (2) רכב צמוד; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין; (4) החזר הוצאות שוטפות הדרושות לו לצורך מילוי תפקידו; ו-(5) תנאים נלווים נוספים וביניהם 30 ימי חופשה בשנה וימי מחלה על פי הדין בשבדיה.

בהתאם להחלטת האסיפה הכללית של החברה, ולאחר שאושרו על ידי ועדת התגמול ודירקטוריון החברה בישיבותיהם מיום 25 ביוני, 2019 (ואושרו על ידי דירקטוריון החברה ביום 19 באוגוסט 2019), ביום 30 באוקטובר 2019 הוענקו למר סנדלין 16,315 כתבי אופציה המירים למניות רגילות של החברה. לפרטים נוספים ראו דיווח המיידי של החברה מיום 20 באוגוסט 2019 (מס' אסמכתא: 2019-01-086740).

### תגמול בעלי עניין

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

תגמולים אחרים				תגמולים עבור שירותים						פרטי מקבל התגמולים			
סה"כ	אחר	דמי שכירות	ריבית	אחר	דמי יעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שיעור החזקה בהון למועד הדוח	היקף משרה	תפקיד	שם
107	-	-	-	-	-	-	107	-	-	3.10%	- (*)	דירקטור	זאב ברונפלד <sup>(1)</sup>
(171)	-	-	-	-	25	-	(183)	-	-	3.18% (**)	40%	דירקטור	מני מור <sup>(2)</sup>

(\*) מר ברונפלד סיפק שירותי ייעוץ לחברה עד יום 6 במרץ 2021.

(\*\*) שיעור החזקותיו של מר מור למיטב ידיעת החברה נכון ליום 7 במרץ 2020, מועד סיום כהונתו כדירקטור ונותן שירותי יעוץ לחברה.

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

החל מיום 8 במרץ 2021 זכאי מר ברונפלד לגמול דירקטורים כמפורט להלן. כמו כן, בהמשך לאישור האסיפה הכללית של החברה מיום 8 במרץ 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-029241), הוענקו למר ברונפלד 2,850 כתבי אופציה בגין כהונתו כדירקטור בחברה. לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 1 בפברואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-013000).

(2) **מר מני מור** כיהן כיועץ ודירקטור בחברה עד ליום 7 במרץ 2020. עבור שירותי הייעוץ שהעניק לחברה, בהיקף משרה שלא פחת מ-40%, מר מור היה זכאי לתגמול חודשי בסך 7,000 ש"ח בתוספת מע"מ ולגמול הוני. מר מור לא קיבל גמול נוסף עבור כהונתו כדירקטור. לפרטים נוספים אודות תנאי כהונתו ראו דיווחי החברה מימים 2 ו-9 באוגוסט 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-072984 ו-2018-01-075126, בהתאמה), וכן דיווחי החברה בנוגע לעדכון התגמול ההוני מיום 4 באוקטובר 2018 ומיום 11 בנובמבר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-091938 ו-2018-01-107082, בהתאמה). יצוין כי עם סיום כהונתו של מר מור כדירקטור בחברה, פקעו האופציות שהוענקו לו ושטרם הובשלו באותו מועד.

### גמול דירקטורים

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

בנוסף, במועדים האמורים, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה תכנית תגמול הוני לדירקטורים הכוללת את כל הדירקטורים החיצוניים והדירקטורים האחרים<sup>1</sup> בחברה. הענקת הגמול ההוני תהא בשיעור שלא יעלה על 0.03% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה לאחר ההנפקה בהנחת מימוש מלא של כתבי האופציה המוקצים לדירקטור. לפרטים בדבר אישור הענקת התגמול ההוני לדירקטורים החיצוניים והאחרים המכהנים בחברה על ידי האסיפה הכללית של החברה ראו תקנה 29 להלן.

יצוין, כי עד ליום 26 בינואר 2021, הדירקטורים המכהנים בחברה, אשר אינם מכהנים גם כנושאי משרה (שאינם דירקטורים) בחברה או כדירקטורים פעילים וששירותיהם אינם מועמדים במסגרת הסכם ניהול, היו זכאים לגמול

<sup>1</sup> "דירקטור אחר" - כהגדרת המונח בתקנה 8 לתקנות הגמול.

השתתפות בישיבות וגמול שנתי בגובה סכומי הגמול הקבוע בהתאם לתקנות הגמול.

### **תקנה 21א: בעלי השליטה בחברה**

החל מיום 6 במרץ 2018, בעלי השליטה בחברה הינם חברת הון הטבע בע"מ<sup>2</sup>, וה"ה אורן עזר וחנן רומבק, אשר קיים ביניהם הסכם הצבעה בקשר למינוי דירקטורים בחברה (יחד: "בעלי השליטה"). לפרטים נוספים אודות עיקרי הסכם ההצבעה, למיטב ידיעת החברה, ראו דיווח מידי של החברה מיום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201). לפרטים אודות מסמך הסכמות בין בעלי השליטה בחברה שנחתם בהמשך להסכם ההצבעה, ראו דיווח מידי של החברה מיום 19 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-007428).

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

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

#### **עסקאות המנויות בסעיף 270(4) לחוק החברות:**

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

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

ג. גמול דירקטורים – לפרטים אודות גמול דירקטורים לו זכאים הדירקטורים המכהנים בחברה, לרבות דירקטורים המכהנים מעת לעת מטעם הון הטבע, שהינה מבעלי השליטה בחברה, ראו תקנה 21 לעיל.

ד. הסכם הסדרת חובות - על מנת לאפשר את פעילות החברה עד לקבלת יתרת כספי המענק ממשד האנרגיה במסגרת תוכנית "חלוף" ("התכנית" ו-"המענק"), פנתה החברה להון הטבע ואורן עזר, מבעלי השליטה בה וכן נועם אילן, נושא משרה בה (בסעיף זה יחד: "המלווים") בבקשה להעמיד לה הלוואה בסך כולל של 210,000 ש"ח (קרו) ("ההלוואה"). בחודש יוני 2017 העמידו המלווים לחברה את מלוא סכום ההלוואה.

כמו כן, פנתה החברה לה"ה אורן עזר וחנן רומבק, מבעלי השליטה בה, בבקשה להפחתת שכר זמנית. ה"ה עזר ורומבק נתנו את הסכמתם להפחתת השכר החל מחודש דצמבר 2016 ועד לחודש ספטמבר 2017 (כולל), כך שלחברה נצבר כלפיהם חוב בגין השכר שלא שולם בסך 453 אלפי ש"ח.

ביום 24 באוקטובר 2017 נחתם הסכם להסדרת ההלוואה והחוב בגין השכר ("הסכם הסדרת החובות"), לפיו ההלוואה תישא ריבית לפי תקנות מס הכנסה.

בחודש מרץ 2019 פרעה החברה סך של 203 אלפי ש"ח מתוך ההלוואה ובחודש יולי 2020 פרעה החברה את יתר חובותיה כלפי המלווים, וזאת בהתאם לתנאי הסכם הסדרת החובות ובהמשך לאישורי האסיפות

<sup>2</sup> למיטב ידיעת החברה חברת הון טבע בע"מ הינה חברה ללא בעל שליטה, המנוהלת בפועל על ידי אורית מרום ודן וינטראוב, יושבי משותפים של דירקטוריון הון הטבע.

הכלליות של החברה מהימים 4 בפברואר 2018 ו-8 באוגוסט 2018. לפרטים נוספים ראו זימוני האסיפה הכללית של החברה מהימים 29 בינואר 2018 ו-2 באוגוסט 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201 ו-2018-01-072984, בהתאמה) המובאים בדוח זה על דרך ההפניה.

#### **תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה**

לפירוט החזקות בעלי עניין בחברה ונושאי משרה בה למועד דוח זה ראו דיווח החברה מיום 5 בינואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-001620), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

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

לפרטים בדבר ההון הרשום, ההון המונפק והנפרע של החברה וניירות הערך המיירים ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.

#### **תקנה 24ב': מרשם בעלי המניות**

לפרטים אודות מרשם בעלי המניות של החברה ראו דיווח החברה מיום 2 במרץ 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-025386), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

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

המען הרשום של החברה: הדסה נעורים, בית ינאי 4029800

מספר טלפון: 03-6138484

מספר פקסימיליה: 03-6138585

דואר אלקטרוני: barak.d@electreon.com

#### **תקנה 26: הדירקטורים של התאגיד**

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

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

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

#### **תקנה 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 : דרך מנחם בגין 146 תל אביב 6492103.

### **תקנה 29: המלצות והחלטות הדירקטוריון**

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

- ביום 29 בדצמבר, 2020 אישרה האסיפה הכללית השנתית והמיוחדת של החברה את ההחלטות הבאות:
  - (1) מינוי מחדש של משרד קסלמן וקסלמן, רואי חשבון (PWC ישראל), כמשרד רואה החשבון המבקר של החברה והסמכת הדירקטוריון לקבוע את שכרו ;
  - (2) מינויים מחדש של הדירקטורים המכהנים בחברה אשר אינם דירקטורים חיצוניים, ה"ה גבי' ענת צור סגל<sup>3</sup>, מר זאב ברונפלד ומר אורן עזר לתקופת כהונה נוספת, החל ממועד אישור מינויים על ידי האסיפה הכללית האמורה ;
  - (3) עדכון מדיניות התגמול לנושאי משרה בחברה אשר נכנסה לתוקף במועד אישור האסיפה הכללית לתקופה של שלוש שנים ;
  - (4) עדכון תנאי כהונתו והעסקתו של מר אורן עזר, יו"ר הדירקטוריון, מנכ"ל החברה ומבעלי השליטה בה וכן אישור הענקת מענק בהיקף כולל של 2.5 משכורות בגין כל אחת מהשנים 2019 ו-2020 ובסך הכל 5 משכורות וזאת בקשר עם שירותיו של מר עזר ובשים לב לביצועי החברה בשנים אלו ;
  - (5) עדכון תנאי כהונתו והעסקתו של מר חנן רומבק, המדען הראשי של החברה ומבעלי השליטה בה וכן אישור הענקת מענק בהיקף כולל של 2.5 משכורות בגין כל אחת מהשנים 2019 ו-2020 ובסך הכל 5 משכורות וזאת בקשר עם שירותיו של מר רומבק ובשים לב לביצועי החברה בשנים אלו ;
  - (6) מינוי מר אורן עזר לכהונה כיו"ר דירקטוריון החברה, בנוסף לכהונתו כמנכ"ל החברה, לתקופת כהונה נוספת בת שלוש שנים, החל ממועד אישור האסיפה הכללית.
- ביום 8 במרץ 2021, לאחר תאריך הדוח, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של החברה את ההחלטות הבאות:
  - (1) מינויה לראשונה של גבי' רחל (חלי) בן-נון כדירקטורית בלתי תלויה בדירקטוריון החברה, לתקופת כהונה החל ממועד אישור מינויה על ידי האסיפה ועד למועד תום האסיפה הכללית השנתית הבאה של החברה ;
  - (2) מינויו לראשונה של מר יוסף (יוסי) טנא כדירקטור חיצוני בדירקטוריון החברה, לתקופת כהונה של שלוש (3) שנים בהתאם להוראות סעיף 245 לחוק החברות וזאת החל ממועד אישור מינויו על ידי האסיפה ;
  - (3) אימוץ תכנית תגמול הוגי לדירקטורים והענקת כתבי אופציה לא סחירים לדירקטורים ה"ה רחל (חלי) בן-נון, יוסף (יוסי) טנא, רונית נועם וזאב ברונפלד.

<sup>3</sup> יצוין כי הגבי' ענת צור סגל חדלה לכהן כדירקטורית ביום 11 בנובמבר, 2021.

## תקנה 29א: החלטות החברה

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

### א. ביטוח אחריות נושאי משרה

בימים 24 ו-31 במרץ 2019 אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה 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, וזאת לתקופה של שנה, שתחל ביום 7 במרץ 2019. הפוליסה כאמור הייתה בגבול אחריות של עד 10 מיליון דולר ארה"ב ובפרמיה שנתית בסך של כ-15 אלפי דולר ארה"ב. ההשתתפות העצמית לחברה בפוליסת הביטוח בגין תביעות כנגד נושאי משרה הינה כ-10,000 דולר לתביעות שאינן בארה"ב וכ-35,000 דולר לתביעות בארה"ב. תנאי פוליסת הביטוח הינם זהים ביחס לכל הדירקטורים ונושאי המשרה בחברה ובתאגידים שבשליטתה.

בימים 21 ו-23 באפריל 2020 אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה את חידוש פוליסת הביטוח, וזאת לתקופה של שנה, שתחל ביום 7 במרץ 2020, כאשר ביום 1 במרץ 2021 הוארכה הפוליסה בחודש נוסף עד ליום 31 במרץ 2021. הפוליסה הינה בגבול אחריות של עד 36 מיליון ש"ח ובפרמיה שנתית בסך של כ-49 אלפי ש"ח. ההשתתפות העצמית לחברה בפוליסת הביטוח בגין תביעות כנגד נושאי משרה נעה בין סכום של 10 אלפי דולר ארה"ב לסכום של 13 אלפי דולר ארה"ב לתביעות שאינן בארה"ב ובין סכום של 35 אלפי דולר ארה"ב ל-40 אלפי דולר ארה"ב לתביעות בארה"ב. תנאי פוליסת הביטוח הינם זהים ביחס לכל הדירקטורים ונושאי המשרה בחברה ובתאגידים שבשליטתה.

ביום 21 ו-25 במרץ 2021 אישרה ועדת התגמול ודירקטוריון החברה את חידוש פוליסת הביטוח, וזאת לתקופה של שנה, החל מיום 7 במרץ 2021. הפוליסה הינה בגבול אחריות של עד 10 מיליון דולר ובפרמיה שנתית בסך של כ-55 אלפי ש"ח. ההשתתפות העצמית לחברה בפוליסת הביטוח בגין תביעות כנגד נושאי משרה נעה בין סכום של 10,000 לסכום של 13,000 לתביעות שאינן בארה"ב ובין סכום של 35,000 דולר ארה"ב ל-40,000 דולר ארה"ב לתביעות בארה"ב. תנאי פוליסת הביטוח הינם זהים ביחס לכל הדירקטורים ונושאי המשרה בחברה ובתאגידים שבשליטתה.

### ב. כתבי פטור והתחייבות לשיפוי לנושאי משרה

ביום 4 בפברואר 2018, אישרה האסיפה הכללית של החברה כי עם השלמת עסקת המיזוג של החברה עם אלקטרואד (קרי, ביום 6 במרץ 2018) יוענקו כתבי פטור ושיפוי לנושאי משרה ודירקטורים, המכהנים ושיכהנו בחברה מעת לעת, ובכלל זה לנושאי משרה ודירקטורים שהם בעלי 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 שפרסמה החברה ביום 29 בינואר 2018 (מס' אסמכתא: 010201-01-2018), המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

ביום 29 בדצמבר, 2020 אישרה האסיפה הכללית השנתית והמיוחדת של החברה את תנאי כהונתם והעסקתם של מר אורן עזר ומר חנן רומבק, מבעלי השליטה בחברה, ובכלל זאת אישרו את הענקת כתבי פטור ושיפוי בנוסח המקובל בחברה עבורם, לתקופה של שלוש שנים נוספות.



29 במרץ, 2021

---

מר ברק דואני

סמנכ"ל הכספים של החברה

---

מר אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה

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

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר	זאב ברונפלד	רונית נועם	רחל (חלי) בן-נון	יוסף (יוסי) טנא
תעודת זהות	038273017	050843101	028955961	051852150	053581575
תאריך לידה	07.02.1976	18.07.1951	13.10.1971	15.05.1953	17.10.1955
מען להמצאת כתבי בי דין	רקאנטי 3, תל אביב	אורי לטר 6, תל אביב	הכלנית 11, רעננה, 4352430	פנקס 62, תל אביב	התות 6 רמות השבים 4593000
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית	ישראלית	ישראלית ופולנית
חברות בוועדה או בוועדות דירקטוריון	לא	לא	ועדה לבחינת הדוחות הכספיים, וועדת הביקורת וועדת תגמול	ועדה לבחינת הדוחות הכספיים, וועדת הביקורת וועדת תגמול	ועדה לבחינת הדוחות הכספיים, וועדת הביקורת וועדת תגמול
האם דירקטור חיצוני, חיצוני מומחה או בלתי תלוי	לא	לא	דירקטורית חיצונית	דירקטורית בלתי תלויה	דירקטור חיצוני
התאריך בו החל לכהן כדירקטור	6.3.2018	3.12.2017	8.8.2018	8.3.2021	8.3.2021
השכלתו בציון המקצועות או התחומים שבהם נרכשה ההשכלה, המוסד שבו נרכשה והתואר האקדמי או התעודה המקצועית שהוא מחזיק בהם	בוגר, הנדסת אלקטרוניקה – אוניברסיטת תל אביב מוסמך, הנדסת מערכות – הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל	תואר ראשון בכלכלה, האוניברסיטה העברית בירושלים	B.A. בכלכלה וחשבונאות מאוניברסיטת תל-אביב M.B.A במנהל עסקים מאוניברסיטת תל-אביב	BSC – תואר ראשון – הנדסת תעשייה וניהול, אוניברסיטת בן גוריון בנגב. MSC – תואר שני - הנדסת תעשייה וניהול, אוניברסיטת בן גוריון בנגב	תואר ראשון (BA) בכלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל אביב תואר שני (MBA) במנהל עסקים – התמחות בחשבונאות ומימון, אוניברסיטת תל אביב בעל רישיון רואה חשבון
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית	לא	בעל כשירות מקצועית	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית
התעסקותו בחמש השנים האחרונות	מהנדס אלקטרוניקה ראשי – אלאופ – תעשיות אלקטרו אופטיקה בע"מ ראש מחלקת מחקר ופיתוח – אלאופ – תעשיות אלקטרו אופטיקה בע"מ	מנכ"ל חברת מ.ב.ר.ת פיתוח והשקעות בע"מ.	עד אוגוסט 2019 – ייעוץ פיננסי ועסקי לחברות, נועם – ניהול ויעוץ פיננסי (עצמאית); 2019 – היום - סמנכ"לית כספים, שינדלר נחשתן מעליות בע"מ. דירקטורית בחברות ציבוריות	2015 – היום - יו"ר פעיל רדקום בע"מ; 2015 – 2018 - דירקטור תעש מערכות בע"מ; 2015 – היום - ייעוץ/ ליווי השקעות בחברות הזנק, עצמאית	2014 – 2017 – סמנכ"ל כספים איתמר מדיקל בע"מ; 2017 – היום – יועץ פיננסי (במשרה חלקית) איתמר מדיקל בע"מ; 2003 – היום – דירקטור בחברות ציבוריות, עצמאי

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר	זאב ברונפלד	רונית נועם	רחל (חלי) בן-נון	יוסף (יוסי) טנא
פירוט התאגידים בהם מכהן כדירקטור	דירקטור בחברות הבנות של החברה.	אקוסיקל ישראל בע"מ, קונטיפי בע"מ, ל.נ. 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, טרנדלינס חממות ישראל בע"מ, מ.ב.ר.ת. פיתוח והשקעות בע"מ, די אן איי ביומדיקל סולושנס בע"מ, טרנס ביו-דיזל בע"מ, אנטרה ביו בע"מ, הלסקר אחזקות בע"מ, סטימטיקס ג'י איי בע"מ, לאפספייס מדיקל בע"מ, אס.טי.אס מדיקל בע"מ, קונטיפי מדיקל בע"מ, אי.בי.סי השקעות בע"מ, טרנדלינס מדיקל סינגפור בע"מ, סנטר גארד בע"מ, המרכז הבינתחומי אלבייטור (2011) בע"מ, פרסונלייזד נטורל מדיסין בע"מ, ק.א. - דינמיק קולור בע"מ.	מיטב דש השקעות בע"מ	רדקום בע"מ, תעש מערכות בע"מ	אודיוקודס בע"מ (דב"ת), מאינד סי.טי.אי. בע"מ (דב"ת), או.פי.סי אנרגיה בע"מ (דח"צ), ספיר קורפ בע"מ (דח"צ), רציו חיפוש נפט (מימון) בע"מ (דב"ת), אורג'ניסיס בע"מ (חברת סטארט אפ פרטית), קיוריקל בע"מ (חברת סטארט אפ פרטית), טננבאום נכסים בע"מ (חברה משפחתית פרטית), הייקון בע"מ.
האם הוא עובד בחברה, חברת בת, חברה קשורה או בעל עניין בחברה	יו"ר הדירקטוריון, מנכ"ל החברה והחברות הבנות של החברה.	לא	לא	לא	לא
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא	לא	לא	לא	לא
האם הוא דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון לפי סעיף 92(א)(12) לחוק החברות	לא	לא	כן	כן	כן

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

שם נושא המשרה	חנן רומבק	ברק דואני	נועם אילן	אמיר קפלן	גביש מידה	דניאל שפירא
<b>תעודת זהות</b>	064446081	040203754	014219323	028765915	061245684	052755998
<b>תאריך לידה</b>	10.07.1953	18.08.1981	5.6.1970	12.09.1971	9.7.1982	21.07.1954
<b>תפקיד שממלא בחברה</b>	מדען ראשי	סמנכ"ל כספים של החברה והחברות הבנות	סמנכ"ל פיתוח עסקי	סמנכ"ל פיתוח טכנולוגיות	סמנכ"ל תפעול	מבקר פנים
<b>התאריך שבו החלה כהונתו</b>	06.03.2018	23.10.2019	28.2.2019	01.10.2020	28.2.2019	30.5.2005
<b>התפקיד שהוא ממלא בחברה בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה</b>	אין	אין	אין	אין	אין	אין
<b>האם בן משפחה של נושא משרה בכירה בחברה או של בעל עניין אחר בחברה</b>	לא	לא	לא	לא	לא	לא
<b>השכלתו בציון המקצועות או התחומים שבהם נרכשה ההשכלה, המוסד שבו נרכשה והתואר האקדמי או התעודה המקצועית שהוא מחזיק בהם</b>	-	בוגר חשבונאות וכלכלה, מרכז אקדמי רופין. רואה חשבון מוסמך.	בוגר מנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב מוסמך, לימודי סביבה, אוניברסיטת תל אביב.	מוסמך (M.Sc) בהנדסת אלקטרואופטיקה, אוניברסיטת בן-גוריון תואר שני במנהל עסקים (MBA), מכללת פרס	בוגר הנדסת מכונות (B.S.c), אוניברסיטת בן גוריון.	בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר-אילן. רואה חשבון מוסמך.
<b>עיסוק בחמש השנים האחרונות</b>	המדען הראשי של החברה.	סמנכ"ל כספים באפוס מדיקל ישראל בע"מ.	סמנכ"ל פיתוח עסקי בהון הטבע בע"מ.	מנהל תכניות באלביט מערכות בע"מ.	מהנדס מערכות – Stratasis Ltd	בעל משרד רו"ח עצמאי, מבקר פנימי בחברות ציבוריות



## **פרק ה'**

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

**1970**

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

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

**לעניין זה, חברי ההנהלה הם :**

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

2. ברק דואני, סמנכ"ל כספים.

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

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

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

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

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

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

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת החברה הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה ליום 31 בדצמבר, 2020 היא אפקטיבית.

תאריך : 29 במרץ 2021

## הצהרות מנהלים

### הצהרת מנהל כללי לפי תקנה 9ב(ד)(1)

אני, אורן עזר, מצהיר כי:

- (1) בחנתי את הדוח התקופתי של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") לשנת 2020 ("הדוחות");
- (2) לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
- (3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
- (4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון, ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:
  - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן-
  - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;
- (5) אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:
  - א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן-
  - ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
  - ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

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

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

אני, ברק דואני, מצהיר כי :

(1) בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") לשנת 2020 ("הדוחות");

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

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

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

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

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

(5) אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה :

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

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

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

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