

# אלקטריאון וירלס בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2023

electreon  
Charging the way forward

anytime, anywhere

## אלקטריאון וירלס בע"מ

(“החברה”)

### דוח תקופתי לשנת 2023

#### תוכן העניינים

פרק א'	תיאור עסקי החברה
פרק ב'	דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה
פרק ג'	דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2023
פרק ד'	פרטים נוספים על התאגיד
פרק ה'	דוח על אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי לפי תקנה 9ב לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970

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

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

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

# electreon

Charging the way forward

אלקטריאון וירלס בע"מ  
("החברה")

28 במרס, 2024

לכבוד

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

לכבוד

רשות ניירות ערך  
באמצעות המגנ"א

בעלי מניות יקרים,

הנדון: פנייה לבעלי המניות של החברה

אני שמח לשתף אתכם בהתפתחות החברה בשנה החולפת ומקווה שהסקירה תסייע לכם ללמוד עוד על החברה.

## טעינה אלחוטית בהיקף מסחרי

בשנה החולפת השקנו פרויקט מסחרי במסוף האוטובוסים של אלקטרה אפיקים בראש העין. במסוף זה אנו מטעינים את האוטובוסים מדי יום, במשך כל שעות היממה, באופן אלחוטי. הטעינה האלחוטית דורשת מינימום מעורבות מצד הנהג או צוות החניון, נהג האוטובוס צריך לחנות את האוטובוס והקסם קורה, האוטובוס מתחיל להיטען.

אתחיל מהסוף - הלקוח (חברת אלקטרה אפיקים) מאוד מרוצה. כך גם משרד התחבורה. זוהי הפעם הראשונה בעולם שטעינה אלחוטית מתקיימת באופן אוטומטי מדי יום, בהיקף רחב ובשימוש ציבורי אינטנסיבי.

התוצאות מדברות בעד עצמן - נהגי הצי הבינו את הפוטנציאל ומגיעים למסוף לגיחות קצרות גם במהלך היום לטעינה - באופן אשר מוביל להארכת טווח הנסיעה היומי. מלבד הארכת הטווח, התוכנה שלנו מתעדפת טעינה בשעות בהן החשמל זול יותר. הערך ללקוח כפול: הצי נוסע מרחק רב יותר, ובכך מתאפשר להחזיק צי קטן ויעיל יותר והטעינה עצמה עולה פחות. בעתיד, בשל נגישות הטעינה במהלך היום באופן דינמי וסטטי, ניתן יהיה להפחית את גודל הסוללה באוטובוס ובכך להציג חיסכון נוסף.

בפרוייקט זה הוכחנו את הערך המוסף לציים ואנו מעריכים שנשכפל את המודל לפרוייקטים נוספים כבר בשנה הקרובה.

## הסכם עם ענקיות הרכב טויוטה ודנסו, ושיתופי פעולה עם יצרניות רכבים נוספות

רק לפני כחודשיים הכרזנו על הסכם עם שתיים מהחברות המובילות והמוערכות ביותר בתעשיית הרכב העולמית - יצרנית הרכב היפנית TOYOTA Motor Corporation, והיצרנית (Tier 1) הגלובלית של חלקי רכב DENSO Corporation. הסכם זה נחתם לאחר ששתי החברות בחנו לעומק את האמינות והאיכות של הטכנולוגיה של אלקטריאון, ומצאו כי טכנולוגית החברה הינה הטובה ביותר בשוק.

ההסכם מתמקד בהתאמת טכנולוגיית החברה לרכב פרטי בשני מובנים: שילוב הטכנולוגיה כפתרון אינטגרלי ברכבים חדשים ופתרון AFTERMARKET שיאפשר להתקין את הטכנולוגיה על רכבים קיימים. מאז החתימה על ההסכם, שיתוף הפעולה בין החברות ממשיך להתהדק, ואנו צופים התקדמות משמעותית בקרוב.

גורם מאיץ עיקרי לקידום טעינה אלחוטית ופרוייקטים של כבישים חשמליים הן חברות הרכב. מהסיבה הזאת, השקענו מאמצים רבים בפיתוח שיתוף פעולה עם חברות הרכב המובילות בעולם כך שנכון להיום אנו משתפים פעולה עם 15 חברות רכב וביניהן: טויוטה (TOYOTA), דנסו (DENSO), פורד (Ford), פולקסווגן (Volkswagen), סטלנטיס (Stellantis), טי, אייץ, קיי (THK), יוטונג (Yutong), הייגר (HIGER), איבקו (IVECO), סאנווין (Sunwin), גינאף (Ginaf), קנוורת' (Kenworth), תמסה (Temsu), ז'ונגטונג (Zhongtong) ואנקאי (Ankai). אנו מעריכים כי השותפות האסטרטגית עם טויוטה ודנסו תאיץ את החדירה לחברות רכב נוספות. יחידת הטעינה המורכבת על אוטובוסים סיימה תהליך תקינה אירופאי ובזאת הושלם תהליך שילוב המוצר באופן אינטגרלי עם 3 חברות אוטובוסים. אנו נמצאים בתהליך דומה מול חברות נוספות וצופים שבקרוב יצאו לשוק עוד סוגי רכבים עם מערכת אלקטריאון.

## **שווקים**

בשנה האחרונה החברה נכנסה למספר שווקים חדשים ובהם צרפת, נורבגיה וסין. בכל שלושת השווקים ניכר כי יש עניין רב בטעינה אלחוטית ובכל אחד מהשווקים קיים פוטנציאל רב לפעילות החברה. כך, צרפת הכריזה על תוכנית לאומית לבנות כ-5,000 ק"מ של כביש חשמלי עד 2030; נורבגיה מהווה חלון ראווה לכל אירופה מאחר והיא מהמדינות המתקדמות באימוץ תחבורה חשמלית; וסין היא המעצמה הגדולה ביותר בתחום התחבורה החשמלית בעולם והפוטנציאל הינו עצום.

השוק האמריקאי - שוק הרכבים החשמליים בארה"ב גדל בקצב מהיר, כשבשנת 2023 גדלו המכירות ב-48% לעומת השנה החולפת. הפרוייקט במישיגן זכה לעניין רב גם מצד הממשל החל ממושל משיגן ועד למזכירת מחלקת האוצר ג'נט ילן. ביצועיו הטובים של הכביש החשמלי מסייעים בפתיחת דלתות בטרטוריות נוספות כמו ניו יורק וקליפורניה וכן בגיוס שותפים אסטרטגיים נוספים שמצטרפים לפרוייקט. במהלך השנה הקרובה החברה צפויה להתקין את המערכת בנמל היבשתי ביוטה, ולהציג באמצעותו את היתרונות התפעוליים של הטכנולוגיה של החברה בנמל, על מאפייניו היחודיים. אני מעריך שבשנה הקרובה נראה ביטוי למאמצים הרבים שהושקעו, בדמות פרויקטים בעיקר באיזור ניו יורק. כמו כן, במהלך השנה האחרונה פעלנו יחד עם ארגון התקינה האמריקאי SAE, כדי לעצב סטנדרטים בתחום הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים, ויחד עם טויוטה ודנסו נשאף להעמיק את השפעה אף יותר.

## **בשלות טכנולוגית**

בשנה החולפת החברה ביססה את שני מוצרי הדגל שלה: מוצר לטעינה סטטית (בחניה) ומוצר לטעינה דינמית (המאפשרת טעינה של הרכב תוך כדי נסיעה). כמו כן, חלה התקדמות משמעותית בפיתוח התוכנה וביישומים המתאפשרים באמצעותה. מלבד המוצר עצמו, שיפרנו וייעלנו את פסי הייצור, קיצרנו זמני אספקה, חזקנו וטייבנו את שרשרת האספקה, והגדלנו את יכולות הייצור על מנת שנוכל לתמוך בגדילה הצפויה במכירות.

## גידול בהכנסות החברה

במהלך השנה האחרונה, הצגנו גידול בהכנסות אשר הסתכמו ב-23 מיליון ש"ח לעומת כ-8.65 מיליון ש"ח ב-2022, ורווח גולמי של כ-3.5 מיליון ש"ח. אנו עומדים ביעד ההכנסות, עם 89 מיליון ש"ח מהתקשרויות קיימות ובשלבי משא ומתן, וזאת מתוך יעד של 102 מיליון ש"ח עד סוף שנת 2024.

## עם הפנים קדימה

אני מאמין שבעתיד הלא רחוק, הטעינה האלחוטית של רכבים חשמליים תהפוך להיות מוצר בסיסי בכל בית ובכל צי רכבים, בתהליך דומה לזה אשר התרחש במעבר לשימוש בטלפונים ואוזניות אלחוטיות. הטכנולוגיה האלחוטית מוכחת ועובדת, הלקוחות מרוצים, והעולם מעוניין בטכנולוגיה עם מספר הולך וגדל של הזדמנויות. אנו מכינים את החברה לתת מענה לשלב הבא ונמשיך לעדכן בהתפתחויות.

אנצל את ההזדמנות כדי להודות לכם, בעלי המניות, על האמון שאתם נותנים בחברה, בעובדיה, ובטכנולוגיה. אנו נמשיך לפעול כדי לייצר הזדמנויות עסקיות פורצות דרך לחברה גם בשנה הקרובה.

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

## פרק א' – תיאור עסקי התאגיד

### חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

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

### חלק שני – מידע אחר

6. מידע כספי לגבי הפעילות של החברה

### חלק שלישי – תיאור עסקי החברה בתחום הפעילות

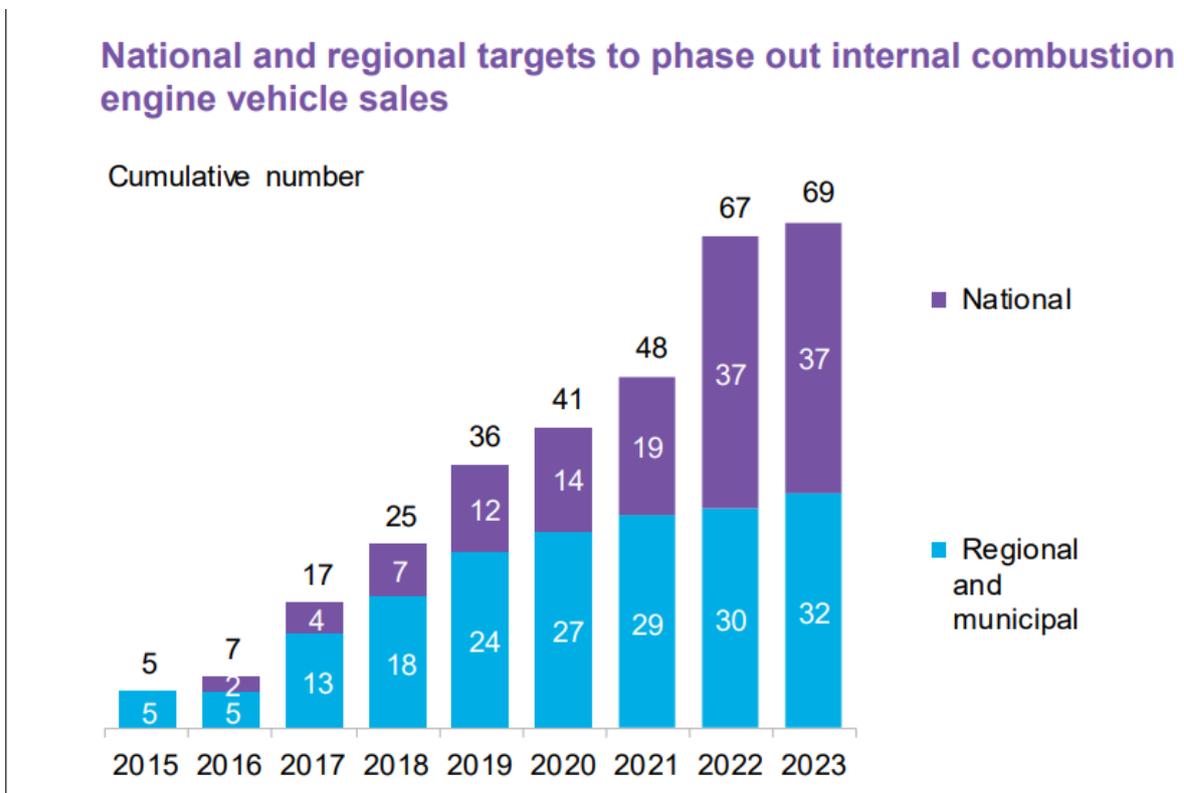
7. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה
8. מידע כללי על תחום מחקר ופיתוח טכנולוגיית כביש חשמלי אלחוטי (ERS)
9. מוצרים בפיתוח
10. לקוחות
11. שיווק והפצה
12. תחרות
13. עונתיות
14. כושר ייצור
15. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים
16. מחקר ופיתוח
17. נכסים לא מוחשיים
18. הון אנושי
19. חומרי גלם וספקים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

## חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי החברה

### הקדמה

כיום 37 מדינות בעולם הצהירו על מעבר לתחבורה שאינה מזהמת, ו-32 ממשלות אזוריות ועירוניות הצהירו על מועד בו תיאסר כניסה של רכבים מזהמים למרכזי ערים<sup>1</sup> (לפרטים נוספים אודות המגמות בעולם למעבר לתחבורה שאינה מזהמת, ראו סעיפים 7.4 ו-7.6 להלן).

מדיניות זו אשר מיושמת הלכה למעשה מחייבת היערכות של מפעילי ציי רכבים באשר הם במידה וברצונם להמשיך בפעילותם.

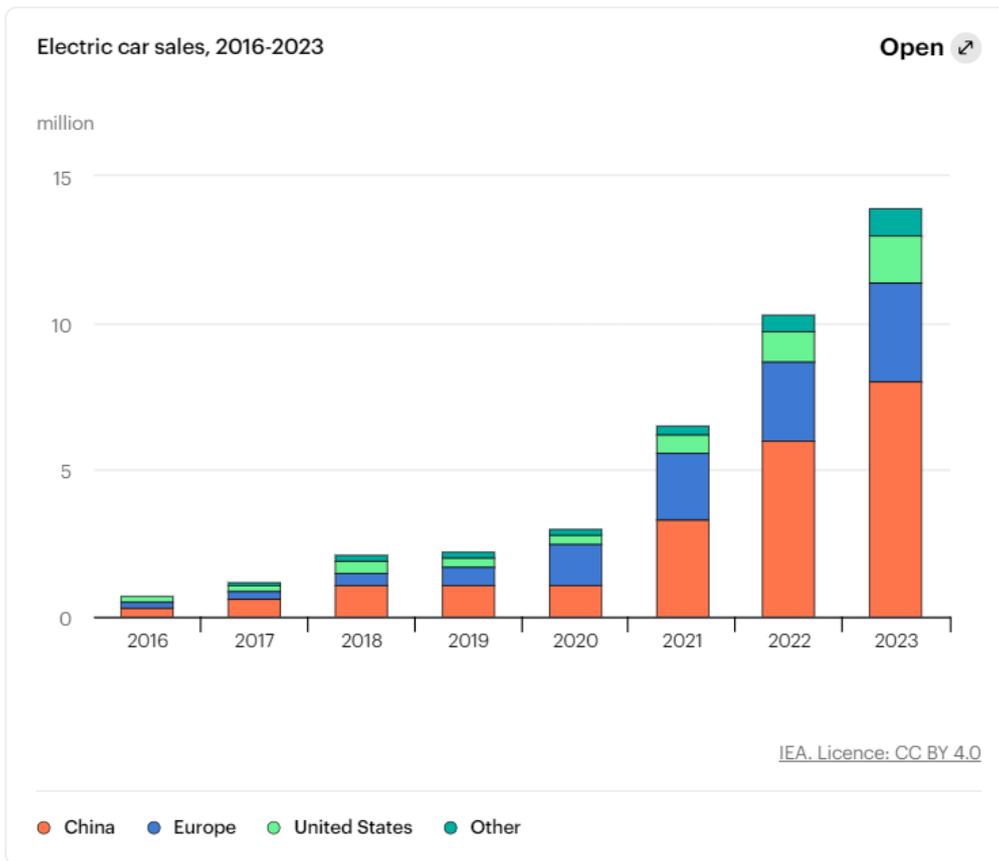


מעבר לתחבורה שאינה מזהמת הינו מאתגר מאוד. למיטב ידיעת החברה, קיימים מספר פתרונות, ואולם, הפתרון של תחבורה חשמלית הינו הפתרון הבשל ביותר, כאשר בשנת 2023 בלבד, חל גידול גלובלי של כ-35% במכירות רכבים חשמלים או היברידיים לעומת שנת 2022.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Bloomberg NEF, Zero-Emission Vehicles Factbook, November 2022

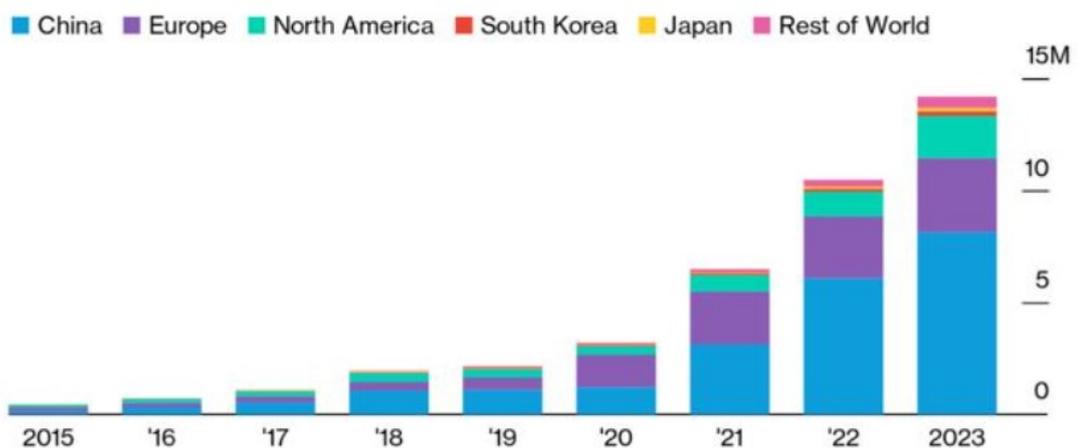
<sup>2</sup> Bloomberg NEF, Zero-Emission Vehicles Factbook, December 2023

<sup>2</sup> IEA Electric Vehicles, April 2023



מבחינת מספרים נטו, מספר הרכבים החשמליים שנמכרו ב-2023 עמד על 14 מיליון רכבים.<sup>3</sup> מדובר בשיא נוסף בקצב המכירות של רכבים חשמליים.<sup>4</sup>

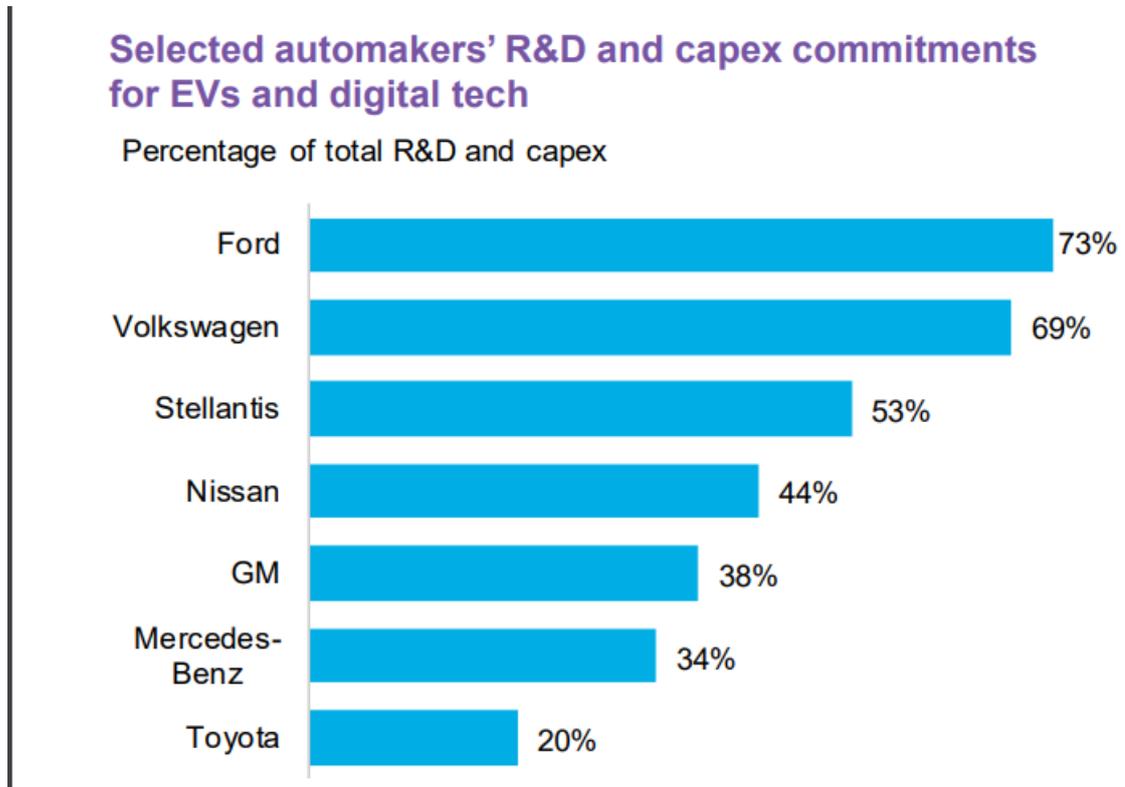
### EV Sales Head For Another Record Year



<sup>3</sup> Bloomberg NEF, Zero-Emission Vehicles Factbook: COP28 Edition, December 2023

<sup>4</sup> שם

חברות רכב מובילות הקצו חלקים ניכרים מתקציב המחקר והפיתוח שלהן לטובת פיתוח, תכנון ובניית קווי ייצור של רכבים חשמליים כפי שניתן לראות בגרף מטה.<sup>5</sup>



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

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

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

<sup>5</sup> שם, הערת שוליים מספר 2

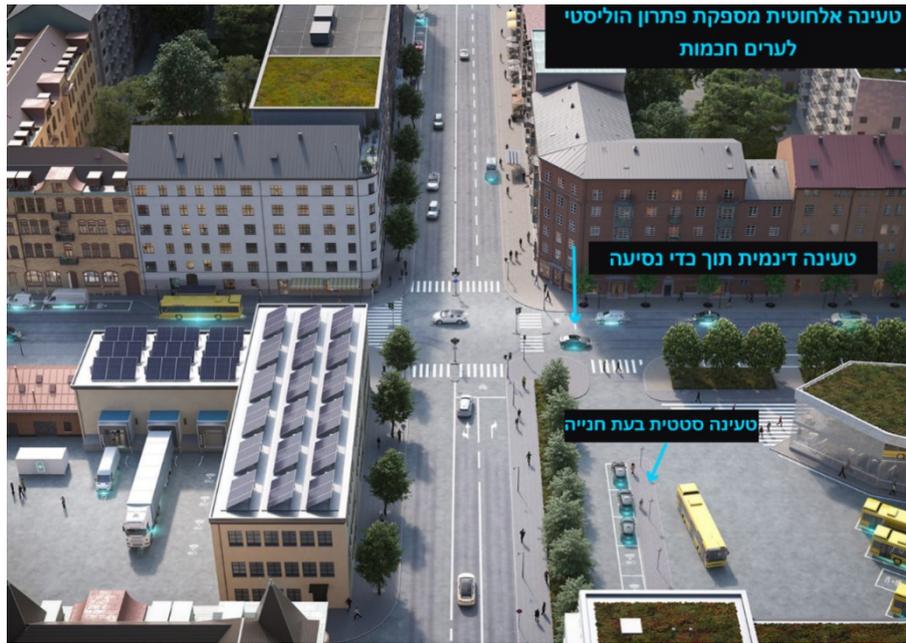
פתרונות טעינה קיימים גוזלים שטח רב ואינם מתאימים לרכבים אוטונומיים



פתרונות טעינה אלחוטיים יאיצו מעבר לרכבים חשמליים על ידי הפחתת עלויות ותפעול יעיל יותר



החברה הינה חברת טכנולוגיה אשר שואפת לסייע במאמץ להאצת המעבר לתחבורה חשמלית על ידי פיתוח טכנולוגית טעינה אלחוטית ייחודית. החברה מפתחת את כל מרכיבי הטכנולוגיה בעצמה, הכוללים את תשתית הטעינה בכביש, החומרה בצד הרכב ותוכנה מבוססת ענן. עובדה זו, מציבה את החברה בין החברות המובילות את תחום הטעינה האלחוטית בעולם. טכנולוגית החברה מוגנת בפטנטים ובהתאם לחזון החברה תאפשר טעינת רכבים חשמליים בצורה מהירה ובטוחה, תגדיל את טווח הנסיעה, תקטין את העלויות הכוללות הקשורות לאחזקה, תעניק אפשרות למפעילי ציי רכבים חשמליים לבזר את צריכת האנרגיה שלהם ותאפשר את צמצום גודל הסוללה. טכנולוגיה זו פותחה בבסיסה עבור טעינת רכבים תוך כדי נסיעתם באופן אלחוטי. כמו כן, ובאופן טבעי ומתבקש, פיתחה החברה יכולות נוספות, כגון טעינה אלחוטית סטטית, המאפשרת לרכב החונה בחניון להיטען תוך כדי חנייה.



להערכת החברה, השילוב בין שני מצבי הטעינה האמורים מאפשר לחברה לספק פתרון אופטימלי לשני סקטורים מרכזיים:

- א. לכל מפעיל צי רכבים באשר הוא בין אם מדובר במפעיל צי מוניות המבוסס על רכבים פרטיים, רכבי שילוח, אוטובוסים או משאיות.
- ב. שוק הרכבים הפרטיים.

### טכנולוגיית החברה

הטכנולוגיה המפותחת על ידי החברה מורכבת מארבעה מרכיבים בסיסיים: (1) תשתית סלילים המוטמנים מתחת לכביש או החניון; (2) יחידות ניהול האנרגיה המחוברות מצד אחד לרשת החשמל ומצד שני לתשתית הסלילים; (3) מקלט לרכב המאפשר העברת האנרגיה ישירות לסוללה; ו- (4) שירות מבוסס ענן המאפשר שליטה ובקרה של כל מרכיבי המערכת מרחוק, ניהול הטעינה וטיוב השימוש במערכת ("התוכנה") (וביחד – "המערכת") (לפרטים נוספים, ראו סעיף 16 להלן).



בראיית החברה, יתרונות הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה הם:

- קניין רוחני - לחברה ישנם 33 פטנטים רשומים ובקשות פטנט בטריטוריות שונות בעולם, הנמצאות בתהליכי הגנה ברחבי העולם, כולם סובבים את ליבת הטכנולוגיה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 17 להלן.
- הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה הינה שיתופית וניתנת לשימוש על ידי מגוון רחב של רכבים.
- יחידת המקלט פשוטה להתקנה על רכב חשמלי מכל סוג ומאפשרת חיבור לאמצעי אגירת אנרגיה שונים, כגון סוללה או קבל על.
- התקנת התשתית הינה פשוטה ומהירה ומאפשרת פריסה בשטח בזמן קצר יחסית.
- המערכת בטוחה לשימוש מאחר שכל יחידות המערכת מוטמנות מתחת לקרקע ללא מגע ישיר עם הסביבה, ומשום שהעברת האנרגיה מתרחשת רק כאשר מקלט של החברה ממוקם מעל לסלילים.
- אימוץ הטכנולוגיה יאפשר לצמצם את גודל הסוללה יתרון שיפחית באופן משמעותי לא רק את עלות הרכב או את הזיהום הנגרם בעת תהליך כרייה וייצור של הסוללה, אלא גם יוביל להפחתה של משקל הרכב. ממצאים מראים<sup>6</sup> כי המשקל הנוסף של רכבים חשמליים מהווה סכנה ממשית בנהיגה, ולפיכך, צמצום הסוללה והקטנת משקלה, מהווה יתרון.
- טכנולוגיית החברה מאפשרת טעינה אופטימלית לסוללה<sup>7</sup> מבחינת אחוזי טעינה והתחממות בעת טעינה, ובכך יכולה להאריך את חיי הסוללה, שהיא אחד מהרכיבים היקרים ביותר ברכב החשמלי.
- טעינה אלחוטית תוך כדי נסיעה מאפשרת ניצול טוב יותר של הרכב ולפיכך מאפשרת הפחתת גודל הצי. החברה פועלת בשיתוף פעולה הדוק עם שותפיה הרבים בארץ ובעולם, ביניהם: שותפים אסטרטגיים בתחומי פעילות שונים, ממשלות, חברות המייצרות רכבים חשמליים, חברות תשתית, חברות כבישים, חברות חשמל ועוד. שיתופי פעולה אלו מסייעים לחברה לפעול בצורה מהירה ובמקביל במספר פרויקטים שונים ברחבי אירופה.

קהל יעד

נכון למועד הדוח, פעילותה של החברה התרחבה לשני סקטורים מרכזיים:

- א. מפעילי ציי רכבים (בבעלות פרטית או בבעלות המדינה) המקדמים פתרונות תחבורה חכמים אשר מפחיתים פליטות פחמן. החברה מאמינה כי ביכולתה להציע ערך רב לקהל לקוחות זה.
- ב. צרכנים פרטיים.

<sup>6</sup> [EV's Are Much heavier than gas vehicles, and that's posing safety problems, Axios, April 2023](#)

<sup>7</sup> [EV Charging Time, Energy.Gov](#)

## שוק ציי הרכבים



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

להערכת החברה, שילוב בין פתרונות הטעינה של החברה (דינאמי וסטטי) יכול לספק פתרון אופטימלי למפעיל צי האוטובוסים (דוגמה לשימוש שכזה ניתן לראות בפרויקט החברה בבאלינגן, ראו סעיף 0 להלן).

הצבת עמדות טעינה אלחוטיות במסופי המתנה יכול לייצר יתרון גדול למפעיל צי האוטובוסים בכך שיאפשר לו לטעון את האוטובוסים בזמן המתנה ("זמן מבוזבז"). לטעינה זו פוטנציאל לספק חלק משמעותי מהאנרגיה הנדרשת ליום עבודה שלם של אוטובוס (דוגמה ליישום המודל האמור ניתן למצוא בפרויקט החברה עם "אפיקים", ראו סעיף 16.3.9 להלן). לפרטים נוספים, ראו סעיף 9.3 להלן.

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



משאיות חלוקה, לרוב שגרת יום קבועה המתחילה בהעמסת סחורה במחסן, פיזור הסחורה אצל הלקוחות, חזרה למחזור העמסה נוסף במחסן וחוזר חלילה. עם המעבר למשאיות חשמליות, וכתלות בגודל הסוללה, ניתן להניח כי מפעיל הצי יידרש לטעון את אותן משאיות חלוקה גם במהלך היום.

בעזרת טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה, ניתן לנצל

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

● ציי מוניות ורכבים משותפים



למיטב ידיעת החברה, בין היתר, על בסיס בירורים שקיימה בחלק מהטריטוריות בהן היא פעילה, עירויות ומתכנני ערים ברחבי העולם מעדיפים שלא להציב עמודי טעינה לאורך רחובות, מאחר שהצבתן מייצרת מפגע סביבתי. בנוסף, מחסור בעמדות טעינה מקשה על נהגי מוניות לעבור לשימוש במוניות חשמליות. לאור האמור, נהג מונית המעוניין בטעינה, נדרש לצאת מהעיר או לחפש חניון יעודי המכיל עמדות

טעינה. תופעה זו מכבידה על מעבר של מוניות עירוניות להנעה חשמלית.

בהתאם לחזון החברה, היא שואפת להטמין יחידות טעינה אלחוטיות במפריצי חניה שונים ברחבי העיר, באזורי המתנה מחוץ לתחנות רכבת, שדות תעופה וסביב מרכזי קניות, על מנת לספק אפשרויות טעינה למוניות בעודן מחכות לנוסעים כך שהצורך ביציאה לחניון יעודי לטובת טעינה יבוטל (דוגמה ליישום המודל האמור ניתן למצוא בפרויקט הקסטל, ראו סעיף 11.5 להלן). לפרטים נוספים, ראו סעיף 9.3 להלן.

● ציי הובלה ומשלוחים מנקודה לנקודה (P2P)



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

במקרים אלו, פתרון הטעינה הדינאמי עשוי לאפשר העברת אנרגיה למשאית תוך כדי נסיעה ובכך לאפשר הפחתה של גודל הסוללה ולהארכה של זמן העבודה של המשאיות החשמליות. בנוסף, ניתן להשתמש במערכת הסטטית כדי לנצל לצורך טעינה את זמן ההעמסה והפריקה בנקודות הקצה ובכך לצמצם את

השימוש בעמדות טעינה בשעות הלילה. בפרויקטים מסוג זה, להערכת החברה, ניתן לקבל סיוע במימון ממדינות המעוניינות לקדם העברת ציי משאיות להנעה חשמלית כגון: גרמניה, שבדיה, צרפת ועוד. כוונת החברה לפעול לקידום פרויקטים אלו יחד עם מרכזים לוגיסטיים, מפעילי נמלים, מפעילי משאיות ויצרני משאיות, כך שהחברה תפרוס את התשתית ותנהל את מערך הטעינה הכולל. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3 ו-9.3 להלן.

#### שוק הצרכנים הפרטיים

כמו כן, החברה נוקטת בצעדים משמעותיים לקראת הטמעת מוצריה גם בשוק הצרכנים הפרטיים. כך, במהלך תקופת הדוח, חתמה החברה על הסכם פיתוח משותף עם חברת TOYOTA ("טויוטה"), אחת מיצרניות הרכב הגדולות בעולם המייצרת כ-10 מיליון כלי רכב בשנה, וחברת DENSO ("דנסו"), יצרנית עולמית של חלקי רכב (Tier 1), אשר הטכנולוגיה פרי פיתוחה מוטמעת כמעט בכל רכב פרטי זמין בשוק.

ההסכם, אשר נחתם ביום 29 בינואר 2024, כולל פיתוח משותף של רכבי טויוטה פרטיים חדשים מותאמים למערכות החברה, כמו גם של ערכת טעינה אלחוטית המיועדת להתקנה על רכבים קיימים משלל סוגים (After Market Kit). לפרטים נוספים, ראו סעיף 25.2 להלן.

יצוין, כי החברה ממשיכה לפעול מול מדינות, חברות ממשלתיות בטרטוריות השונות ורגולטורים שונים, לצורך קידום מטרתה בטווח הבינוני-ארוך, להגדיל את פריסת הטכנולוגיה בכבישים עירוניים ובינעירוניים ובמיקומים מתאימים, כך שתוכל להציע לכל משתמשי הרכבים החשמליים, לרבות רכבים פרטיים, פתרון טעינה המתאים לצרכיהם. כך לדוגמה, בתקופת הדוח, זכתה חברה בת של החברה בצרפת במכרז להקמת פרויקט Charge As You Drive בצרפת. כמו כן, החברה חתמה על מזכר הבנות מול חברת SITEC, זרוע החדשנות והיזמות הטכנולוגית בקבוצת חברות בבעלות המדינה בסין, להקמת פרויקט כביש חשמלי בפארק תעשייתי בעיר ג'ינאן במחוז שאנדונג בסין. לפרטים נוספים, ראו סעיף 8.4 להלן. כמו כן, לפרטים נוספים אודות המודל העסקי של החברה, ראו סעיף 3 להלן.

**טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלב הפיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכת. האמור לעיל בהתייחס לטכנולוגיה של החברה, אופן השימוש בה וקהלי היעד הרלוונטיים אליה, משקפים את אסטרטגיית החברה ואין כל וודאות כי יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האומדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואומדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך"), המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי הצלחת שיווק המוצרים ו/או אי הצלחת שיתופי הפעולה המפורטים לעיל ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 להלן.**

## 1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

### 1.1 כללי

החברה התאגדה ביום 16 בנובמבר 1992 כחברה פרטית מוגבלת במניות תחת השם ת.ק.א השקעות בע"מ. וביום 7 במרס 2018, שינתה החברה את שמה לשמה הנוכחי, אלקטריאון וירלס בע"מ. ביום 27 בינואר 1998, עם רישום מניותיה למסחר בבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ ("הבורסה"), הפכה החברה לחברה ציבורית.

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

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

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

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

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

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

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

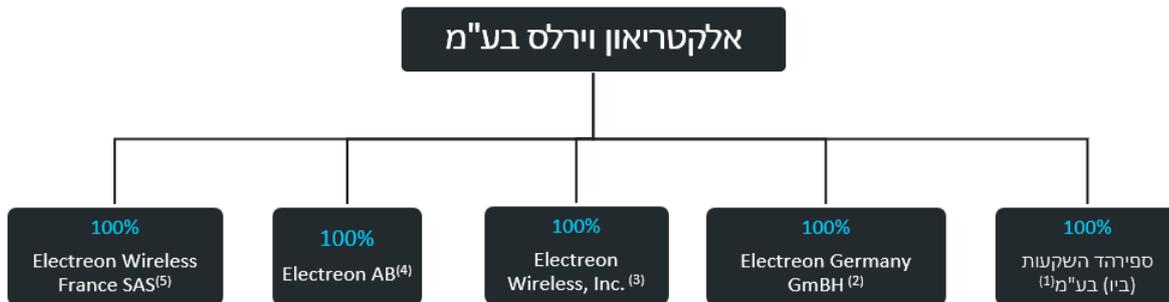
#### 1.2.2 מיזוג אלקטרוואד עם ולתוך החברה

ביום 31 בדצמבר 2019, קיבל דירקטוריון החברה החלטה לפיה תתמזג החברה כחברה הקולטת עם החברה הנת, אלקטרוואד, כחברת היעד, כחלק ממהלך כולל של שינוי מבנה הקבוצה. מטרת המהלך הייתה ייעול פעילות הקבוצה, באמצעות צמצום ישויות נפרדות בקבוצה, כך שהמיזוג יתבצע בהתאם להוראות הפרק הראשון לחלק השמיני לחוק החברות, התשנ"ט-1999, והתקנות שהותקנו מכוחו ("חוק החברות") ובהתאם להוראות סעיף 103 לפקודת מס הכנסה, ללא מתן תמורה כלשהי. ביום 21 במרס 2021, נרשם המיזוג ברשם החברות. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים מהימים 31 בדצמבר

2019, ו-27 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2019-01-116772 ו-2020-01-010479, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

### 1.3 מבנה החזקות החברה

להלן תרשים מבנה החזקות החברה למועד הדוח:



- (1) למועד הדוח לא מתקיימת בספירדה השקעות (ביו) בע"מ פעילות עסקית כלשהי.
- (2) חברה בת גרמנית אשר הוקמה כזרוע הפעילות של החברה בגרמניה.
- (3) חברה בת אשר הוקמה בקליפורניה, ארה"ב, כזרוע הפעילות של החברה בארה"ב.
- (4) חברה בת אשר הוקמה לצורך פעילות החברה בשבדיה, כמפורט בסעיף 8.4 להלן.
- (5) חברה בת אשר הוקמה בצרפת, בראשית לצורך השתתפות במכרז לפרויקט Charg As You Drive, וכעת משמשת כזרוע הפעילות של החברה בצרפת.
- (6) חברה בת אשר נמצאת בשלבי הקמה, במחוז שאנדונג שבסין, אשר תשמש כזרוע הפעילות של החברה בסין.

### 2. תיאור תחום הפעילות של החברה

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

להערכת החברה, הטכנולוגיה של החברה תאפשר שני מצבי טעינה: טעינה סטטית, במצב בו כלי הרכב חונה בחניה פרטית, חניון או מסוף, וטעינה דינאמית כאשר הרכב נמצא בנסיעה, במהירויות שונות ומשתנות.

יובהר, כי טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלב הפיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכת. כל ההערכות והאומדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת פיתוח מוצרי החברה ותוצאות השלמה כאמור) הינם הערכות, תחזיות ואומדנים הצופים פני עתיד, כהגדרתם בחוק ניירות ערך,

המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 להלן.

### 3. מודל עסקי

להערכת החברה, ההזדמנויות העומדות בפני טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הינן משמעותיות. בהתאם לתחזיות שונות, מגמת האורבניזציה (עיור) תמשך, כך שעד לשנת 2050 כ-70% מאוכלוסיית העולם תחיה באזורים עירוניים. מעבר לכך, ישנו גם צפי להמשך גידול בביקוש לתחבורה של נוסעים פרטיים ונסיעות משא (Freight Travel) כך שתידרש בנייה של כ-25 מיליון ק"מ של כבישים עד שנת 2050 כדי לספק מענה לצורך זה,<sup>8</sup> נתון אשר מייצג, להערכת החברה, נתח שוק הנאמד במיליארדים של דולר של ארה"ב ("דולר") ביחס לפתרון הטעינה האלחוטית הדינאמית והסטטית של החברה. במהלך תקופת הדוח, עדכנה החברה את אסטרטגיית פעילותה, והיא מתמקדת כעת בשני שווקים מרכזיים:

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

ב. הטמעת מוצרי החברה בשוק הרכבים הפרטיים, לרבות רכבים למוניות, הן באמצעות פיתוח משותף של רכיב טעינה שיוטמע ברכבים פרטיים חדשים כחלק מתהליך היצור, והן באמצעות פיתוח ערכת טעינה אלחוטית המיועדת להתקנה על רכבים קיימים משלל סוגים (After Market Kit), והכל באופן שיאפשר הפצת מוצרי החברה בסדרי גודל משמעותיים.

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

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

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

<sup>8</sup> <https://www.undp.org/urban-kaleidoscopes>

<sup>9</sup> [PTV Group, A Guide to Road Infrastructure Planning and Management](#)

- (2) מתן שירותי תפעול ותחזוקה – בעבור אספקת שירותי תפעול ותחזוקה לאחר תקופת ההקמה של הפרויקט בפרויקטים הרלוונטיים לעניין, תגבה החברה דמי תפעול ותחזוקה, וזאת במהלך התקופה ה"תפעולית" של ההסכמים הרלוונטיים.
- (3) טעינה כשירות ("CaaS") - Charging as a Service - בכוונת החברה לבחון אפשרות לממן התקנה, הפעלה ותחזוקה של מקטעי טעינה דינאמיים ותחנות טעינה סטטיות (בעצמה או באמצעות גורמים אחרים) לציי מוניות, משאיות משלוחים וטנדרים, לרבות יישומים נוספים, וזאת בתמורה לתשלום קבוע או משתנה, בהתאם לשימוש. להערכת החברה, שירות זה יאפשר לחברה לייצר הכנסות קבועות בדמות גביית דמי שירות חוזרים על בסיס צריכת שירות הטעינה על ידי המשתמשים.
- (4) מתן שירות ניהול צי חכם - מתן שירותי טעינה חכמים וניהול צי לצורך שיפור יעילות ללקוחות הצי, וזאת באמצעות הכלים הקיימים בתוכנה.
- (5) פלטפורמת Smart Data<sup>10</sup> - מתן גישה למידע אשר מופק מהמערכת ואשר מעובד בתוכנה כגון: מהירות נסיעה, כמות רכבים הנוסעים על כל מקטע כביש וכדומה, לגורמים חיצוניים, כגון ממשלות, עיריות, חברות שירות ומנהלי ציים.

**מודל עסקי טעינה כשירות CaaS**

מודל ממוקד לקוח ללא הקצאת הון מראש (CAPEX)

מנוי חודשי	PAYG - תשלום לפי שימוש	שירותי תוכנה
<ul style="list-style-type: none"> <li>תשלום חודשי או שנתי קבוע</li> <li>עבור שימוש בתשתית</li> <li>מתאים לציים עם מסלולי נסיעה או חנייה קבועים</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>מודל לרכב יחיד הנמצא בשימוש</li> <li>תכופ במגוון מיקומים</li> <li>מוניות</li> <li>שיתוף רכבים (אוטו-טל)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ניהול צי</li> <li>ניהול אנרגיה</li> <li>ניהול עומסים</li> <li>מערכת חיוב</li> </ul>

כל רכב מחזיק ביהוי משתמש ייחודי לחוויית חיוב חלקה של המשתמש, בעת טעינה סטטית ודינמית.

- (6) מיזמים מסוג שותפות ציבורית-פרטית (Private-Public Partnership) – בכוונת החברה לבחון אפשרות לממן, בעצמה או באמצעות אחרים, את פריסת המערכת ולהפעילה עבור הלקוח באמצעות התקשרות בהסדרי בנה-הפעל-העבר (BOT). להערכת החברה, במקרים בהם ממשלות ו/או גופים ציבוריים אחרים, או לקוחות אחרים, מתחייבים להשתמש בשירות הטעינה של החברה (כלקוח "עוגן") יש להסדר פיננסי זה פוטנציאל להאיץ את אימוץ הטכנולוגיה של החברה בקנה מידה גדול,

<sup>10</sup> Smart Data – מידע דיגיטלי שנאגר באופן המאפשר לעשות בו שימוש לצורך איחוד וניתוח נתונים.

היות והוא מסיר את האחריות למימון התשתית מהגורם הציבורי ומפחית את החשש משימוש בטכנולוגיה חדשה.

(7) דמי שימוש בקניין רוחני – בכוונת החברה לעצב סטנדרטים בתחום הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים, ולהטמיע את הקניין הרוחני שפיתחה, לרבות הקניין הרוחני שייווצר כחלק מההסכם עם טויוטה ודנסו, בסטנדרטים בינלאומיים. כתוצאה מכך, החברה מעריכה כי בטווח הבינוני היא תחל להפיק רווחים כתוצאה מהשימוש של צדדים שלישיים בקניין הרוחני האמור.

טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי פיתוח, וטרם נוצרו לחברה הכנסות משמעותיות בגינה. האמור לעיל, בהתייחס למקורות ההכנסה והמודלים הפיננסיים השונים עליהן מתבססת החברה, משקף את אסטרטגיית החברה ואין כל ודאות כי היא תתממש בפועל, וממילא כפוף לפיתוח מוצלח של טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האומדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואומדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי הצלחת שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 להלן.

#### 4. השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה

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

##### 4.1. פרטים בדבר בעלי השליטה לשעבר בחברה

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

##### 4.2. הצעות פרטיות ותשקיף מדף

א. ביום 15 בינואר 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית מהותית לבעלי מניות של החברה המחזיקים מעל 25% מזכויות ההצבעה באסיפה הכללית, של 666,667 מניות רגילות של החברה ללא ע.נ. כ"א וכן הקצאה של כתבי אופציה (לא סחירים) המירים ל-666,667 מניות רגילות של החברה, זאת בתמורה להשקעה של 20 מיליון ש"ח אשר ישולמו עם השלמת העסקה ו-23.3 מיליון ש"ח נוספים אשר ישולמו במידה שימומשו מלוא כתבי האופציה המוקצים. ביום 28 בפברואר 2023, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה את ההקצאה הפרטית המהותית וביום 2 במרס 2023, ניתן אישור הבורסה לרישום למסחר של ניירות הערך המוקצים, וחלק מניירות הערך הוקצו, וביום 3 במאי 2023 הושלמה הקצאת יתרת ניירות הערך. לפרטים נוספים,



## 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, 2023 המפורטים בפרק ג' לדוח זה ("הדוחות הכספיים"). להסבר אודות ההתפתחויות שחלו בנתונים המובאים בדוחות הכספיים, ראו דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה ליום 31 בדצמבר 2023, המפורף בפרק ב' לדוח זה ("דוח הדירקטוריון").

## חלק שלישי – תיאור עסקי החברה בתחום הפעילות

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

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

#### 7.1. אינפלציה וריבית<sup>11</sup>

בשנת 2022, החלה מגמה כלל עולמית של עלייה בשיעור האינפלציה, אשר באה לידי ביטוי הן במשק הישראלי, הן בשווקים נוספים בהם פועלת החברה. בניסיון לרסן את האינפלציה, נקטו הבנקים המרכזיים בצעדים שונים אשר כללו בין היתר העלאת ריבית משמעותית ומתמשכת.

שנת 2023 התאפיינה במיתון עליות האינפלציה, ובתחילת הורדות ריבית על ידי הבנקים המרכזיים, תוך המשך התמודדות הכלכלה העולמית עם משבר האינפלציה הגלובאלי לצד צמיחה נמוכה. בחודש יולי 2023, עדכנה קרן המטבע הבינלאומית את תחזית הצמיחה העולמית ב-2023 כלפי מעלה ב-0.2% מצמיחה חזויה של 2.8% ל-3%. הגורם שהשפיע על התחזית החיובית הוא הפעילות הכלכלית בעולם, שנשארה איתנה, למרות הסביבה האינפלציונית והעלאות הריבית.

בארה"ב ירד שיעור האינפלציה ל-3.2% בחישוב שנתי בפברואר 2024, הבנק המרכזי האמריקני הכריז בחודש מרס 2024 כי ישאיר את הריבית על טווח של 5.25%-5.5%. בגוש האירו האינפלציה התמתנה ועמדה בפברואר 2024 על 2.6% כאשר בתקופה המקבילה אשתקד עמדה על 8.5%, אך עדיין מצויה מחוץ ליעדה והחששות להתפרצות אינפלציונית נוספת גבוהים, זאת, בין היתר, בשל התלות הגבוהה באנרגיה שמקורה ברוסיה.

גם בישראל, המגמה הכלכלית הייתה דומה לזו העולמית לאורך רוב השנה, כאשר האינפלציה ירדה משיא של 5.4% בחודש ינואר 2023 לרמה של 2.53% בפברואר 2024. במסגרת המלחמה באינפלציה הוביל בנק ישראל מהלך אגרסיבי של העלאות ריבית, מריבית אפסית עד לשיעור של 4.75%, כאשר רק בחודש ינואר 2024, החליט בנק ישראל להפחית את הריבית ולהעמידה על רמה של 4.5%. תחזית בנק ישראל כוללת הערכה להורדת ריבית הדרגתית לאורך שנת 2024, עד לשיעור של 3.75%-4%, וצמיחה בשיעור של כ-2% בשנת 2024.

יצוין כי טרם פרוץ מלחמת "חרבות ברזל", התמודד המשק הישראלי עם אינפלציה גואה, ריבית גבוהה שהגיעה במחצית השנה לשיעור שיא של 4.75%, משבר אשראי והאטה בשוק בנדל"ן ובמיוחד בשוק ההייטק, מנוע הצמיחה של המשק. כל אלו, על רקע הרפורמה המשפטית וגלי המחאה החברתית שפרצו בעקבותיה. כמפורט בסעיף 7.3 להלן, אי הוודאות הגדולה בקשר להתמשכות המלחמה, עצימותה ותוצאותיה, הביאו בעקבותיהם קיטון בתחזית הצמיחה, גידול צפוי בגירעון הממשלתי וביחס החוב לתוצר ואף הביאו לכך ששוק המניות הישראלי הציג השנה ביצועי חסר משמעותיים מול שוקי העולם.

<sup>11</sup> האמור בסעיף זה מבוסס על התחזית המקרו-כלכלית של חטיבת המחקר בבנק ישראל וכן על המקורות הבאים:

[Annual inflation down to 2.6% in the](#); [March 2024 Fed Meeting: Rates Hold Steady](#); [US Bureau of Labor Statistics](#)  
[.euro area, EuroStat](#)

מאז תחילת המלחמה, שתי חברות דירוג אשראי בינלאומיות (פיץ' ומודיס) הכניסו את ישראל למעקב וחברת הדירוג אשראי S&P הורידה את תחזית דירוג האשראי של ישראל מ"יציבה" ל"שלילית", תוך ציון כי השינוי בתחזית דירוג האשראי משקף בעיקרו את ההרעה המשמעותית בסיכונים הגיאופוליטיים והביטחוניים איתם מתמודדת ישראל בעקבות המלחמה. ביום 9 בפברואר 2024, החליטה חברת דירוג האשראי הבינלאומית "מודיס" להוריד את דירוג האשראי של ישראל מדירוג A1 לדירוג A2 עם תחזית שלילית. להורדת הדירוג כאמור עשויות להיות השלכות שונות על המשק בישראל ובכללן: קושי בגיוס וגידול בעלויות גיוס ההון על ידי המדינה, ופגיעה באמון שהמשקיעים רוכשים לשוק הישראלי וכתוצאה קושי במשיכת משקיעים זרים להשקעות במדינה ובחברות ישראליות.

בשוק מטבע החוץ, בתחילת המלחמה נחלש השקל מול הדולר וחצה את רף ה-4 ש"ח לדולר, אך כיום שער הדולר נמוך משערו לפני המלחמה, בעיקר עקב מגמת היחלשות הדולר בעולם, בעקבות נתוני אינפלציה טובים מהצפוי בארה"ב לצד נתונים חזקים משוק העבודה. כך גם נחלש השקל מול האירו בתחילת המלחמה, וכעת ניתן לראות התייצבות וחזרה לשיעורי המרה דומים לאלה שהיו לפני פרוץ המלחמה. לאור העובדה שהחברה פועלת במספר שווקים ברחבי העולם (וביניהם, ישראל, ארה"ב ואירופה), היא עשויה להיות מושפעת משינויים בסביבת האינפלציה והריבית. בין היתר, החברה עשויה להיות מושפעת מעלייה במחירי חומרי גלם עקב עליית האינפלציה במדינות מהן רוכשת החברה חומרי גלם, ומהשפעת הגורמים המאקרו כלכליים על עלויות ההעסקה והאנרגיה במדינות אלה ובמדינות הפעילות של החברה. יצוין כי נכון למועד דוח זה, מממנת החברה את פעילותה בעיקר על ידי שימוש בהונה העצמי, גיוסי הון וקבלת מענקים, והיא אינה מחזיקה קווי אשראי או התקשרה בהסכמי הלוואה. לאור האמור, נכון למועד דוח זה, השפעת עליית הריבית על החברה אינה מהותית. עם זאת, ככל שהחברה תשקול קבלת אשראי, הלוואה או גיוס חוב, לשיעור הריבית במשק תהיה השפעה על תנאי העמדת מימון כאמור. לפרטים נוספים בדבר השפעות האינפלציה והריבית על פעילות החברה, ראו סעיף 31.1.2 לדוח הדירקטוריון.

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

## 7.2. שינויים בשרשרת האספקה

בשנים האחרונות, וכחלק מהשפעותיה של מגיפה הקורונה, נרשמה עליה בעלויות השינוע והאספקה אשר לוו בעיכובים בהגעת מוצרים שונים ממדינות הייצור השונות. לצורך פיתוח המערכת והשלמת הפיילוטס, כמפורט בדוח זה, החברה עושה שימוש בחומרי גלם שונים הדורשים שינוע בין מדינות. עם זאת, במהלך שנת 2022, נרשמה מגמת ירידה בזמני השילוח, עלויות השילוח והזמינות של מוצרים, והם חזרו לרמתם ערב התפרצות מגיפת הקורונה, בין היתר, עקב ירידה בהיקף הסחר ובקצב הצמיחה בסין, ירידה הדרגתית בעומס הנמלים וגידול בהיצע המכולות.<sup>12</sup> במהלך שנת 2023, המשיכו שרשראות האספקה בהתאוששות, ובהתאמה, עלויות המשלוח כמו גם זמני האספקה. יחד עם זאת, בשל מלחמת "חרבות ברזל" והתקיפות של ארגון הטרור

<sup>12</sup> על פי מדד Freight Rate Index - <https://fbx.freightos.com>

החותיי מתימן על נתיבי הסחר הימי, החלה התייקרות מחודשת של עלויות התובלה והשינוע לאור התארכות נתיבי השיט הימיים. כך למשל, החלה התייקרות בהוצאות הביטוח על השינוע הימי, ובד בבד עם המורכבות שנוצרה בשילוח הימי, חלה התייקרות בעלויות השילוח האווירי, בין היתר, לאור מיעוט הטיסות לישראל. נכון למועד דוח זה, לא ניכרת השפעה מהותית של המשבר בשרשראות האספקה על פעילות החברה, אולם החברה מקפידה לעקוב אחר זמינות חומרי הגלם הנדרשים לה לצורך עמידה ביעדיה על מנת לצמצם השפעות אפשריות על פעילותה.

### 7.3. השפעת מלחמת חרבות ברזל ומשברים גיאופוליטיים

ביום 7 באוקטובר 2023, פרצה מלחמת "חרבות ברזל" (להלן – "המלחמה") במדינת ישראל. המלחמה הובילה להאטה בפעילות העסקית במשק הישראלי כתוצאה מסגירת מפעלים (בעיקר בדרום ובצפון הארץ), פגיעה בתשתיות, גיוס אנשי מילואים לתקופות ארוכות ופינוי אוכלוסייה אזרחית מאזורים גיאוגרפיים מסוימים. כמו כן, בעקבות המלחמה, אוניות שיעדן ישראל נמנעות מלעבור בים סוף, ומספר חברות שילוח גדולות הצהירו על כוונתן להפסיק לשוט לישראל דרך ים סוף או בכלל. לפרטים נוספים בעניין פגיעה בשרשראות אספקה ראו סעיף 7.2 לעיל. השפעת המלחמה על כלל המשק הינה שלילית וכרוכה באי וודאות רבה, בעיקר כפונקציה של משך הלחימה ועוצמתה. כך, מערכה ממושכת רבת חזיתות עלולה לגרום השלכות נרחבות על ענפי פעילות רבים ועל אזורים גיאוגרפיים שונים במדינה ולהתבטא, בין היתר בתנודתיות במחירי סחורות, פגיעה בזמינות סחורות, עלייה בשערי מטבע חוץ, ירידה בזמינות כוח אדם, גישה מוגבלת למשאבים מקומיים ובעיות תשלומים בסקטורים מסוימים.

למועד אישור הדוח, סבורה הנהלת הקבוצה כי למלחמה אין השפעה מהותית על פעילות החברה. מצבת כוח האדם בחברה אשר גויסה לשירות מילואים עמדה בנקודת השיא על כ-15% מעובדי החברה, אולם גיוס זה הביא האטה מסוימת בקצב שריפת המזומנים המיועדים לשכר עובדים, שכן שכרם שולם בעת שירות המילואים שלהם על ידי המוסד לביטוח לאומי, בעוד שביתר התחומים לא חלה האצה. בה בעת, צרכיה המימוניים של החברה לא השתנו בעקבות המלחמה ונכון למועד פרסום דוח זה, לא נעצרו או עוכבו גיוסים או השקעות הוניות בחברה. מצבת כוח האדם של החברה נותרה יציבה, והקבוצה הצליחה לתת גיבוי לאותם עובדים אשר גויסו לשירות מילואים, בין היתר באמצעות הסתייעות בעובדים בחברות הבנות. בתוך כך, התפקוד של מחלקת המחקר והפיתוח של החברה לא נפגע, ופעילות המחקר והפיתוח התנהלה בהתאם למתוכנן. פעילות השיווק וההפצה של החברה לא נפגעה, בין היתר, משום שרבים מהפרויקטים בהם ממוקדת החברה הם פרויקטים מחוץ לישראל, וממילא מרבית מהם מדובר בפרויקטי תשתיות ארוכי טווח, שאינם מושפעים לרעה באופן מהותי מהמלחמה (ולעיתים אף להפך). יחד עם זאת, חלה התייקרות קלה בהוצאות הביטוח על השינוע הימי, ובד בבד עם המורכבות שנוצרה בשילוח הימי, חלה התייקרות קלה בעלויות השילוח האווירי, בין היתר בשל העובדה שישנן מעט טיסות לישראל, אך אין בהתייקרויות אלה כדי להשפיע באופן מהותי על פעילות החברה. להשפעה של הסביבה הכלכלית על החברה, לרבות השפעה של עלייה בשערי המט"ח ושל סביבת האינפלציה והריבית בישראל, כפי שהושפעו מהמלחמה, ראו סעיף 7.1 לעיל.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל, הימשכות המלחמה ו/או הסלמת המצב הבטחוני בישראל ו/או בעולם, בין היתר, לאור מעורבות אפשרית של צדדים נוספים במלחמה, עשויה להשפיע באופן שלילי על תוצאות פעילותה של הקבוצה ו/או על מצבה הכספי. הנהלת החברה עוקבת בכל עת אחר המתרחש ובוחנת את האפשרויות העומדות לרשותה על מנת להתמודד עם השלכות המלחמה, ככל ותידרש לכך.

## הרפורמה המשפטית בישראל

בתחילת שנת 2023, ממשלת ישראל החלה לפעול לשינויים במערכת המשפט בין היתר באמצעות קידום תיקוני חקיקה, ובמהלך חודש יולי 2023, התקבל תיקון לחוק יסוד השפיטה, באופן אשר הביא למחלוקות בקרב הציבור ולמחאות רחבות, וגרר תגובות שליליות בשווקים ומצד גופים בינלאומיים. לפרטים נוספים, ראו סעיף 1.4 לדוח הדירקטוריון אשר צורף לדוחותיה של החברה לרבעון השני לשנת 2023, ואשר פורסם ביום 29 באוגוסט 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-080974), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

## מלחמת רוסיה-אוקראינה

בחדש פברואר 2022, החלה פלישת צבא רוסיה לאוקראינה. התגברות המתיחות בין המדינות הובילה גורמים מערביים שונים, ובכללם בארה"ב והאיחוד האירופי, להטלת סנקציות כלכליות שונות על רוסיה בכלל וכן סנקציות אישיות וכלכליות על אנשי המגזר העסקי והפוליטי הרוסיים, בפרט. כפועל יוצא, ללחימה בין המדינות והמשבר הגיאופוליטי נרשמות השפעות נרחבות גם על הכלכלה העולמית, ובין היתר, תנודתיות גבוהה בשוקי ההון בארץ ובעולם ובשערי מטבע.

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

## **7.4. שינויים באמצעי התחבורה לבני אדם ולסחורות**

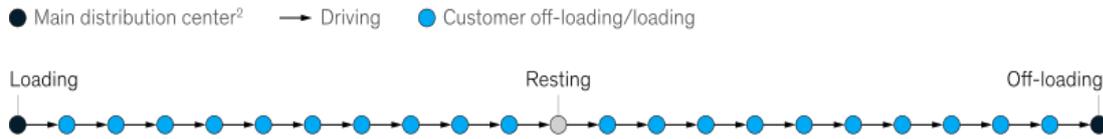
מגה-גלובליזציה מהווה מניע עיקרי לצמיחה של כ-50% בשרשראות האספקה העולמיות ולתנועת סחורות במגזר השילוח העילי, אשר להערכת החברה צפויים להמשיך ולגדול בעתיד הנראה לעין. כך, בשנת 2023 מכירות המסחר האלקטרוני בארה"ב הגיעו לשיא של 324.82 מיליארד דולר עד סוף 2023, מדובר בצמיחה של 7.2% לעומת הרבעון הרביעי של 2022.<sup>13</sup> ככל שהמסחר האלקטרוני מגדיל את חלקו בכל המכירות הקמעונאיות, צומחים גם חברות ושירותי שילוח ומשלוח חבילות, המכונים בדרך כלל המערכת האקולוגית של המייל האחרון (Last Mile Ecosystem). להערכת החברה, בטווח הארוך, יידרשו פתרונות ברי קיימא לטעינת רכבי שילוח הפועלים בשרשראות האספקה העולמיות ובמערכת האקולוגית של המייל האחרון. כבר עתה, חברות רבות מחשמלות את הציים שלהן ונוצרות הזדמנויות רבות עבור טעינה סטטית ודינאמית אלחוטית לתמיכה בפעילויות הצי. כך למשל חברות אמזון ו-DHL הוסיפו רכבים חשמליים לצי שלהם, ולאמזון יש תוכנית לחשמל 100,000 רכבים עד לשנת 2030.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> [Digital Commerce 360, US ecommerce sales hit new quarterly record despite slowing growth rate, February 2024](#)

<sup>14</sup> The Economics of Delivery: Why EV Makes Sense for Delivery Partners, ZYPP Pilot. September 2023

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

### Typical journey characteristics, illustrative<sup>1</sup>



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

<sup>1</sup>Single driver, 11-hour day operation.

<sup>2</sup>Potential fuel-cell electric vehicle refueling; operations allow for battery-electric vehicle charging.

McKinsey  
& Company

למיטב ידיעת החברה, ישנן כיום חמש מגמות מרכזיות בתעשיית הרכב העולמית שמגדירות את הכיוון העתידי של מגזר התחבורה:<sup>16</sup>

(א) אתגר המימון – מימון מסורתי של תעשיית הרכב מבוסס על מיסי דלק, התעשייה תצטרך לחקור אפיקי מימון חדשים כמו MaaS (ניידות כשירות) עם העלייה ברכבים חשמליים תוך התמקדות גם באזורים מעוטי יכולת;

(ב) עליית כלי הרכב החשמליים;

(ג) תחבורה שוויונית ומכילה Inclusive and Equitable נגישה גם לציבור באזורים מרוחקים ובעלי מוגבלויות;

(ד) תחבורה גמישה – האקלים הנוכחי המאופיין בשינויים רבים כמו גם רגישות למתקפות סייבר, נדרשת תחבורה יצרנית ומודולרית המשלבת: רכבות, אוטובוסים, רכבים פרטיים, שבילי אופניים;

(ה) טרנספורמציה דיגיטלית – שילוב פתרונות חכמים כמו ניידות כשירות ייעלו את עולם התחבורה ואת חוויית המשתמש.

מגמות אלו מונעות על ידי שינויים כגון, התקדמות מיקרו-אלקטרוניקה, ירידה בעלות טכנולוגיית סוללות רכבים חשמליים, גידול באוכלוסייה, הגברת העיור וצמיחת הערים המרכזיות, פיתוח מכוון של תחבורה ציבורית ושינויים בדרך שבה המשתמשים צורכים ומשלמים עבור אורח חיים דיגיטלי, שירותי בידור ונסיעות. נראה כי ניידות כשירות תופס נפח הולך וגדל בעולם התחבורה:<sup>17</sup> כך, באיטליה הושקה תוכנית MaaS Italy תייצר פלטפורמה דיגיטלית ל-13 ערים שיבחנו את הפתרון, ספרד עתידה להשיק פלטפורמה דומה בכל רחבי המדינה עם השתתפות של 27 ערים, בבריסל, בלגיה הושקה כבר ב-2019 פלטפורמה בשם SmartMove

<sup>15</sup> [Road Freight global pathways report, Mckinsey & Company, 2022](#)

<sup>16</sup> [Global and national transportation trends 2023, Deloitte](#)

<sup>17</sup> [Global and national transportation trends 2023, Deloitte](#)

שמטרתה להקטין פקקים על ידי חיוב נוסעים על כל ק"מ נסיעה תוך סיפוק תמריצים לנהגים לעבור לאפשרויות תחבורה מקיימות יותר. כתברה אשר שוק היעד המרכזי שלה הינו ציים, מגמה זו של מעבר לרכבים שיתופיים מלמדת כי מדובר בפוטנציאל שוק הולך וגדל.

#### 7.5. שינויי רגולציה/ חקיקה המשפיעים על תעשיית הרכב החשמלי

במהלך שנת 2023, מקבלי החלטות ברחבי העולם קידמו רגולציה התומכת בקידום רכבים חשמליים. כך, לדוגמה, בארה"ב פורסם בחודש פברואר 2023 חוק התשתית הדו מפלגתי Bipartisan Infrastructure Law, אשר במסגרתו הוקצבו 7.5 מיליארד דולר לטעינת רכבים; 10 מיליארד דולר לתחבורה נקייה; ויותר מ-7 מיליארד דולר עבור רכיבי סוללות רכב חשמליים, מינרליים חיוניים, חומרה ועוד.<sup>18</sup>

באירופה, מקבלי החלטות ברחבי היבשת המשיכו לקדם אסטרטגיות פוליטיות וכלכליות להפחתת פליטות CO<sub>2</sub>. כך למשל, הפרלמנט האירופי אימץ את תקנה 2023/851 לתיקון תקנה 2019/631, אשר מחזקת את יעדי הפחתת הפליטות החלים משנת 2030, וקובעת יעד הפחתה של 100% למכוניות ולטנדרים משנת 2035 ואילך.<sup>19</sup>

ממשלת גרמניה הכריזה על תקציב של עד 4 מיליארד אירו עבור תוכנית להרחבת תשתית הטעינה במדינה.<sup>20</sup> בכנס השנתי COP28 (United Nations Climate Change Conference), החליטו משתתפי הוועידה לשלש את ההשקעות החדשות באנרגיה מתחדשת.<sup>21</sup> בכנס נקבעה מפת דרכים ובה נקבע כיצד ממשלות מתועשות יחזקו את התמיכה ברכבים חשמליים בשווקים המתעוררים ובכלכלות המתפתחות על מנת שהרכבים החשמליים יהפכו לאופציה המשתלמת, הנגישה והאטרקטיבית ביותר בכל מקום עד 2030.<sup>22</sup> כמו כן, הסכימו 31 מדינות להקצות 12.8 מיליארד דולר לקרן האקלים Green Climate Fund כספים אשר ינותבו לקידום עתיד נקי מדלקים מאובנים.<sup>23</sup>

<sup>18</sup> [Fact Sheet: Biden-Harris Administration Announces New Standards and Major Progress for a Made-in-America National Network of Electric Vehicles Chargers, February 2023](#)

<sup>19</sup> [CO<sub>2</sub> emission performance standards for cars and vans, European Commission](#)

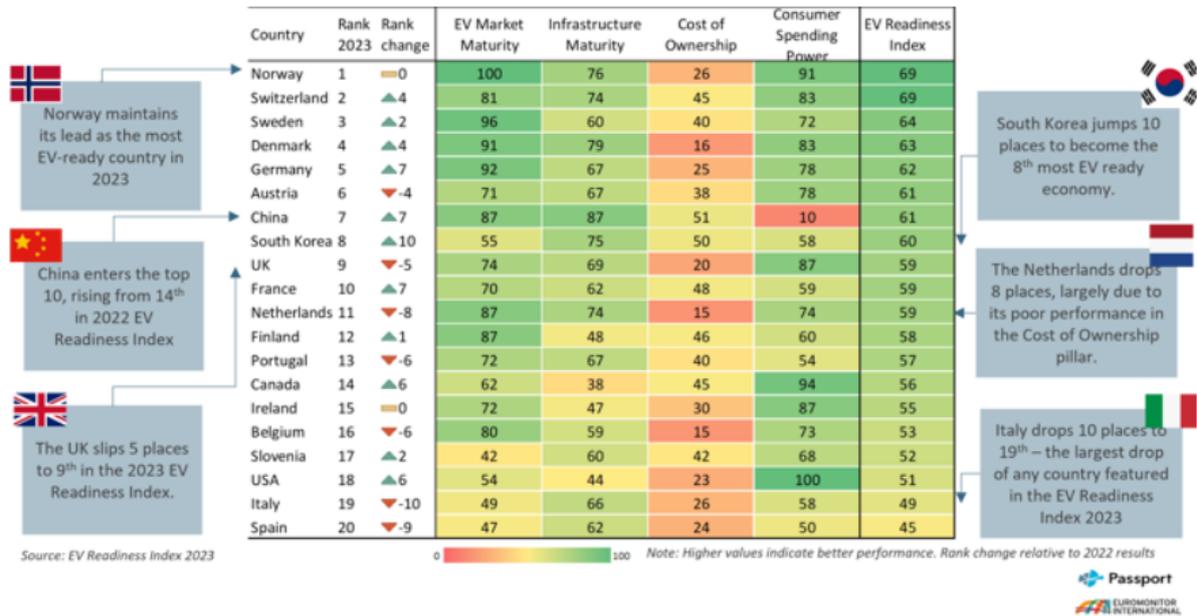
<sup>20</sup> [German Stability Programme, 2023](#)

<sup>21</sup> [COP 28: What Was Achieved and What Happens Next, United Nations Climate Change](#)

<sup>22</sup> [The Six Biggest Takeaways From COP28, Smithsonian December 2023](#)

<sup>23</sup> [COP28 Agreement Signals "Beginning of the End" of the Fossil Fuel Era, United Nations Climate Change](#)

להלן אינדקס המתאר את מוכנות המדינות לרכבים חשמליים: 24



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

המתווה האסטרטגי של האיחוד האירופי הותאם בשנה האחרונה, כדי לעמוד ביעד של הקטנת פליטות גזי חממה ב-55% עד 2030. כמו כן, במתווה הוצב יעד מחמיר הכולל הפחתה של 100% מפליטות הרכב עד 2035, כאשר החל משנה זו תיאסר מכירת מכוניות או טנדרים עם מנוע בעירה פנימית. כמו כן נקבעו ליעדים אלה תוקף מחייב על פי חוק, ומדינות גוש האירו פועלות לקדם חקיקה זו על מנת שהאיחוד האירופי יהיה ניטרלי מפחמן עד 2050.

בחודש אוקטובר 2022, הפרלמנט האירופי אישר את תוכנית AFIR - Alternative Fuel and Infrastructure Regulations<sup>26</sup>, שמטרתה פיקוח על תשתית הטעינה של האיחוד האירופי, על מנת להוציא אל הפועל את הנחיות Fit for 55. התקנות מתוות דרישות באשר למרחק בין טעינה נגישה לציבור לרכבים קלים וכבדים וכן מפרטות את רמות ההספק הנדרשות.

דוגמה לרגולציות אקלים שמיושמת בצעד אופרטיבי של הממשלה המוביל לפרויקט בתחום פעילות החברה, ניתן לראות בפרויקט Charge As You Drive בצרפת, הממומן על ידי ממשלת צרפת כחלק מתוכניתה לחשמל אלפי קילומטרים של כביש ברחבי המדינה (ראו סעיף 7.7 להלן).

<sup>24</sup> [Euromonitor International's Electric Vehicle Readiness Index for 2023 reveals the best prepared global markets](#)

<sup>25</sup> [Fit for 55, European Council](#)

<sup>26</sup> [European Parliament approves AFIR report: a major step forward towards the full decarbonization of the transport sector, 2022](#)

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

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

#### 7.6. רכבים חשמליים ותשתיות טעינה

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

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

- בריטניה הכריזה בשנה האחרונה על הקצאת 70 מיליון ליש"ט לטובת תשתית חשמול לרכבים חשמליים.<sup>27</sup>
- ארה"ב הודיעה על הטבת מס בסך של 7,500 דולר לכל אמריקאי שרכוש רכב חשמלי,<sup>28</sup> ו-4,000 דולר<sup>29</sup> הטבת מס עבור רכב חשמלי משומש.<sup>30</sup>
- נכון לשנת 2023, עשרים מדינות החברות בגוש היורו מציעות תמריצים לרכישת רכבים חשמליים.<sup>31</sup>
- בגזרת ציי השילוח למרחקים קצרים ולרכבי ה"מייל האחרון", כמה מציי הטנדרים האמריקאיים והאירופיים הגדולים ביותר פועלים על מנת להעביר את ציי הרכב לרכבים חשמליים:
  - AMAZON הכריזה כי עד שנת 2030, מאה אלף (100,000) מרכבי השילוח שלה יהיו חשמליים, במטרה להפחית את טביעת הפחמן שלה.<sup>32</sup>
  - UPS צופה ש-40% מרכבי המשלוחים שלה יהיו ניטרליים מפחמן עד 2025.<sup>33</sup>
  - DHL מתכננת שכ-60% מהצי של last mile delivery יהיה חשמלי עד 2030.<sup>34</sup>
  - Walmart הצהירה כי כיום 47% מצי המשלוחים שלה מחושמל על ידי אנרגיה מתחדשת ובכוונתה להגיע ל-100% עד 2035.<sup>35</sup>

<sup>27</sup> [Transport Secretary announces £70 million boost for more rapid electric vehicle chargers at COP28](#)

<sup>28</sup> <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1783>

<sup>29</sup> [Federal Tax Credits for Pre-owned Plug-in Electric and Fuel Cell Vehicles, U.S. Department of Energy](#)

<sup>30</sup> [Transport Secretary announces £70 million boost for more rapid electric vehicle chargers at COP28](#)

<sup>31</sup> Electric cars: Tax benefits and purchase incentives (2023), acea Driving Mobility for Europe

<sup>32</sup> [The Economics of Delivery: Why EV Makes Sense for Delivery Partners, ZYPP Blogs](#)

<sup>33</sup> [Startups with electric vans race to fill demand for zero-emission deliveries, Automotive News Europe, September 2023](#)

<sup>34</sup> [ש.ם](#)

<sup>35</sup> [Walmart's Ambitious Plans for Nationwide EV Fast-Charging Network, March 2024](#)

- נוסף למפעילות הקמעונאיות, מפעילי ציים משותפים וציים על פי דרישה, שותפים אף הם למגמה של המעבר לרכבים חשמליים:
  - Uber פרסמה את כוונתה לחשמל 100% מהצי שלה בצפון אמריקה, ואירופה עד 2030.<sup>36</sup>
  - Lyft הכריזה על תוכניות חשמול של 100% מרכביה עד 2030.<sup>37</sup>
  - Bolt המפעילה צי רכבים שיתופיים באירופה הציבה יעד לחשמל חצי מהצי שלה עד 2025.
  - לחברת Didi Chuxing אשר מכונה ה-Uber של סין, יש צי של כ-מיליון רכבים חשמליים.<sup>38</sup>
- בכל הנוגע למכרזים המקדמים מעבר לרכבים חשמליים, ראו פירוט של המכרזים שפורסמו בשנים האחרונות ושבהם התמודדה וזכתה החברה, בסעיף 16.3 להלן.
- בהמשך למאמצים אלה ולגורמים נוספים, הגידול במכירת מכוניות חשמליות ונתח השוק של מכוניות אלו בשנת 2023 המשיך לגדול, כשהמכירות הגלובליות מרכבים חשמליים פרטיים (passenger vehicles) גדל ב-36%; הגידול במכירות של משאיות חשמליות עמד על כ-40% בשנת 2023 לעומת השנה החולפת.<sup>39</sup> להלן ייסקרו דוגמאות בולטות לתמורות אלו:
  - בחלק ממדינות אירופה, כמו גם דרום קוריאה הגידול במכירות של רכבים חשמליים נע מ-40% ועד 95%.<sup>40</sup>
  - בארה"ב הגידול במכירות של רכבים חשמליים עמד על 80%, וסך הכל, 2.8% מכלל הרכבים שנמכרו בארה"ב בשנה החולפת היו חשמליים.
  - לסין דומיננטיות עצומה במכירות הרכבים החשמליים - 80% מכלל הרכבים החשמליים בעולם נמכרו בסין. בתחום האוטובוסים החשמליים חלה, ירידה של 20% במכירות בסין לעומת השנה החולפת וזאת כיוון וערים רבות בסין השלימו את המעבר שלהן לאוטובוסים חשמליים.
  - באירופה חל גידול משמעותי במכירות האוטובוסים החשמליים בשנה החולפת עם מגוון הולך וגדל של היצע ותוכניות רכש עירוניות. אירופה הפכה לשוק השני בגודלו עבור אוטובוסים חשמליים, כאשר המכירות במחצית הראשונה של 2023 התקרבו לגודל השוק הכולל באירופה בשנת 2022.
  - הגידול בנתח השוק של רכבים חשמליים הוא עולמי, כאשר חלק מיצרני הרכב מוציאים בהדרגה דגמים מסוימים בעלי בעירה פנימית בלבד ממחזור הייצור, לטובת כלי רכב היברידיים או רכבים חשמליים מלאים עד שנת 2030. כך למשל:

<sup>36</sup> [Uber and Lyft's Pricey Electric Vehicle Problem, Bloomberg July 2023](#)

<sup>37</sup> [Our commitment to achieve 100% electric vehicles across the Lyft platform by 2030, Lyft website](#)

<sup>38</sup> [Electrifying the ride-hailing industry: The state in 2023, October 2023](#)

<sup>39</sup> [Zero-Emission Vehicles Factbook: COP28 Edition, BloombergNEF](#)

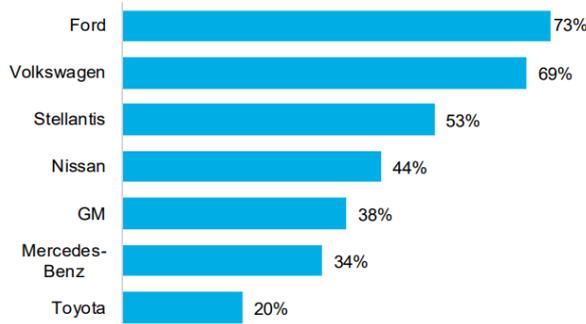
<sup>40</sup> שם

Corporate commitments

# Major manufacturers' investment plans highlight EV commitments

## Selected automakers' R&D and capex commitments for EVs and digital tech

Percentage of total R&D and capex



Investment in research, development, equipment and plants for vehicle electrification is the clearest evidence of the automotive industry's commitment to the EV transition.

Funds deployed to develop new EVs are the proof of concrete action to support long-term decarbonization goals. Automakers started announcing the expansion of EV manufacturing and partnerships to produce batteries as a part of the investments they had previously announced.

Most of these announcements were made in 2020-2021, but they highlight the long-term interest in supporting the transition to zero-emission vehicles, as well as in greater technology spending.

Volkswagen was the latest to update its long-term spending for EVs as part of its investor day. In October 2023, Ford announced potentially delaying some of its EV investment (up to \$12 billion) to await further growth and development of the EV market.

The automakers in the chart sold nearly 38 million vehicles in 2022, representing about 50% of 2022 global sales.

Many other manufacturers, such as BYD, Volvo, Renault, SAIC and BAIC also have ambitious electrification plans and already produce EVs at scale.

Source: Bloomberg, BloombergNEF. Note: Targets are 2021-2025, except for Ford (2022-2026), VW (2023-2027) and Mercedes-Benz, which is over 10 years. R&D and capital expenditure commitments are the average of a three-year period from 2020-2022.

- פולקסווגן התחייבה להיות ניטרלית מפחמן עד 2050.<sup>41</sup>
- חברת IVECO הודיעה על התחייבות להפוך לניטרלית מבחינת פליטות פחמן עד שנת 2040 עם השקעה של 600 מיליון אירו באוטובוסים, ומציעה מגוון פתרונות תחבורה עם אפס פליטות החל ברכבי EV.<sup>42</sup>
- יצרנית הרכב טויוטה, מתכננת להשיק 6 דגמים חשמליים חדשים עד שנת 2026.<sup>43</sup> בנוסף, לטויוטה יש תכנית אסטרטגית להימנע לחלוטין מפליטות CO2 לכל אורך מחזור חיי הרכב עד שנת 2024 באירופה, וכן להגיע לניטרליות מפחמן במפעלי הייצור האירופאים שלה עד שנת 2030,<sup>44</sup> ובכל העולם עד שנת 2050.<sup>45</sup>
- סטלנטיס מחויבת לתוכנית Dare Forward 2023, להגיע לתמהיל 100% רכב נוסעים חשמלי באירופה, ו-50% מכירות לרכבי נוסעים ומשאיות קלות בארה"ב עד 2030.<sup>46</sup>
- שוק האוטובוסים החשמליים, צפוי לצמוח צמיחה שנתית כוללת (CAGR) של 16.3%,<sup>47</sup> לכדי 21 מיליארד דולר בין 2023 ל-2028. שוק המשאיות החשמליות העולמי צפוי לצמוח לכ-14.8%

<sup>41</sup> [Volkswagen Group Sustainability](#)

<sup>42</sup> [Iveco Group presents new Strategic Plan and announces €600M investment in bus business \(including a new e-born architecture\), Sustainable Bus 2024](#)

<sup>43</sup> [Toyota sets out EV Strategy For Future Vehicle, Car Wow, December 2023](#)

<sup>44</sup> [Carbon Neutrality Toyota](#)

<sup>45</sup> [Toyota Environmental Challenge 2050](#)

<sup>46</sup> [Stellantis and CATL Sign Strategic MoU for the Local Supply of LFP Batteries for European Market](#)

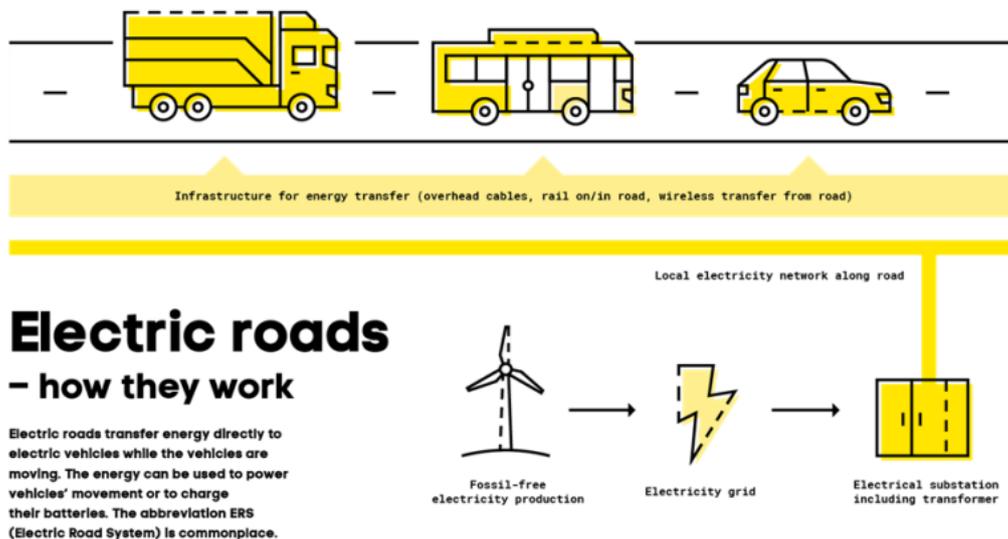
<sup>47</sup> [Electric Bus Market Analysis APAC, Europe, North America, Middle East and Africa, South America - US, China, India, UK, Germany - Size and Forecast 2024-2028](#)

(CAGR) ולהגיע למכירות של 27.7 מיליארד דולר עד 2032.<sup>48</sup> שוק הוואנים החשמליים צפוי להגיע למכירות של 10.14 מיליארד דולר עד 2030 עם צמיחה שנתית כוללת (CAGR) של 23.11%.<sup>49</sup>

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

בחדש פברואר 2021, אוניברסיטת קיימברידג' פרסמה מחקר לפיו טכנולוגיית הכביש החשמלי מציעה את ההפחתה האפשרית הגבוהה ביותר של פליטת CO2 בהשוואה לכל שאר הטכנולוגיות הקיימות כיום. על פי מחקר זה, כבישים חשמליים בשילוב עם מקורות חשמל מתחדשים יכולים להפחית את פליטת הפחמן ב-67% בהשוואה למשאיות שמשותמשות בתאי דלק, כך שמערכות טעינה אלחוטיות שנפרסות באמצעות רשת של כבישים חשמליים מציעות אמצעים בעלי השפעה ניכרת לעמידה ביעדי אפס פליטות. בשנת 2022, פורסמו מחקרים חדשים התומכים בנתונים אלה:

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



- כמו כן, הקרן הלאומית למדע של ארה"ב ("NSF – National Science Foundation) הודיעה על מימון מכון המחקר ASPIRE והחליטה על הענקתה של 26 מיליון דולר, ועל תקצוב של עוד 25 מיליון דולר

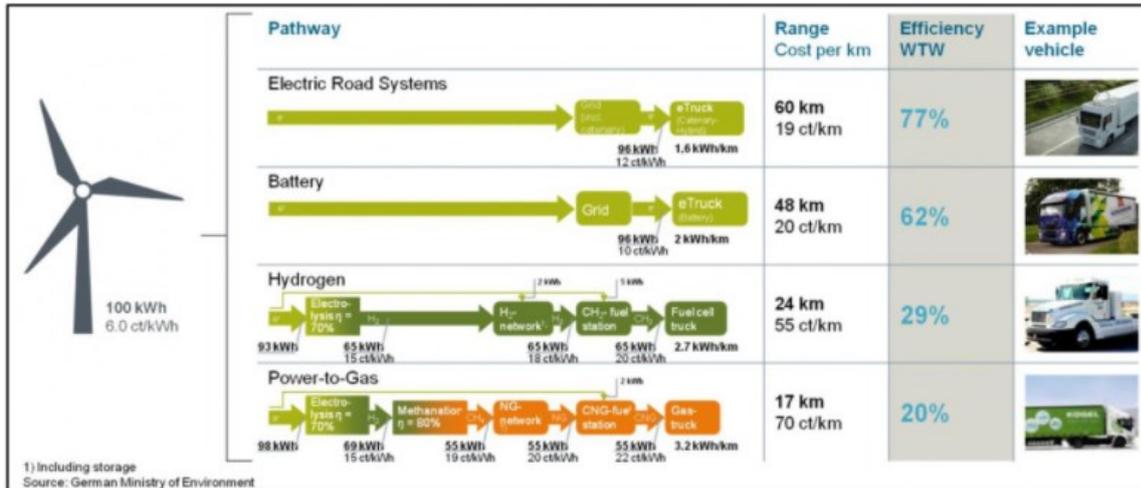
<sup>48</sup> [Electric Truck Market Size, 2024–2032 Key Futuristic Top Trends and Competitive Landscape, Market Research Future 2024](#)

<sup>49</sup> [Electric van market Size, Fortune Business Insights, 2023](#)

<sup>50</sup> [Research and Innovation for Electric Roads, Rise research institute, Sweden, 2022](#)



כעולה ממחקר שפרסם ארגון המחקר IET בקנדה,<sup>56</sup> המשרד להגנת הסביבה הגרמני הצהיר כי למשאיות המונעות על ידי סוללות יש נצילות<sup>57</sup> כוללת של 62%, בהשוואה ל-77% עבור מערכות כביש חשמלי ורק 29% עבור משאיות תאי דלק מימן. מערכות כביש חשמליות מציעות גם את המסלול החסכוני ביותר לאפס פליטות עבור משאיות כבדות. לפירוט ראו התרשים הבא:



נוסף על האמור, בגרמניה אף קיימים 3 פרויקטים בהם משתתפת החברה, אשר מאיצים, כל אחד בדרכו, את אימוץ הטכנולוגיה:

- פרויקט eCharge, במימון ממשלת גרמניה, הבודק את נושא הטעינה האלחוטית הדינאמית, בו משתתפת החברה כחלק מקונצורסיום רחב (ראו פרטים נוספים על פרויקט eCharge, בסעיף 16.3.3 להלן);

- פרויקט E-MPower, בו משתתפת החברה כחלק מקונצורסיום רחב, שמטרתו לבחון את השימוש במערכת הטעינה האלחוטית במהירויות גבוהות במיוחד על האוטובאן – הכביש המהיר באירופה (ראו פרטים נוספים על פרויקט E-MPower, בסעיף 16.3.11 להלן).

- פרויקט EMADI, במסגרתו תותקן מערכת הטעינה של החברה בכביש חשמלי נוסף בגרמניה, וימומש פתרון המדידה והחיוב של הטעינה החשמלית שפיתחה החברה, על מנת להטמיעו כחלק מהסטנדרט המקובל ברכבים חשמליים בגרמניה (ראו פרטים נוספים על פרויקט EMADI, בסעיף 16.3.17 להלן).

להלן יובאו דוגמאות נוספות לאימוץ טכנולוגיית כבישים חשמליים בעולם:

- באיטליה, יצרניות הרכב המובילות Stellantis וחברת Iveco Bus, בשיתוף פעולה עם מפעיל כבישי אגרה איטלקי, בדקו מערכות כביש חשמלי אלחוטי עבור יישומי כביש אגרה. באירוע השקה של הפיילוט הצהירו יו"ר שדה התעופה הבינלאומי ברגמו ונשיא חברת ברבמי על כוונתם לקדם פרויקט מסחרי בשדה התעופה (ראו דוח מידי מיום 14 ביוני 2022, מס' אסמכתא: 2022-01-073528, הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה).

<sup>56</sup> [https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2021/05/REPORT\\_eHighwaysEstCanada\\_WEB.pdf](https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2021/05/REPORT_eHighwaysEstCanada_WEB.pdf)

<sup>57</sup> הכוונה היא להיקף אובדן האנרגיה כתוצאה מייצור, המרה, הולכה ואספקה.

- בבריטניה, קבוצת העבודה האזורית DynaCov, מועצת העיר קובנטרי וחברת חשמל Western Power, החלו לחקור כבישים חשמליים אלחוטיים עבור יישומי אוטובוסים וצי מסחרי והשלימה את תהליך המחקר במהלך שנת 2022.<sup>58</sup> בנוסף החלו לחקור את ההשפעה של הטכנולוגיה על הביקוש לאנרגיה והשפעות אחרות על רשת החשמל.
- בארה"ב, כאמור בסעיף 16.3.7 להלן, זכתה החברה בפרויקט לחשמול כביש במדינת מישיגן כחלק מיזמתה של מושלת מדינת מישיגן לקידום תשתית טעינה אלחוטית דינאמית במדינה.
- כמו כן במהלך שנת 2023, מדינות רבות בארה"ב הכריזו על תוכניות לחקור פילוטים של טכנולוגיית ERS.<sup>59</sup> בהקשר זה יצוין כי החברה הגישה במהלך השנה החולפת מענה למספר רב של RFI's ו-RFP's שפורסמו במדינות שונות בארה"ב, ואף ל-RFI שהופק על ידי הממשל הפדראלי. כך, בין היתר, פורסמו בקשות לקבלת מידע ו/או מכרזים הכוללים את טכנולוגיית הטעינה האלחוטית על ידי רשות הכביש המהיר של מרכז פלורידה; נציבות האנרגיה של קליפורניה; מדינת ניו-יורק (New York State Energy Research & Development); שדה התעופה הבינלאומי BNIA בבאפלו, ניו יורק; רשות הנמלים ניו יורק - ניו ג'רזי; כביש אגרה בפנסילבניה; IES בקונטיקט; שדה התעופה אונטריו בקליפורניה; מועצת הממשלות של צפון מרכז טקסס; מינהל הכבישים הפדראליים, US DOT; ו- EMBARK תוכנית לחשמול אוטובוסים באוקלהומה.
- בצרפת, לאחר השלמת חקירתה על טכנולוגיות טעינה אלחוטית בשנת 2021 (במסגרת קבוצת עבודה של ממשלת צרפת), הודיעה ממשלת צרפת, בחודש אוקטובר 2021, על מימון של 200 מיליון אירו, הכולל מימון עבור פילוט ERS בקול קורא<sup>60</sup> לפרויקטים בנושא תשתיות שירות אוטומטיות ומקושרות ובנושא ניידות כביש מופחתת פחמן. בהמשך לכך, במהלך 2023 החברה התבשרה על זכייתה בפרויקט Charge as You Drive, כמפורט בסעיף 16.3.16 להלן.

## 7.8. תחרות בשוק תחליפי הדלקים

שוק תחליפי הדלקים לתחבורה נקיה הוא שוק משתנה, הכולל פתרונות רבים ומגוונים כגון הנעה באמצעות מימן. נכון למועד הדוח, למיטב ידיעת החברה פועלות שמונה חברות Original Equipment Manufacturer (בשוק הרכב, הכוונה היא לחברות המייצרות חלקי רכב לתעשיית הרכב – "OEM") כאשר החברות המוכרות לשוק ומציעות רכבי מימן הינן – טויוטה, יונדאי, BMW, Land Rover והונדה.<sup>61</sup>

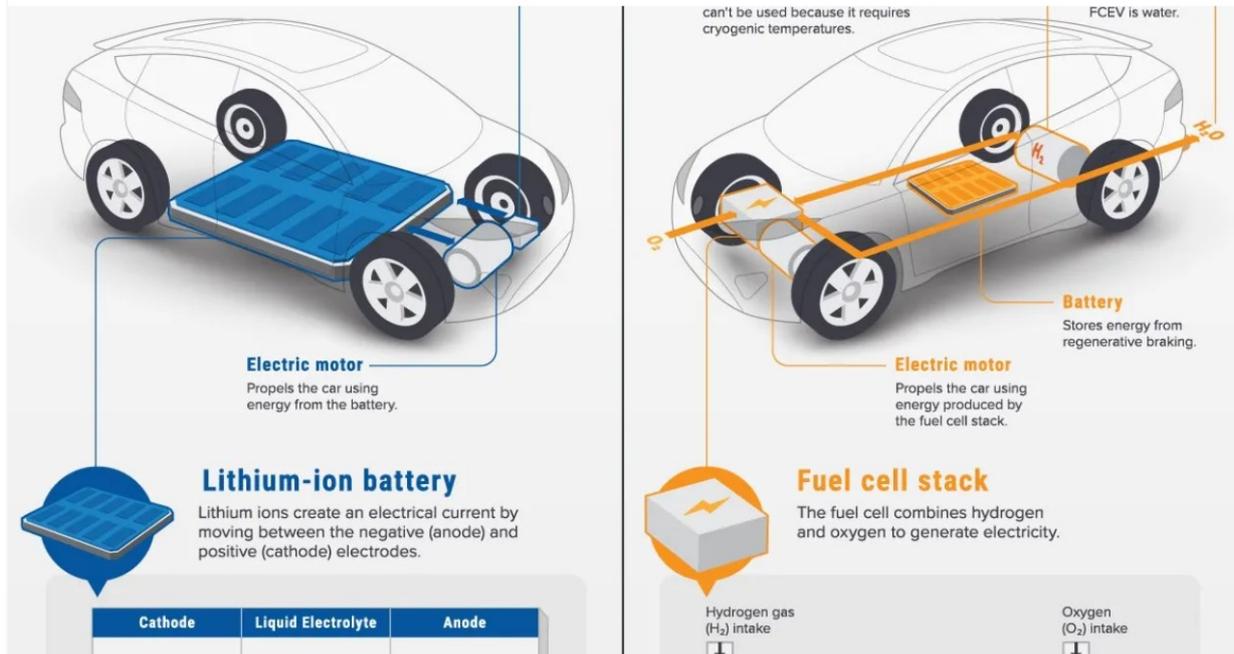
<sup>58</sup> [Dynamic Charging of Vehicles DynaCov, National Grid UK](#)

<sup>59</sup> [States Test an Electrifying Idea: Roads That Can Recharge Your EV, Pew, 2022](#)

<sup>60</sup> <https://www.bpifrance.fr/nos-appels-a-projets-concours/appele-a-projets-mobilites-routieres-automatisees-infrastructures-de-services-connectees-et-bas-carbone>

<sup>61</sup> [8 Vehicle Manufacturers Working on Hydrogen Fuel Cell Cars, July 2023](#)

להלן תרשימים המדגים את המבנה השונה של רכב חשמלי ורכב המבוסס מימן.<sup>62</sup>



נראה כי ישנן מגבלות רבות לרכב המבוסס מימן וכי מרבית התעשייה מתמקדת ברכבים חשמליים, כך למשל עולה מהאיור שלהלן, שעניינו חברות רכב המוכרות רכבים חשמליים בארה"ב לעומת אלה המוכרות רכבים מבוססי מימן:<sup>63</sup>

### FCEVs are struggling to build momentum

Most of the industry has shifted its focus to BEVs.

#### Brands currently selling BEVs in the U.S.

#### Brands currently selling FCEVs in the U.S.

[Electric Vehicle: BEVs VS FCEVs, Clean Energy Revolution, Jan 2023](#) <sup>62</sup>

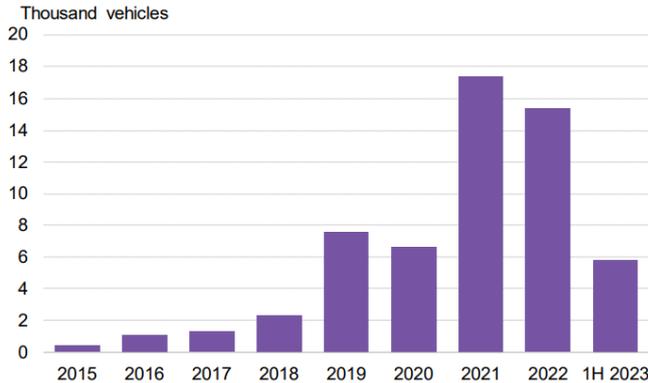
שם <sup>63</sup>

ניכר כי ישנה ירידה במכירות של רכבים פרטיים מבוססי מימן: 64

Zero-emission vehicles market update

## Sales of hydrogen fuel-cell passenger vehicles are falling

### Passenger FCV sales



Passenger fuel-cell vehicles (FCVs) have failed to take off in the same way their electric counterparts have. While passenger EV sales reached 10.5 million units in 2022, passenger FCV sales reached only 15,000 units, a 12% drop from the year before.

South Korea, Japan and the US state of California have seen the highest sales of passenger FCVs. While automakers like Toyota and BMW have backed the fuel-cell technology, it has yet to gain any significant traction among customers. South Korea's market represented 67% of new global passenger fuel-cell vehicle sales in 2022.

Poor FCV demand has hindered hydrogen refueling deployment, and the network is dwarfed by the EV charging infrastructure. Some refueling stations in markets like California, Norway and the UK have even closed.

In 2022, there were only 905 hydrogen refueling stations available globally, nearly one-third of which were located in Japan and South Korea. That same year, only 169 new stations were installed to support hydrogen fuel-cell vehicles, compared with 952,000 net additions of EV charging stations; in 2021, those numbers were 126 and 520,000, respectively.

Source: BloombergNEF, Marklines, Hydrogen Analysis Resource Center (HYARC), Japan Ministry of Economy, Trade and Industry.

החברה מזהה עליה בשימוש בתחליפי דלקים, ויוזמות רבות אשר מטרתן צמצום פליטת פחמן, כמפורט לעיל, אשר מביאות לגידול וצמיחה בשוק זה. פתרונות אלו עלולים לנגוס בחלקה של החברה בשווקי היעד.

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

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

בכל הנוגע להסרת חסמים סטטוטוריים בישראל, ביום 18 באפריל 2021, פרסם משרד האנרגיה והתשתיות ("משרד האנרגיה") להערות הציבור את מסמך מפת הדרכים למשק אנרגיה דל פחמן עד שנת 2050.<sup>65</sup> המדובר בתוכנית מדיניות ארוכת טווח אשר נועדה להכין את תשתית משק האנרגיה בישראל, ואשר גובשה על רקע משבר האקלים, התקדמות הטכנולוגיה ומאפייניה של ישראל, ומתוך צורך להתמודד עם הפחתת פליטות גזי חממה. מפת הדרכים מסתמכת על 7 עקרונות כלליים אסטרטגיים: מעבר המשק לאנרגיית שמש ואיתו הצורך באגירה מאסיבית, השקעה ובחינת טכנולוגיות מתחדשות (לרבות מימן ותפיסת פחמן), טכנולוגיות עתידיות, פיתוח ותכנון רשת החשמל, קירוב הייצור לצריכה ברשת החשמל, טרנספורמציה אנרגטית במשק הביתי, ומעבר לרכב חשמל.

ביחס למגזר התחבורה, התוכנית מציגה יעדי מדיניות רבים לעשור הקרוב וביניהם הכנת תשתית החשמל בישראל להספקת החשמל הנוסף שיידרש למשק, הטבות מס רכישה ומכס על רכבים חשמליים, פריסת רשת

עמדות טעינה, תשתיות טעינה בבנייה חדשה ובבתים משותפים, כלי רכב חשמליים, מוניות חשמליות, העברת מערך האוטובוסים העירוניים לחשמל ועוד.

בשנה החולפת פרסם משרד האנרגיה תחזית ולפיה בשנת 2030 צפויה התחבורה החשמלית בישראל לצרוך 6% מכלל הביקוש לחשמל ו-15% מכלל הביקוש ב-2050.<sup>66</sup> על פי מודל הביקושים של משרד האנרגיה, סך הביקוש העתידי לחשמל מסקטור התחבורה, הכולל כלי רכב פרטיים, כלי רכב כבדים, אוטובוסים ורכבות, צפוי להיות משמעותי ולחולל שינוי במשק החשמל (המספרים מייצגים אלפים):

סוג	2025	2030	2040	2050
כלי רכב פרטיים	210	1,290	4,200	6,000
אוטובוסים	2.9	7.8	27.4	58.1
משאיות עד 3.5 טון	0.7	18.6	152.8	250.4
משאיות 3.6-12 טון	0.08	0.9	41.2	112.9
משאיות מעל 12 טון	0.03	0.2	3.8	11.8

משרד האנרגיה השיק בשנה האחרונה כלי שיסייע לרשויות מקומיות, אזרחים ולחברות הטעינה לנצל באופן אופטימלי את תשתיות הטעינה במרחב הציבורי.<sup>67</sup> כך, ביום 21 ביולי 2021, התקיים דיון פתוח בוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל) שבמסגרתו הוצגה לציבור הרחב תכנית תת"ל 130 שמטרתה להסיר את החסם הסטטוטורי לחשמול התחבורה הציבורית באופן רוחבי ולאפשר בטווח הזמן הקצר חשמול של מתקני תחבורה קיימים/מאושרים בכל מדינת ישראל, במטרה לעמוד ביעד משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ("משרד התחבורה") לחשמול 60% מצי האוטובוס העירוני בישראל עד לשנת 2026.<sup>68</sup>

מגמה זו המקודמת זה מספר שנים על ידי ממשלות ישראל, לצד תקציבים המוקצים להקמת תשתיות לטעינת רכבים חשמליים ובדגש על התחבורה הציבורית, מובילות את החברות הממשלתיות ומפעילי ציי הרכב הגדולים לבחון את מגוון פתרונות הטעינה לעומק בכדי לתכנן את המעבר לשימוש בהנעה חשמלית, כאשר מטרתם לצמצם את ההשקעות הנדרשות ולוחות הזמנים למימוש רחב היקף של מעבר זה. מאחר והטכנולוגיה של החברה מאפשרת שימוש משותף בתשתית הטעינה וללא הפרעה לפעילות השוטפת, המענה אותו היא

<sup>66</sup> תחזית של משרד האנרגיה והתשתיות מציגה: בשנת 2030 צפויה התחבורה החשמלית בישראל לצרוך כ-6% מהביקוש לחשמל במשק וכ-15% מהביקוש בשנת 2050, ספטמבר 2023

<sup>67</sup> [משרד האנרגיה והתשתיות השיק בכנס אילת-אילת כלי חדש שיסייע לרשויות מקומיות, לאזרחים ולחברות הטעינה לנצל באופן אופטימלי את תשתיות הטעינה במרחב הציבורי, פברואר 2024](#)

<sup>68</sup> עוד על תוכנית תת"ל ועדכונים שהתקבלו בשנה הראשונה פה: [תוכנית תת"ל/130 חשמול תחבורה ציבורית](#)

מספקת למפעילי צי רכב, בדגש על ציי תחבורה ציבורית, הינו, להערכת החברה, איכותי וזול משמעותית ביחס לפתרונות אחרים הקיימים בשוק, בשכלול עלויות הרכב והתפעול הכרוכים במעבר לצי חשמלי.

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

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

בנוסף, כחלק ממדיניות האקלים הלאומית של ישראל, ממשלת ישראל מקדמת מנגנון מיסוי פחמן באמצעות העלאת שיעורי הבלו ומס הקנייה על דלקים מאובנים (דלקים פוסיליים). בהתאם לכך פרסם משרד האוצר טיוטות של תיקון לצו בלו על דלק (הטלת בלו), התשס"ה-2005, ותיקון לצו תעריף מכס ופטורים ומס קנייה על טובין, התשס"ז-2017. אם התיקונים לתקנות אלה יאושרו, מנגנון מיסוי הפחמן ייצור העלאה הדרגתית של הבלו (ומס הקנייה) על סוגים שונים של דלקים מאובנים, לרבות גז טבעי, החל מה-1 בינואר 2023 ועד 2028. בטווח הקצר, מס זה צפוי להעלות את מחירי החשמל בישראל.<sup>69</sup> הממשלה פרסמה לאחרונה מנגנון מיסוי פליטות גזי חממה ומזהמים מקומיים ועדכון באשר לשיעורי הבלו ומס הקנייה לכל סוגי הדלק.<sup>70</sup>

בהקשר זה יצוין כי המוצרים והשירותים של החברה נועדו לסייע בתהליך הפחתת פליטת גזי חממה ובמעבר לכלכלה דלה או נטולת גזי חממה ובהתאם, צפויים לעלות בקנה אחד עם מדיניות האקלים של ישראל. יצוין, כי במהלך 2022 פרסמה החברה מחקר שבצעה בשיתוף עם פרופ' קנת' גיליאם מאוניברסיטת ייל, ממנו עלה כי מוצרי החברה יכולים להפחית באופן משמעותי פליטות פחמן.<sup>71</sup>

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

<sup>69</sup> עוד על הרגולציה המתגבשת לגבי תמחור פחמן בישראל: [הרגולציה המתגבשת לגבי תמחור פחמן בישראל – תמונת מצב, ברנע, 2022](#)

<sup>70</sup> [ממשלה אישרה מנגנון מיסוי פליטות גזי חממה ומזהמים מקומיים, ינואר 2024](#)

<sup>71</sup> New research suggest global CO2 emissions can be reduced by 1% year-on-year with wireless EV charging technology, Electreon, 2022

על הנתונים שבידי החברה למועד הדוח, ואשר אינו וודאי, שכן הוא מושפע ממכלול גורמים אשר אינם בשליטתה של החברה ונתון בין היתר להשפעת הגורמים המפורטים לעיל ובמסגרת גורמי הסיכון בתחום פעילותה של החברה (כמפורט בסעיף 31 להלן).

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

### 8.1. כללי

למועד הדוח, פועלת החברה בתחום פעילות אחד - מחקר ופיתוח של מערכת טעינה אלחוטית של רכבים – סטטית ודינאמית, כמפורט בסעיף 16.1 להלן.

### 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. עם זאת, במהלך תקופת הדוח ולמועד פרסומו, ממשיכה החברה לפעול למען כריתתם והוצאתם לפועל של הסכמים למכירה, התקנה ותפעול של מוצרי החברה, כחלק מתהליך המעבר משלב הפיתוח לשלב המסחרי.

8.2.2. החברה מפתחת מגוון פתרונות טעינה אלחוטית על מנת לתת מענה לצרכיהם של שני שווקים מרכזיים: (א) מפעילי ציים בתחומים שונים, לרבות, אך לא רק, ציי אוטובוסים, מערכות תחבורה מהירה המתבססים על אוטובוסים (BRT), ציים לתחבורה משותפת על פי דרישה, ציי הובלות ארוכות טווח ציי שילוח לסביבה העירונית ולכבישים בין עירוניים; ו-ב) רכבים פרטיים, לרבות למוניות.

8.2.3. כמפורט לעיל, שוק הטעינה של רכבים חשמליים צומח במהירות כאשר סך המכירות של מכוניות חשמליות גדל יותר מפי שלוש בשלוש השנים האחרונות.<sup>72</sup> שוק תשתיות הטעינה לציי העולמי מוערך כי יגיע לשווי של עשרות מיליארדי דולרים עד לשנת 2030 וימשיך לגדול בצורה דרמטית עד שנת 2040.<sup>73</sup> שוק השירותים הנוספים לפתרונות טעינה לציי רכבים צפוי לגדול לגודל שוק של מיליארדי דולר עד לשנת 2030.<sup>74</sup> צי הרכבים החשמליים העולמי, הכולל רכבים בבעלות פרטית, צפוי לגדול בצורה דרמטית עד שנת 2030, מ-7.8 מיליון רכבים לכ-95 מיליון רכבים, כאשר כמות האוטובוסים העירוניים והרכבים המסחריים הקלים צפויה לגדול במהירות הגבוהה ביותר.<sup>75</sup> גם שוק הרכבים הפרטיים צפוי לגדול באופן משמעותי, וההערכה היא כי עד שנת 2023, יהיו בין 226 ל-230 מיליון רכבים חשמליים על הכביש.<sup>76</sup>

<sup>72</sup> [Electric Vehicles, IEA, July 2023](https://www.iea.org/press-releases/2023/07/07/iea-forecast-electric-vehicles-to-reach-10-million-in-2023)

<sup>73</sup> <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

<sup>74</sup> הודעה לעיתונות – התייחסות בנק ישראל להתפתחויות הכלכליות בעקבות התפשטות נגיף הקורונה מיום 4 במרץ 2020. <sup>75</sup> Coronavirus: the world economy at risk של ה-OECD מיום 8 במרץ 2020.

<sup>76</sup> [Global EV Data Explorer, IEA, April 2023](https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/global-ev-outlook-2023) under "Global EV Data" there is a link for the CSV download of the data set

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

רכבים חשמליים (באלפים)		
2030	2020	ענף
3,130	515	ציי אוטובוסים <sup>77</sup>
13,466	935	ציים משותפים על פי דרישה <sup>78</sup>
15,210	370	משאיות וטנדרים להובלות וציי משלוחים <sup>79</sup>
31,806	1,820	סה"כ שוק "ציי רכבים"
בין 226,000 ל- 230,000	3,200	הערכות לגבי Passengers Vehicles

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

טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, וטרם נוצרו לחברה הכנסות משמעותיות בגינה. האמור בסעיף זה לעיל, לרבות השינויים הצפויים בתחום הפעילות בעתיד, מתבסס בעיקרו על הערכות ואמדנים סובייקטיביים של החברה על בסיס הנתונים המצויים בידיה למועד זה. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים.

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

לפרטים בדבר מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על פעילותה של החברה, ראו סעיף 8.7.3 להלן.

<sup>77</sup> <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/global-ev-data-explorer>

<sup>78</sup> ש.ם.

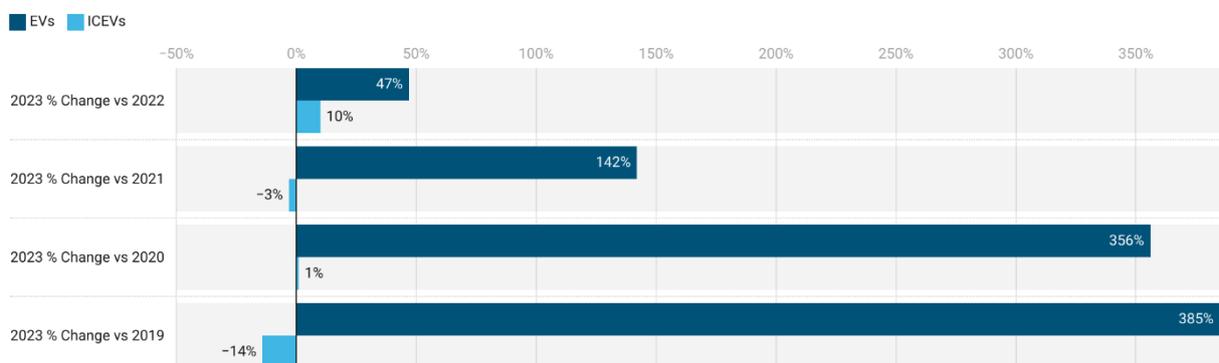
<sup>79</sup> ש.ם.

#### 8.4. שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

בראיית החברה, שוק הטעינה של רכבים חשמליים קשור בצורה מהותית לשוק הרכבים החשמליים, אשר חווה קפיצת מדרגה משמעותית במהלך 2023 ביחוד בסין, אירופה ובארה"ב. כך, על פי ה- World Economic Forum כיום מתוך כל שבעה רכבים הנמכרים באופן גלובלי, אחד הינו חשמלי. בסין המגמה חזקה עוד יותר, מתוך כל ארבעה רכבים אשר נמכרים, אחד הינו חשמלי.<sup>80</sup>

כפי הניתן לראות בתרשים הבא, קצב המכירות של רכבים חשמליים תופס תאוצה משמעותית לעומת שוק רכבי הבעירה הפנימית.<sup>81</sup>

US BEV & ICEV Sales Trends – 2023 vs. 2022, 2021, 2020, 2019 (% Change)



Figures from a few brands are missing since they do not report them.  
Source: Automakers, CleanTechnica · Created with Datawrapper



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

הגידול בשימוש ברכבים חשמליים במהלך 2023 גרם גם לגידול משמעותי במספר הקילומטרים שרכבים אלו נוסעים ולעליה בשימוש ברכבים חשמליים גדולים, בעיקר בקרב ציים מסחריים שמאמצים בצורה גוברת את נושא התחבורה החשמלית.

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

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

#### 8.6. שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

תחום פעילותה של החברה נוגע באופן ישיר לחידושים טכנולוגיים בתחום האנרגיה ובתחום הטעינה החשמלית של רכבים. כך למשל, תעשיית הרכב נמצאת בחיפוש מתמיד ואינטנסיבי אחר פיתוחים חדשים בכל הנוגע לאופני העברת אנרגיה, סוגי סוללות וגודל סוללות. בדומה לכך, מדינות, רשויות ציבוריות

<sup>80</sup> [1 in 7 cars sold globally now is electric, World Economic Forum, March 2023](#)

<sup>81</sup> [CleanTechnica, US BEV & ICEV Trends, 2023 vs. 2022, 2021, 2020, 2019, CleanTechnica 2023](#)

אוניברסיטאות ומכוני מחקר שותפים אף הם לתנופת המחקר והפיתוח הטכנולוגי בהיבטים אלה. המדובר מטבע הדברים בתחום הנהנה משינויים טכנולוגיים תדירים, וכחברת מחקר ופיתוח החברה רואה עצמה כחלק מהשינויים הטכנולוגיים המאפשרים פיתוח של טכנולוגיות טעינה אלחוטיות של רכבים.

## 8.7. גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

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

### 8.7.1. מומחיות, ידע ושימוש בטכנולוגיות חדשניות ומתקדמות

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

החברה עוסקת באופן פעיל בפיתוח הטכנולוגיה שלה במשך למעלה מעשור, במהלכו העמיקה את הידע והמומחיות שלה בטכנולוגיית טעינה אלחוטית, ייצרה את המרכיבים העיקריים של הטכנולוגיה שלה ופרסה את הטכנולוגיה המשולבת שלה בכבישים עירוניים ובין עירוניים, כחלק מפיילוטס ופרויקטים מסחריים עם גופים ממשלתיים, עירוניים ופרטיים, במסגרתם מפתחת החברה מערכות יחסים מתמשכות עם הגופים כאמור.

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

### 8.7.2. שיתופי פעולה אסטרטגיים ומוניטין

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

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

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

במהלך שנת 2023, ניתן לראות כי החברה צעדה צעד קדימה אל עבר העמקת השותפות והפעילות המשותפת עם חלק משותפיה האסטרטגיים (לפרטים אודות שיתופי הפעולה האסטרטגיים של החברה, בין היתר, בהקשר של השיווק וההפצה, ראו סעיף 11 להלן), וכן כי נוצרו שיתופי פעולה אסטרטגיים חדשים, שיש באפשרותם לקדם בצורה משמעותית את פעילות החברה ואת מסחור הטכנולוגיה שלה (ראו סעיף 28.2.5 להלן).

### 8.7.3. חקיקה ותקינה

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

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

היות וטעינה חשמלית אלחוטית של רכבים חשמליים הינה טכנולוגיה בתחילת דרכה, נדרשת הסדרה של התקינה בתחום זה. החברה נטלה חלק פעיל בקבוצות הבינלאומיות הממונות על הליך הסדרת התקינה של טעינה אלחוטית. למועד הדוח, קיימות שתי ועדות תקינה בינלאומיות - הוועדה הבינלאומית (IEC) של האיחוד האירופי ו-SAE האמריקאית. הצוות הטכני של החברה לוקח חלק פעיל ומספק מומחיותו הטכנית לוועדות האמורות לצורך גיבוש תקינה של טעינה אלחוטית באמצעות התקנים (המאושרים) IEC 61980 ו-SAE J2594, אשר עוסקים בהעברת אנרגיה אלחוטית לצורך טעינה של רכבים חשמליים (בעיקר במקומות חנייה מוסדרים), וכן התקנים העתידיים IEC 61980-5/-6 (או בשמו הקודם IEC 63243) וגם SAE J2954/3 שעוסקים במערכות טעינה אלחוטית לכבישים. תקנים אלו מתארים את הטכנולוגיה, ההגדרות והדרישות ממערכת הטעינה הן מבחינת רשת החשמל והן מבחינת החיבור לרכב, וכן את רמות הקרינה המותרות בתוך הרכב ומחוצה לו ואת אופן העבודה בין היצרנים השונים וחברות הטכנולוגיה (המפתחות מטענים ותשתית רלוונטית התומכת טעינה). עם זאת, לחברה אין יכולת להעריך האם ומתי התקנים IEC 61980-5/-663243 וגם SAE J2954/3 יאושרו ויפורסמו.

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

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

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

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

בדרישות התקן Regulation No. 10 (בסעיף זה - "התקן")<sup>82</sup>. התקן התקבל לאחר תהליך ארוך שכלל בדיקות של מקלט הרכב ויחידת הניהול במעבדה מובילה באירופה, אשר במסגרתן נבדקו, בין היתר, פליטה של קרינה אלקטרומגנטית, חסינות מפליטה אלקטרומגנטית ממקורות חיזוניים, חסינות בפני מתחי יתר בסביבת רכב, עמידות בפני תנאי סביבה ורעידות. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 22 בספטמבר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-148074), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

בנוסף, מוצרי החברה כפופים לתקני איכות ולתקני מוצרי חשמל ISO מקומיים ובינלאומיים המיועדים לשימוש בסביבה עירונית. כמו כן, כל תחום שיפוט עשוי לדרוש מהחברה לדבוק בדרישות ציות ורישוי נוספות, אף מעבר לסטנדרטים הבינלאומיים. למועד הדוח החברה הוסמכה לתקני ISO9001 עבור תהליך הייצור, שיווק ומכירה של תשתית הטעינה וכן החברה עברה מבדק מעקב שבוצע על ידי מכון התקנים לעמידה בתקן ISO27001 עבור אבטחת מידע, יישום, הפעלה, ניטור, סקירה, תחזוקה ושיפור של מערכת ניהול אבטחת מידע של החברה; לתקן ISO 14001 (איכות סביבה); ולתקן ISO 45001 (בטיחות, גהות ובריאות בעבודה).

במהלך חודש נובמבר 2023, איגוד ההנדסה והתקינה האמריקאי SAE International, אשר מתאם פיתוח תקנים טכניים בתעשיות התחבורה על בסיס שיטות עבודה מומלצות בתעשייה, בחר במתודולוגיית המיקום האלחוטית שהציעה אלקטריאון ("DIPS") עבור התקן העולמי SAE J2954. DIPS פועלת על ידי שימוש בשדה מגנטי בין מכלול הקרקע (סליל טעינה בכביש) לבין מכלול הרכב (מקלט הרכב) כדי להנחות ישור מדויק לטעינה. ארגון התקימה ציין בהחלטתו כי עם הצמיחה המהירה באימוץ רכב חשמלי, הסתמכות רק על טעינת פלאג-אין אינה מאפשרת הפעלה נוחה ויעילה של הרכב החשמלי, בעוד שהטעינה האלחוטית מאפשרת טעינת רכבים חשמליים במהירות ובבטחה, תוך ביטול חרדת טווחים, והורדת העלויות הכוללות של בעלות על רכב חשמלי בין היתר באמצעות הפחתת צרכי קיבולת הסוללה. עוד צוין כי מערכת העברת הכוח האלחוטית של החברה, המשמשת כבסיס למתודולוגיית המיקום האלחוטית שנבחרה, מאומתת בשטח עבור תקן SAE J2954, ומאפשרת טעינה אלחוטית אמינה דרך סלילים המוטבעים בכבישים ובמקומות חניה.<sup>83</sup> בהמשך להחלטת ה-SAE לעיל, תקיים החברה תהליך של שילוב הקנין הרוחני שלה בנושא של מתודולוגיית המיקום שפיתחה כחלק מהסטנדרט הרלוונטי בתחום. תקן SAE J2954 המעודכן החדש, המתוכנן להתפרסם ב-2024, יכלול מפרטים עבור ישור עדין, התאמה/אימות ובדיקות ישור בין סליל הכביש והמקלט.

כמו כן, ביום 31 ביולי 2023, קיבלה החברה הבת הגרמנית Electreon GmbH הודעה רשמית מקרן אקלים וטרנספורמציה של המשרד הפדראלי לכלכלה ואקלים בגרמניה לפיה אושרה בקשת החברה הבת בגרמניה לקבלת מימון לפרויקט נוסף בגרמניה, במסגרתו צפויות מערכות הטעינה החשמלית האלחוטית של החברה להיות מותקנות במקטע "כביש חשמלי" חדיש בגרמניה, וכן צפויה להתבצע עבודה משותפת עם חברות הקונסורציום המרכיב את הפרויקט, למימוש ותיקוף הטכנולוגיה שפיתחה החברה למדידה ולחיוב של טעינה אלחוטית ברכב הנמצא בתנועה או בחנייה, וכן לאימוצה כחלק

<sup>82</sup> Regulation No. 10 הוא התקן הבינלאומי של האומות המאוחדות (United Nation) לתאימות אלקטרומגנטית. התקן עוסק באימוץ מרשמים טכניים אחידים לכלי רכב גלגליים (Wheeled Vehicles), ציוד וחלקים הניתנים להתאמה ו/או לשימוש בכלי רכב גלגליים כאמור, ובתנאים להכרה הדדית באישורים הניתנים על בסיס מרשמים אלה.

<sup>83</sup> <https://www.sae.org/news/press-room/2023/11/sae-announces-alignment-methodology-for-wireless-ev-charging>

מהסטנדרט המקובל ברכבים חשמליים בגרמניה, שהיא מובילת שוק עולמית בתחומים אלה, להבנת החברה. להרחבה, ראו סעיף 16.3.17 להלן.

נכון להיום, החברה נוטלת חלק במספר ועדות עבודה כדי לקדם ולפתח את הסט הראשון של סטנדרטים בינלאומיים שיאפשרו להעברת כוח אלחוטי סטטי ודינאמי לטעינת רכבי EV תוך כדי תנועה, כולל: (א) ISO 5474-4 (קלה); (ב) ISO 5474-6 (שימוש כבד); (ג) IEC 61980-4 (WPT בהספק גבוה); (ד) IEC 61980-5 (WPT דינאמי; נקרא בעבר IEC 63243); (ה) IEC 61980-6 (ספציפי עבור MF דינאמי WPT, שנקרא בעבר IEC 63381); (ו) SAE J2954/2 (דוח מידע טכני) עבור רכבי EV כבדים; (ז) SAE J2954/3 (WPT דינאמי).

נכון לעכשיו, החברה תואמת לתקני WPT להלן: (א) IEC 61980-1; (ב) ISO 19363 בטיחות עבור הרכבת רכב MF-WPT; (ג) סלילי הפלחים הסגמנטים התת-קרקעיים עומדים גם בתקן IP68, לפי IEC 60529: 1989/AMD2: 2013/COR1: 2019.

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

בנוסף במהלך שנת הדוח, החברה עברה מבדק הסמכה לעמידה בתקן ECE R10, שעניינו תהליכי הייצור בחברה.

#### 8.7.4. יכולות החברה ביישום הטכנולוגיה שלה

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

בהקשר זה יצוין כי במהלך תקופת הדוח, כחלק מהפרויקט המשותף לחברה ולחברת (Electric) EnBW Services Company) במדינת באדן וירטמברג בגרמניה, המשלב בין שני מוצרי החברה (מערכת הטעינה הדינאמית והסטטית), השלימה החברה בתוך פרק זמן קצר של כ-8 חודשים את עבודות ההקמה של המקטע הדינאמי הראשון של הפרויקט, שאורכו כ-400 מטרים, וכן את התקנת שתי העמדות הסטטיות. בהמשך לכך, במהלך חודש נובמבר 2023, החברה השלימה את עבודות הארכת המקטע הדינאמי לאורך של כ-1 ק"מ (להרחבה, ראו סעיף 0 להלן).

בנוסף, במהלך הימים 21 עד 25 באפריל 2023, הדגימה החברה את יכולות טכנולוגיית הטעינה הדינאמית פרי פיתוחה, ואת בשלות המוצר, באמצעות קיום נסיעה רצופה במשך 100 שעות ברכב

חשמלי מסוג טויוטה RAV4, ללא עצירה לטעינה. מועד האירוע נקבע בשיתוף עם יריד EcoMotion, ומשתתפי היריד, כמו גם אורחים, שותפים אסטרטגיים של החברה בתעשייה ובמדינות בהן פועלת החברה, ומשקיעים, נכחו באירוע לציון ההישג הטכנולוגי, אשר התקיים במטה החברה בבית ינאי. הנסיעה התקיימה במסלול שהוקם במטה החברה, והתאפשרה באמצעות התקנת המערכת הדינאמית ו"חישמול" של 25% (בלבד) מהמסלול. סך הכל, במהלך 100 שעות הנסיעה הרצופות האמורות, נסע הרכב כ-1,942 ק"מ, בלי כל צורך בעצירה לטעינה. כמו כן, באמצעות הטעינה במערכת הדינאמית נחסכו פליטות פחמן דו חמצני (CO2) (לעומת רכב המונע מבנזין) בהיקף של כ-373 ק"ג.

נוסף על האמור בקשר עם טכנולוגיית הפריסה, עומלת החברה על ייעול וקיצור תהליך האינטגרציה של המקלט פרי פיתוחה, לכלי רכב שונים. בהקשר זה, שיתוף הפעולה של החברה עם דנסו וטויוטה, לרבות בכל הנוגע לתכנון ולייצור של After Market Kit שתאפשר התקנה מהירה של המקלט על כלי רכב קיימים מסוגים שונים, עשויה להוות בשורה של ממש בכל הנוגע ליישום הטכנולוגיה בשוק הרכבים הפרטיים (להרחבה, ראו סעיף 225.2 להלן).

#### 8.7.5. איכות כוח האדם

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

#### 8.8. שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

במהלך השנה, החלה החברה לעבוד עם מספר ספקים חדשים, בעיקר בתחומים של ה-PCBA והמכניקה, על מנת להוזיל מחירים, להגדיל את כושר הייצור וכדי למזער סיכונים הנובעים מהעבודה עם מספר מצומצם של ספקים. יחד עם זאת, נכון למועד הדוח, החברה עדיין מסתמכת על מספר מצומצם של ספקים ויצרנים לייצור ואספקה של חומרי הגלם הדרושים לייצור סלילים, קבלים ונחושת.

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

#### 8.9. מחסומי הכניסה והיציאה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

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

##### 8.9.1. חסמי כניסה עיקריים

#### (1) גיוס הון ומימון

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

בהנחה של השלמת שלב המחקר והפיתוח, המעבר לשלב הייצור וההקמה של מיזמים עירוניים בתחום התחבורה החשמלית בשוקי היעד הפוטנציאליים של החברה, דורש אף הוא מימון. כך גם ביחס למיזמים מסחריים, לרבות הפעלה, שיווק והקמת ערוצי הפצה בתחום התחבורה החשמלית בשוקי היעד הפוטנציאליים של החברה.

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

## **(2) רגולציה**

על אף פעילות החברה בנושא, ולמרות ההתקדמות בהטמעה ובתקינה של טכנולוגית טעינה אלחוטית דינאמית (כמפורט בסעיף 8.7.3 לעיל) והסכם החברה עם טויוטה ודנסו, במסגרתו התחייבו הצדדים לקדם את הסטנדרטיזציה בתחום הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים פרטיים, כל שוק וטריטוריה בהם פועלת או תפעל בעתיד החברה עשויים להגיב באופן שונה לטכנולוגיה, ועשויים לדרוש עמידה בדרישות נוספות וחובות רישוי מעבר לדרישות שיקבעו בתקנים בינלאומיים. במקרים כאמור, החברה עשויה להחליט כי אין זה תואם את האינטרסים האסטרטגיים שלה להמשיך ולפעול בשוק או בשטח מסוימים. בנוסף, יתכן שהתקנים הבינלאומיים לא יאושרו או יאושרו באופן שונה מציפיותיה של החברה או שהחברה עלולה שלא לעמוד בתקנים האמורים.

## **(3) יצירת שיתופי פעולה**

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

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

## **8.9.2. חסמי יציאה עיקריים**

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

## **8.10. תחליפים למוצרי תחום הפעילות והשינויים החלים בהם**

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

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

8.10.1. אמצעי טעינה חוטיים סטטיים

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

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

- (1) שטח פיזי - עמדות הטעינה הסטטיות דורשות הקצאת שטח נדל"ן בדומה לעמדות תדלוק. הקצאת הנדל"ן מצמצמת את שטחי התמרון ואת מספר מקומות החניה הזמינים במסוף.
- (2) חיבור ידני - קיים סיכון תפעולי בכך שחיבור הכבל לשקע הטעינה ברכב לא יעשה כראוי וללא בדיקה ידנית שאכן זורם חשמל לסוללה. כתוצאה מכך, יתכן שהרכב לא יהיה מוכן לפעילות בתחילת היום.
- (3) גודל - ככל שמתח הטעינה גדל כך גדל גם עובי כבל הטעינה ומשקלו. כתוצאה מכך, גדל גם הקושי הפיזי בהפעלתו ובמרווח התפעול הנדרש לשם כך.
- (4) בלאי ושחיקה - קיים בלאי בחיבורים הפיסיים לרכב ובכבלי הטעינה. כמו כן, קיים חשש מקריעת כבלים ומפגיעה פיזית בעמדות הטעינה במהלך תמרוני רכבים במסוף.
- (5) נראות - מקבלי החלטות עירוניים נרתעים מריבוי עמדות טעינה פיסיות במסופי תחבורה ציבורית הממוקמים בלב הערים, משיקולים של נראות המרחב העירוני.
- (6) חיבור לרשת החשמל – העלויות שבפריסת רשת חשמל אשר יכולה לתמוך בעמדות טעינה הינה יקרה ומסובכת ומעמיסה על רשת החשמל.

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

- (1) שטח פיזי - לא נדרש שטח נוסף למיקום עמדות טעינה מאחר ואלו מוטמנות מתחת לקרקע של החניות הקיימות.
- (2) חיבור אלחוטי - חיבור אלחוטי אינו דורש תפעול ידני של הכבלים, אינו מייצר שחיקה של רכיבי הטעינה באוטובוס ומצטמצמת האפשרות לפגיעה פיזית במערכת עקב תמרון רכבים.
- (3) השפעה על המרחב העירוני - למערכת תת קרקעית אלחוטית אין השפעה על נראות המרחב העירוני ורכיביה אינם מייצרים הפרעה פיזית לתפעול המסוף.
- (4) הקלה על עומס רשת החשמל – הגמישות בשעות הטעינה ובמיקום הטעינה מאפשר להקטין את החיבור לרשת החשמל, הדבר לא רק מקל על התפעול אלא גם חוסך כסף רב.

נוסף על היתרונות המפורטים לעיל, ומאחר שמערכות הטעינה האלחוטיות של החברה אינן מצריכות מקום פיזי ואינן מפריעות להתנהלות השוטפת במסוף או חיבור פיזי לשקע הטעינה, ניתן לפרוס את

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

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

תחומי השוואה	טעינה חוטית	טעינה אלחוטית
שטחים נדרשים	כ-2.5 מ"ר לעמדה / רצועה ברוחב של כ-1.5 מ' לשורת עמדות.	לא נדרש מקום פיזי, התשתית הינה מתחת לפני הקרקע.
היבטי תפעול	נדרש חיבור ידני ונדרש לוודא זרימת חשמל לסוללה.	הטעינה מתבצעת ללא התערבות חיצונית.
היבטי אחזקה	פגיעה פיזית בעמדות, קריעת כבלים, שחיקת חיבורי טעינה, אחזקת כלל העמדות.	אחזקת רכיבי יחידת ניהול בלבד.
נראות	נראות מלאה של עמדות הטעינה והכבלים	אין - התשתית מתחת לפני הקרקע.
גודל חיבור	בחניוני טעינה נדרש חיבור זמין בהיקף משמעותי על מנת לתמוך בטעינת כלי הרכב בו זמנית	ניתן להקטין את גודל חיבור הטעינה באמצעות פריסת תשתית דינאמית או סטטית במגוון אזורים (Opportunity Charging)
הספקי טעינה (לעמדה)	150 קילוואט כאשר עמדות טעינה מהירות של DC מספקות 350 kW <sup>84</sup>	עד 240 קילוואט (ביחידת הניהול LSMU)
יכולות טעינה מזדמנת (Opportunity Charging)	לא מתאפשרת במהלך הפעילות היומית מאחר שנדרש חיבור פיזי לעמדות בתאי החניה בלבד.	ניתן לפרוס תשתית ברציפי העלאה, הורדה ונתיבי המתנה לטעינה במהלך הפעילות היומית.
עלויות פריסה	עמדות יקרות מחוברות ישירות לתשתית החשמל ועלויות גודל חיבור חשמל גבוהות בחניוני הטעינה.	עמדות זולות מחוברות ליחידת בקרה מרכזית וגמישות בפיזור גודל חיבור החשמל למספר אזורים ובכך הקטנת גודל החיבור.

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

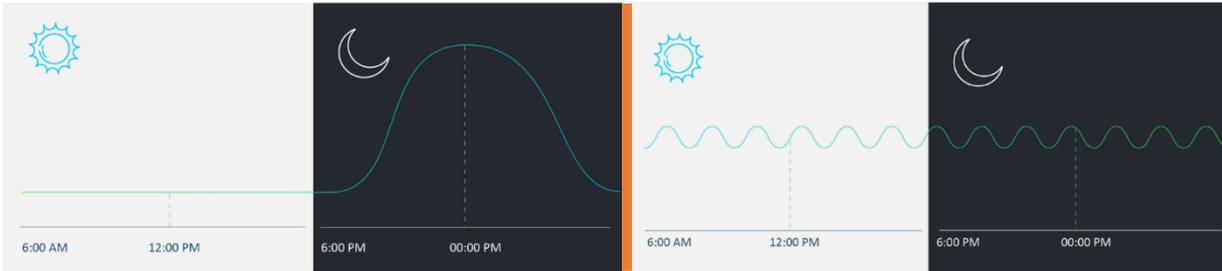
יתרון נוסף של מערכות החברה, לעומת הפתרון של החיבור הקווי לחשמל, הוא הטעינה מזדמנת (Opportunity Charging)

בהמשך לטבלת ההשוואה בין טעינה חוטית לטעינה אלחוטית, אחת מיתרונותיה של הטעינה האלחוטית (בין אם דינאמית או סטטית) היא שטעינה זו פותחת בפני ציים מסחריים (אוטובוסים, משאיות חלוקה, מוניות וכיו"ב) את האפשרות לטעון את הרכב במשך שעות פעילות הצי. כך למשל,

[U.S. Department of Transportation, Charger Types and Speeds](#)<sup>84</sup>

יוכל הצי לטעון באופן סטטי (בחניות או בתחנות הפזורות לאורך מסלול הצי), וגם דינאמי (על מקטע של כביש חשמלי שהצי נוסע בו באופן תדיר). טעינה מזדמנת תוכל להשתלב או להחליף את טעינת הלילה של ציים כמו אוטובוסים. טעינה מזדמנת תאפשר להאריך את שעות פעילות הצי, לבזר את זמן הטעינה ולהפחית את העומס על רשת החשמל, ולהקטין את גודל סוללת הרכב.

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



רשת החשמל בעת טעינת לילה בלבד

רשת החשמל עם טעינה מזדמנת לאורך היום והלילה

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

#### 8.10.2. אמצעי טעינה חוטיים דינאמיים

למיטב ידיעת החברה, כיום נמצאות בפיתוח מספר טכנולוגיות המעבירות חשמל מהכביש לרכב תוך מגע פיזי עם הכביש באמצעים שונים. עם זאת, למיטב ידיעת החברה, אין כיום טכנולוגיה בשלה מסוג זה. לפרטים על התחרות בתחום, ראו סעיף 12 להלן.

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

לפרטים אודות התחרות בתחום הפעילות, ראו סעיף 12 להלן.

### 9. מוצרים בפיתוח

#### 9.1. כללי

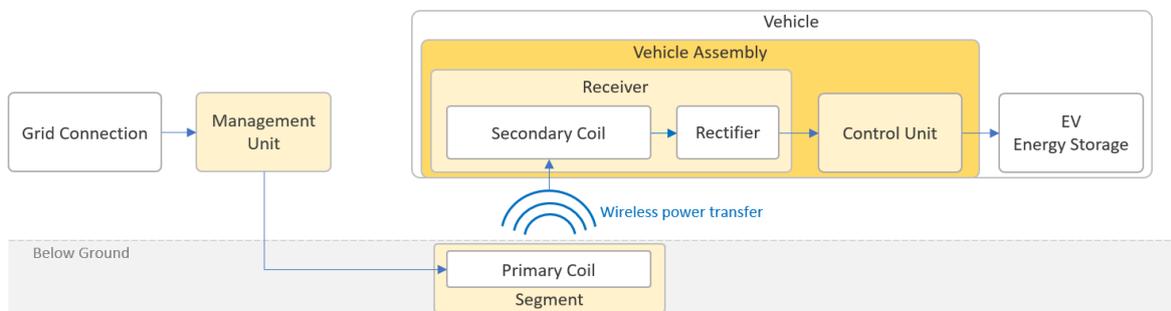
נכון למועד הדוח, החברה עוסקת במחקר ופיתוח של מערכות טעינה אלחוטיות לרכבים חשמליים - פתרונות טעינה סטטיים ודינאמיים לרכב חשמלי, ובפיתוח מוצרים משלימים, כמפורט בסעיף 16.1 להלן. החברה היא חברת טכנולוגיה ורובם המכריע של עובדיה מתמקדים בפעילויות מחקר ופיתוח. הטכנולוגיה והמוצרים מפותחים בתוך החברה לצורך הצלחה בתחום הטעינה האלחוטית. מערכת הטעינה האלחוטית פרי פיתוחה של החברה ומרכיביה נמצאים בפיתוח במשך שנים רבות ומשתפרים כל העת בהתאם למשוב המתקבל מהפיילוטים והפיתוחים בעולם הטעינה האלחוטית.

כאמור בסעיף 8.7.3 לעיל, במהלך הרבעון השלישי של 2021, קיבלה החברה אישור רשמי מהרשויות המוסמכות בהולנד, לפיו מקלט הרכב ויחידת הניהול פרי פיתוחה, המשמשים מרכיבים משמעותיים במערכת הכביש החשמלי האלחוטי של החברה, עומדים בדרישות התקן Regulation No.10 לתאימות אלקטרומגנטית, אשר להערכת החברה, מהווה הישג חשוב לקראת סיום פיתוח המערכת של החברה שכן הוא מאפשר לחברה לשלב את מקלט הרכב פרי פיתוחה בכל כלי רכב. כמו כן, וכמפורט בסעיף 8.7.3 לעיל, החברה פועלת בתאימות לתקנים רבים בתחום, ומשתתפת ואף מובילה בוועדות תקינה בשלל היבטים הקשורים למוצרי החברה, במטרה לעצב את הסטנדרטים בתחום.

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

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

Energy Flow Diagram



האנרגיה במערכת היא אנרגיה המתקבלת מרשת החשמל הארצית, אותה המערכת ממירה לזרם חילופין משתנה בתדר 85KHz. כל קטע כביש תת קרקעי הוא באורך של מטרים ספורים, ובמקטעים קבועים, וניתן לשלוט בכל קטע בנפרד. יחידת התקשורת מנהלת את התקשורת בין הרכבים למערכת לצורך זיהוי, פתיחת ערוץ אנרגיה, יוזמה של טעינה, ויכולה להיות ממוקמת מעל או מתחת לפני השטח.

מקלט הרכב מפותח באופן גנרי (מידותיו עשויות להשתנות בהתאם לגודל רכב ספציפי ומאפייניו), ובכך מאפשר התקנה של מספר מקלטים במקביל על מנת להגדיל את כמות האנרגיה המועברת לרכב לפי הצורך. כך למשל, רכב פרטי יצויד במקלט אחד, אוטובוס יצויד בשלושה מקלטים ומשאיות יצוידו בעד שבעה מקלטים, כפי שממחישות התמונות הבאות:



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

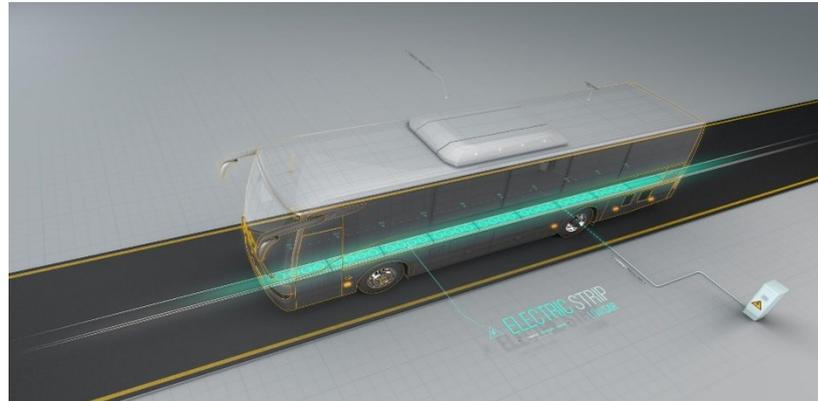
1. **דינאמי** - פתרון המיועד לטעינת כלי רכב בתנועה, כאשר הטעינה מתבצעת על מסלול הנסיעה היומיומי.
2. **סטטי** - פתרון המיועד לטעינה ניחת במסופי אוטובוסים, חניוני ציי רכבי שילוח, חניוני משאיות חלוקה, תחנות מנוחה, חניונים, חניות פרטיות וכדומה.



כמפורט בסעיף 3 לעיל, בשלב הראשון, החברה מייעדת את הפתרונות המוצעים על ידה, ככל שיושלם פיתוחם בהצלחה, לשוק התחבורה הציבורית החשמלית, רכבי חלוקה למרחק קצר (Last Mile) ומשאיות כבדות הנוסעות במסלולים קבועים, ופועלת במקביל על מנת להטמיע את מוצריה גם בשוק הרכבים הפרטיים, לרבות רכבים למוניות ורכבים שיתופיים (דוגמת Car2Go), הן באמצעות פיתוח משותף של רכבים פרטיים חדשים מותאמים למערכות החברה, והן באמצעות פיתוח ערכת טעינה אלחוטית המיועדת להתקנה על רכבים קיימים משלל סוגים (Aftermarket Kit), והכל באופן שיאפשר הפצת מוצרי החברה בסדרי גודל משמעותיים; בטווח הבינוני-ארוך, מתכוונת החברה לפעול לצורך קידום פריסת הטכנולוגיה בכבישים עירוניים ובינעירוניים ובמיקומים מתאימים, כך שתוכל להציע את הטכנולוגיה שלה לכל משתמשי הרכבים החשמליים; ובנוסף, להטמיע את מוצרי הטעינה האלחוטית לשוק הרכבים הפרטיים (passengers vehicles).

## 9.2. מערכת טעינה אלחוטית דינאמית - "הכביש החשמלי האלחוטי"

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



להלן תרשים סכמתי של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי:



לפרטים נוספים אודות המרכיבים השונים של המערכת אותה מפתחת החברה, לרבות שלבי הפיתוח, ראו סעיף 16.1 להלן.

יובהר, כי לאור אופיה של החברה כחברת מחקר ופיתוח ועל רקע העדר הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי החברה בתחום הפעילות ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצריה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הם נועדו עלולה השקעת החברה בפיתוח מוצריה לרדת לטימיון. כמו כן, תידרש החברה לגיוסי הון נוספים עד ליצירת תזרים מזומנים חיובי ממכירת מוצריה, אם בכלל, וככל שלא תצליח לגייס את ההון הנדרש יתכן כי לא תצליח להמשיך בפעילותה. בנוסף, כל ההערכות והאמדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת פיתוח מוצרי החברה, מועדי ההשלמה, ביצוע פיילוט ותחילת ייצור ושיווק) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד כהגדרתם בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות מי מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 להלן.

## 9.3. תיאור השווקים המיועדים של מוצרי החברה

### 9.3.1. ציי אוטובוסים עירוניים

מפעילים של ציי אוטובוסים מתמודדים עם אתגרים מרובים במעברם מהנעה באמצעות מנועי דיזל להנעה חשמלית. מבחינה תפעולית, טעינה לילית מגבילה את השימוש באוטובוסים בשל ההשבתה

הנדרשת לטעינה, ומגבלת טווח הנסיעה משפיעה על שעות הפעילות ותדירות השירות של ציי האוטובוסים. השימוש בטעינה מהירה במהלך הטעינה הלילית, במצב בו ישנם מספר אוטובוסים שעושים שימוש בתחנה, מוסיפה מורכבות בעת קביעת סדרי הטעינה בין האוטובוסים. כמו כן, טעינה מהירה עשויה לגרוע מאיכות הסוללה ובשל כך ביעילות האוטובוס. מנקודת מבט כלכלית, רכישת אוטובוסים עם סוללות גדולות יותר כרוכה בעלויות גבוהות משמעותית ותשתית הטעינה עשויה לתפוס שטח מהותי בתחנות עמוסות.

החברה שואפת להציע פתרון טעינה מלא, המותאם לצרכיו הייחודיים של מפעיל הצי, לאחר ניתוח דרישותיו התפעוליות, ובהתבסס על שלושת מצבי הטעינה: טעינה סטטית בתחנות אוטובוסים מרכזיות לטעינת לילה בשעות בהן האוטובוסים אינם פעילים, אזורי טעינה חצי דינאמיים בתחנות שבהן אוטובוסים יכולים לעצור לטעון בין נסיעות, לפני הנסיעה ובסופה וכן טעינה דינאמית לאורך נתיב הנסיעה של אוטובוס נתון.

להערכת החברה, על בסיס ניתוחים שביצעה של מספר רב של קווי אוטובוס שונים, נראה כי ניתן למקם באופן אסטרטגי את קטעי הדרך החשמליים לטעינה דינאמית במקטעים ספציפיים לאורך נתיב הנסיעה כדי לתמוך במספר רב של קווי אוטובוס ובאמצעות כך לענות על מרבית צרכי הטעינה של צי האוטובוסים.

### **בראית החברה, אלו הם יתרונות המערכת המפותחת על ידי החברה לשוק ציי האוטובוסים העירוניים:**

- בעלת פוטנציאל להביא להפחתת השקעות הוניות ברכש אוטובוסים חשמליים (כתוצאה אפשרית של הקטנת הסוללה) וכמות חיבורי החשמל (יחידת ניהול יכולה לנהל מספר עמדות טעינה לעומת עמדת טעינה קווית).
- בעלת פוטנציאל להוביל להפחתת עלויות התחזוקה והתפעול השוטפות בעזרת התבססות על תשתית טעינה תת קרקעית.
- טעינה לאורך שעות הפעילות ובזמנים "מתים" מאפשרת אופטימיזציה של גודל צי האוטובוסים על ידי העלאת זמן השירות שכל אוטובוס חשמלי מספק. בפרוייקט אלקטרה אפיקים הוכיחה החברה, הלכה למעשה, כי טעינה במהלך היום מגדילה את טווח הנסיעה של האוטובוס ומגדילה את הנצילות.
- בעלת פוטנציאל להוביל להפחתת הספק חיבור החשמל באמצעות תשתית טעינה דינאמית המאפשרת פריסה של חיבורי החשמל לאורך מקטעים רבים יותר.
- טעינה אוטומטית ללא תלות בנהג או בחיבור פיזי לטעינה לאור התבססות על מערכת טעינה אלחוטית ללא חלקים נעים.
- מערכת טעינה תת קרקעית מלאה ללא מרכיב ויזואלי המאפשרת הפחתת שטח חניון הטעינה.
- תוכנה לניהול טעינה חכמה עבור ציי האוטובוסים. התוכנה מאפשרת לתעדף שעות טעינה זולות ובכך להוזיל משמעותית את עלויות חשמול הצי.

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

### 9.3.2. ציים של רכב מסחרי למרחקים קצרים (Last Mile) (משאיות חלוקה עירוניות)

רכבים אלו מתאפיינים בכך שהם מבצעים נסיעות בטווחים יחסית קצרים ובכך שאינם פועלים 24/7, מה שמאפשר להם זמן להיטען במרכזי הלוגיסטיקה או ההפצה. בראיית החברה, הפתרונות הסטטיים של החברה הם אידיאליים לפעילות רכבים מסוג הזה, כאשר הם יכולים להיטען בזמן העמסה או פריקת סחורה, או בזמן החנייה בסוף המשמרת. ליתרונות טכנולוגיית החברה ביחס לתחליפים הזמינים בשוק, ראו סעיף 8.10 לעיל.

### 9.3.3. שירות למפעילי ציים משותפים (מוניות)

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

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

### 9.3.4. ציי הובלה ומשלוחים מנקודה לנקודה (P2P)

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

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

### 9.3.5. רכבים פרטיים לשימוש פרטי (Passengers Vehicles)

כמפורט לעיל, קיימת מגמה הולכת וגוברת של מעבר לשימוש ברכבים חשמליים, גם בקרב הנהגים הפרטיים ברכבי נוסעים. נכון למועד זה, דרך המלך לטעינת הרכבים האמורים היא באמצעות טעינה

קווית (על חסרונותיה של הטעינה הקווית, ראו הרחבה בסעיף 8.2.3 לעיל). בהמשך לשיתוף הפעולה עם חברת טויוטה וחברת דנסו בקשר עם פיתוחה של מערכת טעינה אלחוטית לרכבים קיימים (Aftermarket Kit), וחדשים (Integrated Solution) (ראה סעיף 25.2 להלן), ובהינתן שהפיתוח הנובע מהסכם זה יושלם ויוביל לייצור תעשייתי של המערכת החדשה, אזי שבטוח הבינוני-רחוק תתאפשר התקנה של המערכת החדשה על רכבים פרטיים, לשימוש ציבור הנוסעים הרחב, במתכונת של Business to Customer.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, ונכון למועד הדוח, ההכנסות ממכירת המערכת ומפרויקטים מסחריים אינן משמעותיות. האמור לעיל בהתייחס לשווקים הפוטנציאליים של מוצרי החברה ויכולתה של החברה לשווק מוצרים באופן מוצלח בשווקים אלה או בכל שוק פוטנציאלי אחר, משקפים אסטרטגיות עתידיות אפשריות של החברה בלבד ואין כל ודאות כי האמור יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים המהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים הנמצאים בידי החברה למועד הדוח ואשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

## 10. לקוחות

10.1. במהלך שנת הדוח עשתה החברה כברת דרך בכל הנוגע לבשלות המוצר שלה, בין היתר נוכח הפרויקטים הרבים בהם היא משתתפת ברחבי העולם, החברה הרחיבה את מאמצי הפיתוח העסקי שלה בחברות הבנות בהן היא פועלת בשבדיה, ארה"ב וגרמניה, כמו גם מאמצי הפיתוח המשמעותיים המבוצעים במטה החברה בישראל ובחברה הבת בגרמניה. בנוסף, נכנסה החברה לפעילות בשווקים חדשים בשוק הצרפתי והסיני, העמיקה את דריסת הרגל שלה באירופה ובישראל, יצרה שותפויות אסטרטגיות חדשות והעמיקה שותפויות אסטרטגיות קיימות עם גופים ציבוריים וגופים פרטיים.

בהמשך לכך, למועד הדוח, החלה החברה להתקשר בהסכמי "המשך" לפיילוטים שביצעה עם לקוחות קיימים, ובהסכמים מסחריים עם לקוחות חדשים. על בסיס הסכמים אלה, והתקשרויות פוטנציאליות נוספות, הציגה החברה צפי הכנסות ותקבולים מהסכמים מסחריים לשנים 2024-2025. לפרטים נוספים, ראו סעיף 29 להלן.

10.2. בכל הנוגע להתקשרויות בהסכמי "המשך" עם לקוחות קיימים עבורם ביצעה החברה מלכתחילה פרויקט פיילוט או הדגמה, הרי שלמועד הדוח כחלק מהפרויקט המשותף לחברה ולחברת EnBW (Electric Services Company) במדינת באדן וירטמברג בגרמניה, רשמה החברה התקדמות בביצוע והפעלה מסחרית של פרויקט החברה במדינה, כמו כן, זכתה החברה בפרויקט נוסף בגרמניה שיבוצע עם קונסורציום בהובלת חברת EnBW, להקמת כביש חשמלי, למימוש ותיקוף הטכנולוגיה למדידה ולחיוב

של טעינה חשמלית ברכב הנמצא בתנועה או בחניה, ולא ימוצה כחלק מהסטנדרט בגרמניה (ראו סעיף 0 להלן).

10.3. בכל הנוגע להתקשרויות עם לקוחות חדשים, בהתאם להסכם מול חברת אלקטרה אפיקים, להתקנה של תשתית טעינה אלחוטית ולמתן שירותי תמיכה, תפעול ותוכנה לתשתית הטעינה, בתמורה לתשלום בסך כולל של כ-6.5 מיליון ש"ח, אשר ישולמו לחברה בכפוף להעברתם ממשרד התחבורה לאלקטרה אפיקים. במהלך חודש נובמבר 2023, מסרה החברה את הפרויקט בהצלחה לאלקטרה אפיקים כשהוא מוכן ומאושר לשימוש (ראו סעיף 16.3.9 להלן); זכתה החברה במכרז שהתפרסם בנובמבר להקמת פיילוט למערכת טעינה אלחוטית דינאמית לרכבים חשמליים וכן זכתה החברה במכרז במסגרת פרויקט Charge As You Drive בצרפת; בהמשך להתקשרות עם החברה הכלכלית קיסריה מחודש מרס 2023, התקנת מערכת הטעינה האלחוטית התבצעה במהלך חודש אוגוסט 2023, והשקה רשמית של הקו התקיימה ב-12 בדצמבר 2023 (ראו סעיף 16.3.16 להלן).

כאמור לעיל, החברה פועלת במרץ על מנת ליצור קשרים עם שותפים אסטרטגיים פוטנציאליים העוסקים בתחומי התחבורה, התשתיות, החשמל והאנרגיה, בישראל ובעולם, לצורך קידום, שיווק והפצה של מוצריה לשוקי היעד ומקדמת שיתופי פעולה עם רשויות ממשלתיות, תחבורה ציבורית ומפעלי ציים מסחריים, במטרה לחדור לשוקי היעד הנוכחיים של החברה בישראל, אירופה, ארה"ב וסין. בתוך כך, ציינה החברה כניסה ראשונה לשוק הסיני, עת חתמה על מזכר הבנות מול חברת SITEC להקמת פרויקט בפארק תעשייתי במחוז שאנדונג בסין ולשיתוף פעולה אסטרטגי עתידי בין הצדדים. בנוסף, בנובמבר 2023, חתמה החברה על מזכר הבנות מחייב לשיתוף פעולה ועריכת פיילוט עם מוניות הקסטל לצורך הדגמת טכנולוגיית החברה בקרב כ-30 נהגי מוניות.

לפרטים נוספים אודות פעילות השיווק וההפצה של החברה, ראו סעיף 11 להלן.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, ונכון למועד הדוח ההכנסות ממכירת המערכת ומפרויקטים מסחריים אינן משמעותיות. האמור לעיל בהתייחס ללקוחות פוטנציאליים של החברה וביחס לפיילוטטים בהם לוקחת החברה חלק, הצלחתם והשפעתם על יכולת החברה לגייס לקוחות בעתיד, משקפים אסטרטגיות עתידיות אפשריות של החברה בלבד ואין כל ודאות כי האמור יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמזונים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמזונים המהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים הנמצאים בידי החברה למועד הדוח ואשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

## 11. שיווק והפצה

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

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

### 11.1 ארה"ב

11.1.1. לצורך גיבוש אסטרטגיית חדירה לשוק האמריקאי, התקשרה החברה עם מר קורי ג'ונסון, יו"ר לשעבר של מועצת העיר ניו יורק, כיועץ אסטרטגי לשוק האמריקאי. במהלך השנה האחרונה נעשתה פעילות רבה בשוק בניו יורק ולהערכת החברה בהמשך הדבר יסייע ליצירת פרויקטים חדשים באזור. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 17 בינואר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-007687), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.1.2. התקשרות בהסכם אסטרטגי עם מדינת מישיגן לקידום מערכת כבישים חשמלית בעיר, בהמשך לזכיית החברה בהסכם למכרז הדגמה של טעינה אלחוטית. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים מהימים 21 בספטמבר 2022 ו-1 בפברואר 2023 (מס' אסמכתאות: 2022-01-097098 ו-2022-01-012387, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. הכביש הושק רשמית בסוף חודש נובמבר 2023, וזכה להתעניינות רבה ולכיסוי עיתונאי ברחבי העולם, ובין היתר ב-NBC, CBC, Forbes ועוד. הכביש האלחוטי הציבורי הראשון בארה"ב ממשיך למשוך עניין רב ובחודש פברואר 2024, שרת האוצר האמריקנית גינת ילן נסעה בכביש בעצמה. החברה ממשיכה להעמיק את יחסיה עם מדינת מישיגן ולהשתתף יחד עם נציגי המדינה בתערוכות ברחבי המדינה כדי לקדם כבישים אלחוטיים.

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

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

בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. בהמשך להחלטה האמורה, נחתם במהלך הרבעון הראשון לשנת 2024 הסכם מול אוניברסיטת יוטה, להתקנת מערכת טעינה דינאמית וסטטית בנמל הימי ביוטה (לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3.20 להלן). החברה ממשיכה לפעול יחד עם המכון כדי לקדם פרויקטים חדשים והשתתפה במהלך השנה האחרונה באירועים משותפים, באופן פיזי ו-online, לקדם פרויקטים של טעינה אלחוטית.

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

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

## 11.2. אירופה

11.2.1. בהמשך לפיילוט של החברה באי גוטלנד שבשדויה, מנהל התחבורה השוודי האריך את הפיילוט Smartroad Gotland כדי לבחון דור חדש של הטכנולוגיה ביניהם מקלט של כ-30 קילואט, פיתוח יכולות שליטה ובקרה, והדגמת המערכת בפני המכון הלאומי לחקר הכבישים והתחבורה השוודי (VTI). בדיקות אלו נועדו להוכיח כי טכנולוגיית החברה מוכנה לקראת פריסה מסחרית בהיקף רחב בכבישים.

בחודש נובמבר 2022, פרסם מנהל התחבורה השבדי Trafikverket ("TRV"), מכרז ראשון מסוגו בעולם, למיטב ידיעת החברה, שעניינו פריסה מסחרית רחבת היקף של מערכת כבישים חשמלית. ביום 27 באפריל 2023, הגישה Electreon AB יחד עם חברת Cobra Instalaciones y Servicios SA ("Cobra"), אשר נרכשה לאחרונה על ידי חברת Vinci SA, הצעה במכרז ראשון מסוגו בעולם, למיטב ידיעת החברה, שפרסמה TRV, להקמה של מערכת טעינה חשמלית לשימוש ציבורי על גבי כביש באורך של כ-42 ק"מ. ביום 28 באוגוסט 2023, התקבלה אצל החברה הודעה לפיה TRV החליטה לבטל את המכרז, ובהמשך לכך לנתח את התנהלותה בקשר עם המכרז, לבחון מחדש את העלויות והתקציב המשוער ואת הדרכים באמצעותן תוכל לצמצם את עלויות הפרויקט, וכל זאת על מנת שתוכל להקים בהמשך את הכביש החשמלי הראשון של שבדויה. מלשון ההודעה עולה כי כלל ההצעות שהתקבלו במכרז (הן הצעות שהתבססו על טכנולוגיית טעינה קווית, והן הצעות שהתבססו על טכנולוגיית טעינה אלחוטית) היו גבוהות במידה ניכרת מהתקציב המשוער של TRV, כאשר הפער נובע, לשיטת TRV, מכך שמדובר בפרויקט ראשון מסוגו בעולם ומהמצב העולמי המשתנה, לרבות זמינות החומרים ושיעורי האינפלציה הגבוהים. בנוסף, הבהירה TRV בהודעתה כי בכוונתה להקים את הכביש החשמלי

הראשון בשבדיה בהמשך, וכי אין בהחלטה על ביטול המכרז הספציפי כדי ללמד על שינוי כלשהו בהקשר זה.

11.2.2. ביום 19 בדצמבר 2023, התקבלה אצל החברה בקשה לקבלת מידע (RFI), בעניין הקמתה של מערכת כבישים חשמלית, מטעם משרד התחבורה השבדי, אשר הופנתה, למיטב ידיעת החברה, לקבוצה סגורה של גופים העוסקים בטכנולוגיה של כביש חשמלי. בקשה זו לא כללה בתוכה מידע אודות המועד בו צפוי להתפרסם מכרז חדש, אך צוין בה באופן מפורש כי בכוונת משרד התחבורה השבדי לפרסם מכרז חדש בהתבסס על ממצאי ה-RFI. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 29 באוגוסט 2023, מס' אסמכתא: 2023-01-080854, הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. במהלך שנת 2023, הוסר הכביש האלחוטי בשבדיה והפרויקט סוכם בהצלחה. החברה פרסמה את ממצאיה על הכביש האלחוטי הציבורי הראשון בעולם לטעינה בו זמנית של אוטובוס ומשאית בדוח מסכם.<sup>85</sup>

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

11.2.4. התקשרות במזכר הבנות עם חברת Societa' di Progetto Brebemi S.p.A ("ברבמי"), המפעילה כבישי אגרה באיטליה (ראו סעיף 26.4 להלן), אשר הביאה לעריכתו של פיילוט בשם "זירת העתיד" (ראו סעיף 16.3.5 להלן). יצוין, כי באירוע ההשקה של הפיילוט הדגימה החברה את יכולות המערכת על רכב פרטי מסוג פיאת 500. ראו דוח מידי מיום 14 ביוני 2022 (מס' אסמכתא 2022-01-073528), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. במהלך השנה החולפת הגיעו נציגים רבים מרחבי העולם לצפות בטעינה אלחוטית במתחם זירת העתיד באיטליה. במהלך השנה השתתפו שותפים מברבמי באירועים ברחבי העולם והציגו תוצאות בדיקות ותובנות בנושא טעינה אלחוטית.

11.2.5. בהמשך להתקשרות הקיימת עם חברת EnBW ופיילוט מוצלח שביצעה החברה בשיתוף עם EnBW (Electric Services Company) בעיר קרלסרואה בגרמניה, נחתם הסכם נוסף המבטא את חשיבותו האסטרטגית של שוק הרכבים החשמליים הגרמני עבור החברה, אשר כולל גם את חברת AG Wurttemberg-Baden Energie. לפרטים נוספים בדבר ההסכם ראו דוח מידי מיום 14 לספטמבר 2022 (מס' אסמכתא 2022-01-117193), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

מאז חתימת ההסכם כאמור, השלימה החברה בתוך פרק זמן קצר של כ-8 חודשים את עבודות ההקמה של המקטע הדינאמי הראשון של הפרויקט, שאורכו כ-400 מטרים, וכן את התקנת שתי העמדות הסטטיות, בהתאם להתחייבויותיה בהסכם. בהמשך לכך, ביום 5 במאי 2023, החלה הפעלתו המסחרית של אוטובוס חשמלי המצויד במקלט החברה, לצורך מתן שירותי שאטל לציבור הרחב לתערוכת פרחים המתקיימת בעיר, וזאת עד לחודש ספטמבר בשנת 2023. בהמשך לכך, במהלך חודש נובמבר 2023, השלימה החברה את עבודות הארכת המקטע הדינאמי לאורך של כ-1 ק"מ. זוהי הפעם הראשונה שהחברה השתתפה בפרויקט אשר מטעין אוטובוס ציבורי במהלך שעות פעילותו על בסיס יום יומי.

<sup>85</sup> באתר החברה ניתן לקרוא את תמצית המסמך.

הפרויקט מהווה חלקן ראווה חי בגרמניה לפרויקט אלחוטי, ומשמש, בין היתר, לעידוד העניין הציבורי בטכנולוגיה.

11.2.6. ביום 11 ביולי 2023, קיבלה החברה הודעה ממשד ראש הממשלה בצרפת בדבר זכייתה של חברת Electreon Wireless France SAS, חברה בת של החברה בצרפת, במכרז במסגרת פרויקט Charge As You Drive ובדבר קבלת תמורה בסך של כ-14.2 מיליון ש"ח (כ-3.5 מיליון אירו), וזאת כחלק מקונסורציום אותו מובילה שותפתה האסטרטגית, חברת VINCI Autoroutes. בהתאם לכך, התקבלה בחברה טיוטת הסכם למתן התשלום, מאת הגוף אשר מממן את הפרויקט (BPI), והחברה השלימה את הפעולות הדרושות מצידה לצורך קבלת התשלום. במקביל, במהלך תקופת הדוח הגיעו כלל חברי הקונסורציום לנוסח מוסכם של הסכם קונסורציום, וחתמו על ההסכם במהלך חודש ינואר 2024. המדובר בפרויקט ראשון שתבצע החברה בצרפת, במסגרתו צפויה החברה לפרוס את הדור הבא של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים פרי פיתוחה. בהתאם, החברה רואה בפרויקט כחלקן ראווה לטכנולוגיה החדשנית שלה, בצרפת. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 12 ביולי 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-065701), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.2.7. בחודש אפריל 2023, התפרסם מכרז על ידי חברת תחבורה AtB AS, אשר נמצאת בבעלות מלאה (100%) של עיריית מחוז Trøndelag שבנורבגיה, האחראית על תכנון, תיאום, שיווק ורכישה של תחבורה ציבורית ופיתוח אפשרויות ניווד חדשניות בעיר Trøndelag שבנורבגיה ("AtB"), להקמת פיילוט למערכת טעינה אלחוטית דינאמית לרכבים חשמליים ("הפיילוט בנורבגיה"). ביום 2 במאי 2023, הגישה החברה, באמצעות החברה הבת Electreon AB, הצעה למכרז, וביום 19 ביוני 2023, הודיעה חברת AtB על זכייתה של החברה במכרז. בהמשך לכך, חתמה החברה, ביום 26 ביוני 2023, על הסכם מחייב עם חברת AtB לביצוע העבודות מושא המכרז, אשר ביצוען צפוי להניב לחברה הכנסות המוערכות בסך של כ-2.8 מיליון ש"ח.

לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 20 ביוני 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-067641), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.3. בנוסף לאמור לעיל, העסיקה החברה עובדים בחברות הבנות בשבדיה, גרמניה, ארה"ב וצרפת אשר, בין היתר, אמונים על פיתוח עסקי ושיווק מערכות החברה במדינות אלו. נציגים אלו פונים אל לקוחות פוטנציאלים כגון עיריות, מפעילי תחבורה ציבורית ומשאיות, מפעלים וגורמים אחרים במטרה לפתח קשרים שיובילו להתקנת מערכות טעינה אלחוטית של החברה בצורה מסחרית. בין השאר, בודקים נציגים אלו את האפשרות לפנות למכרזים במדינות היעד הכוללים מכרזי חדשנות ומכרזים להתקנות מסחריות. כמו כן, משתתפים נציגי החברה במגוון כנסים בהם הם חושפים את פתרון החברה לקהלים רחבים. בשנה האחרונה חלה עלייה משמעותית בכמות הבקשות לקבלת מידע והמכרזים אליהם ניגשה החברה. בעוד שבעבר מכרזי טעינה התמקדו בעיקר בטעינה קווית, הרי שבתקופת הדוח, פורסמו 10 מכרזים ובקשות למידע עם התייחסות לטעינה אלחוטית וליכולות טעינה מתקדמות, וניתן לייחס חלק מהשינוי למאמצי הפיתוח העסקי והשיווק של החברה.

ביום 9 בספטמבר 2023, חתמה על מזכר הבנות עם חברת SITEC (Shandong Innovation and Entrepreneurship Community for International Science and Technology Cooperation – "SITEC"), זרוע החדשנות והיזמות הטכנולוגית בקבוצת חברות, שהעומדת בראשה היא חברה בבעלות המדינה (סין) בשם Shandong Hi-Speed Group Co., Ltd, הנכללת בדירוג Fortune Global 500, ואשר למיטב ידיעת החברה ממלאת תפקיד מרכזי במגזרים תעשייתיים שונים במחוז שאנדונג – הוא המחוז השני בגודלו בסין (מבחינת היקף האוכלוסייה) ומרכז הייצור העולמי של רכבים חשמליים – לרבות בנייה ותפעול של כבישים מהירים, רכבות ונמלים.

במסגרת מזכר ההבנות, הסכימו הצדדים כי יתקשרו בהסכם מפורט, הצפוי לסלול את הדרך לכניסתם והטמעתם של מוצרי החברה במחוז שאנדונג, כאשר יריית הפתיחה לשיתוף פעולה אסטרטגי זה תהיה הקמתו של "כביש חשמלי" בפארק התעשייה של SITEC בעיר ג'ינאן במחוז שאנדונג, במהלך שנת 2024, אשר יכלול מקטע של טעינה דינאמית ומתחם של טעינה סטטית, ואשר ישמש כמסלול הנסיעה של שאטל להסעת עובדים ברחבי פארק התעשייה (בסעיף זה: "הפרויקט"), וכן כאתר הדגמה למתעניינים, מקבלי החלטות ושותפים פוטנציאליים. ההכנסה הצפויה לחברה בקשר עם הפרויקט עומדת על כ-2,150,000 ש"ח (כ-0.6 מיליון דולר אמריקאי).

בנוסף, סיכמו הצדדים כי הפרויקט יכלול אינטגרציה מלאה של מערכת הטעינה אלחוטית של החברה עם אוטובוסים של יצרנית אוטובוסים חשמליים מובילה בסין, וכן, כי הפרויקט ישמש כמודל שעל בסיסו ישיגו הצדדים את כל הרישיונות והאישורים הנדרשים לצורך שימוש, הפצה והטמעה של הטכנולוגיה של החברה בסין, בהיקף משמעותי ולמטרות מסחריות. נוסף על האמור לעיל, הפרויקט ישמש כ"אתר הדגמה" עבור לקוחות מפתח פוטנציאליים, שותפים מהסקטור הפרטי והציבורי ובעלי עניין אחרים, כאשר הצדדים יפעלו ביחד על מנת לייצר הזדמנויות עסקיות למוצרי החברה במחוז שאנדונג.

נוסף על התחייבות הצדדים להוציא לפועל את הפרויקט, כמפורט לעיל, כולל מזכר ההבנות עקרונות מוסכמים לשיתוף פעולה אסטרטגי עתידי בין הצדדים, לאחר השלמתו של הפרויקט וקבלת האישורים הנדרשים ("שיתוף הפעולה העתידי"). שיתוף הפעולה העתידי צפוי להתבצע בשני שלבים: בשלב הראשון תרכוש SITEC את מוצרי החברה לצורך שימוש בקנה מידה מסחרי, לרבות לצורך פריסה של עשרות קילומטרים של מערכת הטעינה הדינאמית, התקנה של מאות יחידות של ערכת הטעינה הסטטית, והתקנה של מערכת הטעינה האלחוטית על מאות אוטובוסים חשמליים עירוניים הפועלים בעיר מרכזית במחוז שאנדונג; בשלב השני, צפויה החברה להרחיב את יכולות האינטגרציה של מוצריה עם מגוון כלי רכב חשמליים הפועלים והמיוצרים במחוז, לפרוס מערכת כבישים חשמליים בכל רחבי המחוז, לפתח פרויקטים משותפים אשר יתנו מענה למגוון רחב של ציי רכב ולגבש אופני פעילות משותפים נוספים, בהתאם להחלטת הצדדים.

בהמשך לדיווח החברה לעיל, החלה החברה לפעול להקמתה בסין של חברה בת בבעלות מלאה של החברה (WOFE). כמו כן, החברה כבר החלה להצטייד לטובת הקמת אתר ההדגמה, בהתאם לסיכומים עם SITEC. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 1 בספטמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-085267), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

ביום 6 בנובמבר 2023, חתמה החברה עם מוניות הקסטל, חברת מוניות המפעילה כ-670 מוניות בפריסה ארצית והמספקת שירותי סדרנות ומוקד טלפוני לנהגי מוניות שחברים בה ואשר הינה בעלת היתר לשימוש של שטחי חניה ועצירה למוניות בעיר תל אביב, על מזכר הבנות מחייב לשיתוף פעולה ועריכת פיילוט במסגרתו תודגם טכנולוגיית החברה בעיר תל אביב בקרב כ-30 נהגי מוניות ("מזכר ההבנות" ו"הפיילוט", בהתאמה). במסגרת הפיילוט המתוכנן, תותקן טכנולוגיית החברה בכ-30 מוניות ובכ-4 מיקומי חניות, בתמורה לתשלום חודשי קבוע אשר יכלול את עלות החשמל, שירותי התפעול והתחזוקה לטכנולוגיה וזכות השימוש בתוכנה וייקבע בהתאם למאפייני הפיילוט לאחר התייעצות עם מוניות הקסטל. מזכר ההבנות יעמוד בתוקף לשנתיים ממועד חתימתו, או עד לחתימת הסכם מפורט בין הצדדים, לפי המוקדם מבין השניים.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, ונכון למועד הדוח ההכנסות ממכירת המערכת ומפרויקטים מסחריים אינן משמעותיות. האמור לעיל בהתייחס למאמצי השיווק של החברה, הציפיה להתחלתם והתקשרויות ביחס לפרויקטים עתידיים בהם מתכננת החברה לקחת חלק, משקפים אסטרטגיות עתידיות אפשריות של החברה בלבד ואין כל ודאות כי האמור יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמזנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמזנים המהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים הנמצאים בידי החברה למועד הדוח ואשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

## 12. תחרות

12.1. מתחרות ישירות המפתחות טכנולוגיית טעינה חשמלית אלחוטית לתחבורה ציבורית חשמלית למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח, קיימות מספר חברות המפתחות טכנולוגיית טעינה חשמלית אלחוטית, אך מספרן הוא מצומצם, וקיים הבדל מהותי בגישותיהן וביכולות הטכנולוגיות שלהן; בפילוח בשוק; בהתאמת פתרון לקהל היעד שלהן; ובאסטרטגיית כניסתן לשוק, בהשוואה לחברה. למיטב ידיעת החברה, מתחרותיה אינן מציעות את מלוא פתרונות הטעינה חשמלית האלחוטית כפי שבכוונת החברה להציע. כמו כן, למיטב ידיעת החברה, אין לחלק מהותי מהחברות הללו פתרון טעינה חשמלית אלחוטית דינאמית (כביש חשמלי), ולחלקן האחר אין פתרון טעינה דינאמי ברמת בשלות דומה לטכנולוגיה של החברה מבחינת פיתוח, יישום, ומבחינת נפח הפרויקטים הקיימים במדינות בעולם.

בין מתחרותיה של החברה ניתן לציין את החברות והארגונים הבאים:

### 12.1.1. קטגוריית הטעינה החשמלית הדינאמית הקווית (כביש חשמלי עם חיבור חשמל קווי)

Siemens - למיטב ידיעת החברה, Siemens מדגימה פתרון טעינה של מוליכות חשמלית דינאמית בחמישה פרויקטים המיועדים למשאיות כבדות לכבישים מהירים בלבד, בשבדיה וגרמניה. למיטב ידיעת החברה Siemens לא הכריזה על פרויקט חדש מאז 2021, והרכבים היחידים בהם היא תומכת הן משאיות כבדות, ונכון למועד הדוח היא אינה מספקת פתרון טעינה לכל סוג רכב.

Elonroad - למיטב ידיעתה של החברה, Elonroad מדגימה פתרון טעינה של מוליכות דינאמית בשבדיה, בפיילוט אחד משנת 2019 עם אוטובוס. כמו כן היא עתידה להשתתף בפיילוט שני, בפרויקט Charge as you Drive בצרפת, ולהדגים את הטעינה האלחוטית שלה במסגרת הפרויקט. למיטב ידיעת החברה, ל-Elonroad אין פרויקטים מסחריים, ואין שותפויות פומביות עם יצרניות רכב.

Elways - למיטב ידיעתה של החברה, Elways מדגימה פתרון טעינה של מוליכות דינאמית בשני פיילוטים בשבדיה משנת 2020.

### 12.1.2. קטגוריית הטעינה החשמלית הדינאמית האלחוטית (כביש חשמלי אלחוטי)

ENRX (בעבר נקראה Evology ו-IPT Technology) – למיטב ידיעת החברה, היה לחברה פרויקט דינאמי אחד באורך 80 מטר בגרמניה, יש לה פרויקט בבליה והיא חתמה על הסכם ב-2023 לפרויקט בפלורידה.

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

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

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

### 12.1.3. קטגוריית הטעינה החשמלית האלחוטית הסטטית

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

HEVO - למיטב ידיעת החברה, HEVO מספקת פתרון טעינה חשמלית אלחוטית סטטית לרכבים קטנים, במצב סטטי; מוצריה מסוגלים לטעון רכבים עם דרישת כוח נמוכה בלבד (7-11 קילוואט); והיא אינה מספקת, למועד הדוח, פתרון טעינה אלחוטי לציים מסחריים או לצי תחבורה ציבורית. בשנה האחרונה הכריזה HEVO על פרויקט שיאפשר חשמול של 50 kW.

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

Wave - למיטב ידיעת החברה, החברה מספקת פתרון טעינה סטטי, ומתמקדת בחשמול אוטובוסים בשוק בארה"ב.

## 12.2 גורמים המשפיעים על מעמדה התחרותי של החברה

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

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

## 12.3 השיטות העיקריות של החברה להתמודדות עם התחרות

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

12.3.2 שוק פתרונות הטעינה הסטטיים הוא שוק בשל, אשר ביחס אליו, להערכת החברה, לטכנולוגיה שלה צפויים יתרונות תפעוליים רבים אשר מתרגמים, בנוסף, לחסכון בכסף ללקוח. פתרונות הטעינה האלחוטיים המתחרים לא רק שאינם בשלים, כשלמרביתם היקף קטן של יישום פרויקטים בשטח. להערכת החברה, לטכנולוגיה שלה צפויים יתרונות של עלות, פריסה פשוטה ויכולת להציע פתרון כולל וגמיש הכולל גם את היישום הדינאמי והסטטי. זאת ועוד, השילוב בין הטעינה האלחוטית אשר מתחילה להטעין את הרכב באופן מיידי ללא מגע אדם יחד עם היתרונות התפעוליים של מערכת התוכנה, מאפשרים ללקוח גמישות ויתרונות רבים בניהול הצי. החל בתפעול צי קל ונח, דרך מתן מענה לקשיי התפעול של הלקוח באמצעות התוכנה וטעינה חכמה שמונעת שחיקה של הסוללה, וכלה בטעינה אלחוטית אשר מתעדפת שעות טעינה זולות יותר, מוזילה עלויות תפעול ומאריכה את היוטיליזציה לרכב, כך שפחות רכבים יכולים לפעול זמן רב יותר ולגמוע קילומטרים רבים יותר.

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

12.3.4 החברה ייחודית במענה שהיא מספקת לכל סוגי הרכבים, החל מרכבים פרטיים ועד משאיות משא כבדות. החברה גם ביססה מערכות יחסים קרובות עם מספר רב של יצרני רכב (OEM) וכל העת מגדילה

את מגוון הרכבים הזמינים למכירה. הסכם הפיתוח המשותף עם טויוטה ודנסו לרכבים חדשים ולהטמעת המערכת Aftermarket לרכבים קיימים בשוק תאפשר הפצה נרחבת של המערכת, גם בקרב צרכנים פרטיים, ותאפשר ביצועם של פרויקטים בסדר גודל משמעותי.

למועד הדוח, לאור אופייה של החברה כחברת מחקר ופיתוח, ועל רקע אי הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי החברה ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בנוגע לעלויות פיתוח 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.

טכנולוגית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, ולמועד הדוח נוצרו בגינה לחברה הכנסות בסדר גודל שאינו משמעותי. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, בין היתר בעניין יכולתה של החברה להתמודד עם התחרות בתחום פעילותה, הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים, ובחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצריה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטתה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

### 13. עונתיות

למיטב ידיעת החברה, אין השפעה עונתית על תחום פעילותה.

### 14. כושר ייצור

למועד הדוח, החברה עוסקת במחקר, פיתוח ויישום של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי. עם זאת, החברה החלה בהיערכות לייצור מסחרי לתשתית הסלילים. לצורך כך, התקשרה החברה עם חברת Hutchinson S.A הצרפתית ("האטצ'נסון") במזכר הבנות. לפרטים נוספים, ראו סעיף 19.2.2 להלן. מאז החתימה על מזכר ההבנות, החברה עובדת עם האטצ'נסון לפיתוח הטיוב חומר הגלם שבסליל, וכעת החברות צפויות להשתתף יחד כחברות קונצורסיום בפרויקט Charge as You Drive.

בנוסף, החברה מפתחת סלילים סטטיים ודינאמיים גם עם חברה נוספת, אשר אחראית גם לחלק מתהליך הייצור של הסלילים, וזאת בעיקר בקשר עם פרויקטים של החברה בגרמניה. החברה פועלת כל העת על מנת להרחיב את מאגר הספקים והיצרנים שלה בתחום זה, למעו שיפור המוצר והגדלת כושר הייצור.

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

## **15. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים**

15.1. נכון למועד הדוח, עיקר פעילות החברה מתבצעת במשרדה ובמתקן הניסויים שהקימה בבית ינאי. לפרטים אודות הסכמי השכירות של החברה, ראו ביאור 11א לדוחות הכספיים.

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

## **16. מחקר ופיתוח**

### **16.1. סקירה של פעילות המחקר והפיתוח בתחום הפעילות ותוצאותיה**

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

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

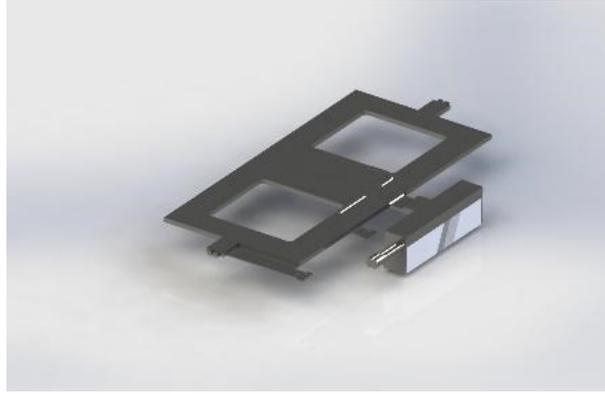
למועד הדוח, החברה משקיעה מאמצים בהמשך פיתוח ושיפור מרכיבי המערכת השונים עבור שני פתרונות הטעינה – דינאמי וסטטי – לטובת יכולות משופרות על פני המערכת הקיימת כיום.

### **להלן פירוט אודות מרכיבי המערכת השונים:**

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

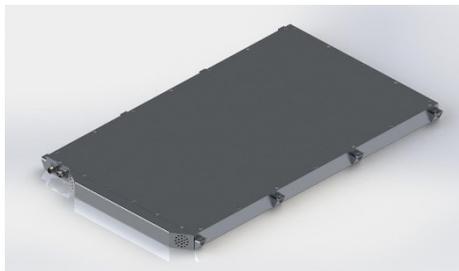
החברה מפתחת יכולות נוספות ליחידות הניהול הכוללות הגדלת מתחי הכניסה לרמה של 400 וולט (AC) ו-1000 וולט (DC).

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



**הדמייה של סליל שידור**

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



**הדמייה של מקלט לרכב כבד**

כמו כן, החברה חתמה על הסכם יחד עם טויוטה ודנסו לפיתוח משותף של רכבי טויוטה פרטיים חדשים מותאמים למערכות החברה, כמו גם של ערכת טעינה אלחוטית המיועדת להתקנה על רכבים קיימים משלל סוגים. לפרטים נוספים ראו סעיף 25.2 להלן. כמו כן, מקיימת שיתופי פעולה עם מספר יצרניות רכבים נוספות, לצורך שילוב המקלט ברכב בשלב הייצור שלו.

16.1.4. יחידות שליטה ומערכת בקרה מרכזית הכוללות יכולות ניהול ותחזוקת מערכת, חיוב לקוחות וניהול ציי רכב. מערכת השליטה והבקרה מבוססת על מחשוב ענן ומודדת, מנהלת ומנטרת את הטעינה ואת החיוב של הרכבים השונים. לפירוט אודות הפעולות בהן נוקטת החברה על מנת להתמודד עם סיכוני סייבר, ראו סעיף 31.2.7 להלן.

במסגרת האמור, החברה עוסקת בפיתוחים הבאים :

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

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

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

16.1.4.4. ממשק גמיש המאפשר שילוב של התוכנה של החברה עם המערכות הקיימות אצל הלקוחות.

16.1.4.5. יצוין, כי בד בבד עם פיתוח התוכנה ולמען התאמתה לשימוש על ידי לקוחות קצה, פועלת החברה על מנת לצמצם החשיפה לסיכונים סייבר, ולסיכונים הפוטנציאלים של פגיעה בפרטיות משתמשים, כמפורט בסעיף 31.2.7 להלן.

## 16.2 פיתוח מוצרים משלימים למערכת הכביש החשמלי האלחוטי

### 16.2.1 פיתוח אוטומציה בתהליך הייצור וההתקנה של המערכות

החברה פועלת לפיתוח מכונות אוטומטיות עבור ייצור סלילי טעינה המיועדים להתקנה בכביש ועבור ביצוע ההתקנה בכביש, וזאת במסגרת פרויקט EM-Power (ראו סעיף 11.2.2 לעיל וסעיף 16.3.11 להלן). להערכת החברה, השלמת ייצור המכונות יצמצם את זמני הפריסה וכוח האדם הנדרשים לעבודות אלה. להלן הדגמה של סלילה אוטומטית להתקנת סלילי שידור בכביש:



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

טכנולוגית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה, לרבות המוצרים המפורטים בסעיף זה לעיל, נמצאת בשלב הפיתוח, ולמועד הדוח נוצרו בגינה לחברה הכנסות בסדר גודל שאינו משמעותי. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, לרבות בדבר יכולתה של החברה להשלים את פיתוח המוצרים המפורטים לעיל, הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה

בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצריה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטתה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

16.3. תיאור תהליכי הפיתוח של מוצרי החברה

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

פרויקט	טריטוריה	מטרת הפרויקט	מאפיינים ייחודיים	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	מקורות מימון	הכנסות לשנת 2023
גוטלנד	שבדיה	הדגמת פתרון הטעינה האלחוטית של החברה לצורך חדירה לשוק השוודי ולקראת מוכנות למכרז מסחרי ראשון בשבדיה.	במסגרת הפיילוט מתבצעת טעינת אוטובוס ציבורי ומשאית חשמלית כבדה בכביש בין עירוני (כביש מהיר).	מועד תחילה: רבעון 4 2019 מועד סיום: רבעון 3 שנת 2023	משרד התחבורה השוודי	5.2 מיליון ש"ח שקוזו מהוצאות מו"פ
תל אביב אוניברסיטה	ישראל	בחינה של התכנות לטעינת אוטובוסים חשמליים באמצעות המערכת של החברה בסביבה עירונית וכן בחינת ההיבטים הפיננסיים והטכניים של הפעלת אוטובוס חשמלי על גבי תשתית של החברה.	הפיילוט מהווה התקנה ראשונה בישראל וכולל פריסת 700 מטר מתשתית הטעינה הדינאמית של החברה ותחנת טעינה סטטית במסוף האוטובוס תל-אביב אוניברסיטה.	מועד תחילה: אוקטובר 2020 מועד סיום: רבעון 4 שנת 2021.	רשות החדשנות	המענק בגין הפרויקט (אשר הוכר כקיוזו מהוצאות מו"פ) התקבל בחברה לפני שנת 2023.
eCharge	גרמניה	הדגמת פתרון הטעינה האלחוטית של החברה לצורך חדירה לשוק הגרמני.	פרויקט הפיילוט יתמקד בנושאים כמו שלמות הכביש, חיבור למקורות אנרגיה מתחדשים לאספקת חשמל לכביש וממשק החיוב עם כלי רכב פרטיים, ובכך יוכיח את התאמתה של טעינה דינאמית אלחוטית עבור יישומי כביש מהיר.	מועד תחילה: רבעון 3 2022 מועד סיום: לא ידוע. לכשיסתיים המחקר	BAST - רשות המחקר והדרכים בגרמנית	0.4 מיליון ש"ח
EnBW	גרמניה	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי.	במסגרת הפיילוט צפוי להיות מופעל קו אוטובוס בין מרכזי החברה החדש של EnBW למערכת התחבורה הציבורית המקומית.	מועד תחילה: רבעון 1 2022 מועד סיום צפוי: רבעון 2, 2024	חברת EnBW	0.1 מיליון ש"ח

הכנסות לשנת 2023	מקורות מימון	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	מאפיינים ייחודיים	מטרת הפרויקט	טריטוריה	פרויקט
0.5 מיליון ש"ח	חברת S.d.P BreBeMi S.p.A	מועד תחילה: רבעון 2 שנת 2022 מועד סיום צפוי: רבעון 2 שנת 2024	התכנות יישום כביש חשמלי אלחוטי בכביש אגרה וכן שילוב המקלטים של החברה ברכבי נוסעים ובמשאיות כבדות.	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי.	איטליה	<b>Arena of the Future</b>
טרם התקבלו אצל החברה תקבולים.	חברת דן	מועד תחילה: רבעון 3 שנת 2023 מועד סיום צפוי: רבעון 2 שנת 2027	פריסת תשתית הטעינה האלחוטית הסטטית של החברה במסופי קצה (טרמינלים) עבור עד 200 מהאוטובוסים של דן והדגמת מודל עסקי של CaaS - Charging as a Service, "טעינה כשירות".	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי.	ישראל	<b>דן</b>
ראה ביאור 11 להספיים ז' לדוחות הכספיים	משרד התחבורה של מדינת מישיגן (MDOT)	מועד תחילה: רבעון 3 שנת 2023 מועד סיום צפוי: רבעון 2 שנת 2026	הפיילוט יהווה פריסה ראשונה של טכנולוגיית החברה בארה"ב.	הדגמת פתרון הטעינה של החברה לצורך חדירה לשוק האמריקאי.	ארה"ב	<b>מישיגן</b>
בפרויקט זה לא צפויים תקבולים	לא רלוונטי	מועד תחילה: רבעון 4 שנת 2022 מועד סיום צפוי: לא צפוי להסתיים – מדובר במתחם הדגמה של הטכנולוגיה של החברה	מחקר משותף עם אוניברסיטת יוטה והקמת פרויקט לפיתוח משותף, הקמה והפעלה של כביש חשמלי.	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי למקבלי החלטות ושותפים אסטרטגיים בארה"ב והקמת פרויקט במתחם ASPIRE באוניברסיטת יוטה.	ארה"ב	<b>יוטה</b>
ר' ביאור 11 ט' לדוח הכספי	אלקטרה אפיקים	מועד תחילה: רבעון 2, 2023 מועד סיום: רבעון 2, 2033	פרויקט מסחרי תפעולי ראשון	התקנת תשתית טעינה אלחוטית ומתן שירותי תמיכה, תפעול ותוכנה לתשתית הטעינה, עבור 30 אוטובוסים.	ישראל	<b>אלקטרה אפיקים</b>
לא רלוונטי – בשלב מוזכר הבנות	לא ידוע – אין פרויקט קונקרטי לביצוע	לא רלוונטי – מוזכר הבנות		בחינת התקשרות בהסכם למתן שירותי טעינה.	ארה"ב	<b>CTG</b>

הכנסות לשנת 2023	מקורות מימון	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	מאפיינים ייחודיים	מטרת הפרויקט	טריטוריה	פרויקט
ר' ביאור 11 י" לדוח הכספי	ממשלת גרמניה	מועד תחילה: רבעון 3, 2022 מועד סיום: לא ידוע. לכשיסתיים המחקר		פיתוח מיכון לייצור המוני של תשתית טעינה.	גרמניה	E-MPower
ר' ביאור 11 יא'	EnBW	מועד תחילה: רבעון 3, 2022 מועד סיום: רבעון 2, 2025	פרויקט מסחרי ראשון עם EnBW	פריסת מערכת דינאמית וסטטית, ושימוש באוטובוס עם מערכות הטעינה של החברה, כשאטל ברחבי העיר באדן-וירמברג	גרמניה	פרויקט עם EnBW במדינת באדן וירמברג (פרויקט באלינגן)
85 אלף ש"ח	החברה לפיתוח קיסריה	מועד תחילה: רבעון 3, 2023 מועד סיום: רבעון 3, 2028		התקנה ותחזוקה של שתי עמדות טעינה סטטיות.	ישראל	פארק התעשייה קיסריה
לא רלוונטי	לא רלוונטי	מועד תחילה: רבעון 1, 2023 מועד סיום: רבעון 1, 2026	עבודת פיתוח יחד עם חברות מובילות בתחום הרכב	פיתוח טכנולוגי של מערכת טעינה לרכבי נוסעים קיימים וחדשים.	יפן	טויוטה ודנסו
ר' ביאור 11 יב' לדוח הכספי	AtB	מועד תחילה: רבעון 2, 2023 מועד סיום: רבעון 2, 2025	ההזגמה נועדה כדי להעריך את הטכנולוגיה, כאשר לאחר מכן קיים פוטנציאל לשימוש בטכנולוגיה בהיקף רחב בצי ה-BRT של הלקוח	הדגמת פתרון הטעינה האלחוטית של החברה על אוטובוסים כחלק ממערכת BRT של הלקוח	נורווגיה	Trøndelag
ר' ביאור 11 יג' לדוח הכספי	BPI – קרן השקעות של ממשלת צרפת	מועד תחילה: רבעון 1, 2024 מועד סיום: רבעון 3, 2026	פרויקט זה ישמש להערכת הטכנולוגיה, כאשר בכוננת ממשלת צרפת לחשמל אלפי קילומטרים של כבישים	פריסת מערכת טעינה דינאמית ועמדות טעינה סטטיות על אוטוסטרדה מחוץ לפריז.	צרפת	Charge as You Drive
ר' ביאור 11 יד' לדוח הכספי	קרן אקלים וטרנספור מצייה של המשרד הפדראלי לכלכלה ואקלים	מועד תחילה: רבעון 3, 2023 מועד סיום: לא ידוע. לכשיסתיים המחקר		פיתוח מערכת מדידה וחייב על בסיס הטכנולוגיה של החברה	גרמניה	EMADI

פרויקט	טריטוריה	מטרת הפרויקט	מאפיינים ייחודיים	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	מקורות מימון	הכנסות לשנת 2023
מוניות הקסטל	ישראל	מזכר הבנות - הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי.	יישום של המודל המסחרי למוניות	לא רלוונטי - מזכר הבנות	לא ידוע	לא רלוונטי - פרויקט בשלב מזכר הבנות
SITEC	סין	מזכר הבנות לשיתוף פעולה בסין, עם שותף אסטרטגי	הדגמת הטכנולוגיה והוכחת יכולת, כחלק משאטל בפארק תעשייתי בג'יאנג, שלאחריה יכרתו הסכמים לשיתוף פעולה מסחרי במחוז שאנדונג	מועד תחילה: רבעון 3, 2023 מועד סיום: רבעון 3, 2028	לא רלוונטי - פרויקט בשלב מזכר הבנות	לא רלוונטי - פרויקט בשלב מזכר הבנות
Utah Inland Port	ארה"ב	התקנת מערכת דינאמית וסטטית לטעינה בתוך הנמל הימי ביוטה	הדגמה של היתרונות במודל ההפעלה של הטכנולוגיה בנמלים, על מאפייניהם הייחודיים	מועד תחילה: רבעון 1, 2024 מועד סיום: רבעון 1, 2026	אוניברסיטת יוטה ומכון ESPIRE	ר' ביאור 21 (2) לדוח הכספי

לפרטים בדבר אבני דרך בשלב המחקר והפיתוח של המערכת ראו סעיפים 16.5 ו-16.6 להלן.

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

#### להלן יובא פירוט הפרויקטים שבטבלה לעיל:

16.3.1. גוטלנד, שבדיה – לפרטים אודות הפרויקט ראו דוחות מיידיים מהימים 21 באוקטובר, 2021, 3 באפריל, 2022 ו-4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2021-01-090133, 2022-01-035049, 2022-01-099010, בהתאמה), וכן סעיף 16.3.1 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

נכון למועד הדוח, הפיילוט שבדיה הסתיים בהצלחה, ומערכות הטעינה של החברה פורקו ופוננו משטח ההדגמה.

16.3.2. תל אביב אוניברסיטה – לפרטים אודות הפרויקט ראו דוח מיידי מיום 16 במרס 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-036390), וסעיף 16.3.2 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

עוד יצוין, כי באמצעות הפיילוט האמור, קידמה החברה את חתימתם של החוזים עם דן תחבורה (ראו סעיף 16.3.6 להלן), וכן עם חברת אלקטרה אפיקים (ראו פירוט בסעיף 16.3.9.16.3.9 להלן).

16.3.3. eCharge, גרמניה – נכון למועד הדוח, השלב המחקרי בפרויקט הסתיים, וכעת נמצאים חברי הפרויקט בשלב ניסוח הדוח המסכם. לפרטים אודות הפרויקט ראו דוח מידי מיום 31 בינואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-011908), וסעיף 16.3.3 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.4. EnBW, גרמניה – לפרטים אודות מזכר ההבנות ראו דוח מידי מיום 1 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-106794), לפרטים אודות הסכם מחייב שחתמה החברה עם EnBW ראו דוח מידי מיום 14 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-117193), וכן ראו סעיף 16.3.4 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.5. Arena of the Future, איטליה – לפרטים אודות הפיילוט, ראו דוחות מידיים מהימים 5 בדצמבר 2021, 14 ביוני 2022 ו-4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2021-01-106078 ו-2022-01-073528 ו-2022-01-099010, בהתאמה), וסעיף 16.3.5 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. נכון למועד הדוח, מרכז המבקרים של החברה באתר של ברבמי משמש כאתר הדגמה ועלייה לרגל של לקוחות ובעלי עניין פוטנציאליים.

16.3.6. הסכם עקרונות עם דן – לפרטים אודות ההסכם ראו דוח מידי מיום 5 באוקטובר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-150741) וסעיפים 16.3.6 ו-16.4.1 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. לפרטים אודות אופן הטיפול החשבונאי בהסכם דן, ראו ביאור 11.ו. לדוחות הכספיים. נכון למועד הדוח, לפי מידע שמסרה דן לחברה, דן החלה בהליך הזמנה של כ-16 אוטובוסים עם מערכות הטעינה האלחוטית של החברה build-in. יחד עם זאת, דן טרם סיפקה לחברה מועד מדויק לאספקתם.

16.3.7. פרויקט במדינת מישגן, ארה"ב – לפרטים בעניין הפרויקט ראו סעיף 16.3.7 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

נכון למועד הדוח, הותקנה תחנה סטטית בהצלחה, עברה ניסויים עם רכב, וביצעה טעינה מלאה כמתוכנן. במהלך תקופת הדוח, חלקו הראשון של המקטע הדינאמי, בהתאם לתנאי המכרז, באורך 400 מטר הותקן בהצלחה, ועבר סדרת בדיקות ראשוניות שהדגימו ביצועים טובים. הקו צפוי להתחיל לפעול במחצית הראשונה של שנת 2024, וישמש כקו סדיר להסעת נוסעים, במהלך כל ימות השבוע, מספר רב של פעמים ביום. הרכב יוטען גם מהמקטע הדינאמי וגם מהסטטי. הפרויקט זכה לעניין רב הכולל גם ביקורים מטעם נבחרי ציבור החל ממושל מישגן וכלה בגינט ילן מזכירת האוצר של ארה"ב, והוביל להזדמנויות עסקיות חדשות לחברה.

בנוסף לפרויקט האמור, התקשרה החברה בהסכם עקרונות עם משרד התחבורה של מדינת מישגן, לפרטים בעניין ההסכם, ראו דוחות מידיים מהימים 1 בפברואר 2022, 4 באוגוסט 2022 ו-21 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתאות: 2022-01-012387, 2022-01-099010 ו-2022-01-097098, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.8. מחקר משותף עם אוניברסיטת יוטה, ארה"ב – לפרטים בדבר המחקר המשותף ראו סעיף 16.3.8 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.9. אלקטרה אפיקים – לפרטים אודות הפרויקט ראו דוחות מידיים מימים 5 במאי 2022, ו-22 בנובמבר 2023 (מס' אסמכתאות: 2022-01-057976, ו-2023-01-105622, בהתאמה), וכן סעיף 16.2.4 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

החברה החלה בביצוע עבודות התקנת התשתית החשמלית במהלך חודש מאי 2023, ואוטובוסים ראשונים אשר אמורים לשרת את הפרויקט נשלחו מסין והגיעו במהלך חודש אוקטובר 2023. ביום 21 בנובמבר 2023 מסרה החברה את הפרויקט בהצלחה לאלקטרה אפיקים כשהוא מוכן ומאושר לשימוש.

בגין ביצוע הפרויקט החברה הכירה בהכנסה של 5.7 מיליון ש"ח במהלך שנת 2023, ויתרת ההכנסה בגין מתן שירותי התוכנה, התפעול והתחזוקה תוכר לאורך תקופת מתן השירותים בפועל. מעבר להיותה של החברה יצרנית וספקית טכנולוגיית הטעינה האלחוטית בפרויקט, החברה אף ביצעה, באמצעותה ובאמצעות אחרים, את כל עבודות הקמת הפרויקט מ"קצה לקצה", בשני שלבים: השלב הראשון כלל את עבודות הקמת תשתית החשמל, אשר קיבלה את אישורה של חברת החשמל; והשלב השני – שבוצע במלואו בתוך יממה אחת – כלל את כל עבודות ההנדסה האזרחית, לרבות חידוש האספלט בחניון אלקטרה אפיקים, צביעה וסימון של עמדות הטעינה.

נוסף על התקנת תשתית הטעינה האלחוטית בחניון אלקטרה אפיקים, שילבה החברה את רכיב הטעינה האלחוטית שפיתחה באוטובוסים חשמליים אותם רכשה אלקטרה אפיקים, המיוצרים על ידי 3 ספקים שונים – Ankai, Higer ו-Sunwin ("האוטובוסים"), אשר הינם יצרני אוטובוסים בינלאומיים מהמובילים בתחום, ולמיטב ידיעת החברה, עם מסירת הפרויקט לאלקטרה אפיקים, צפויה אלקטרה אפיקים לשלב את האוטובוסים בקווים הסדירים אותם היא מפעילה, לרווחת כלל משתמשי התחבורה הציבורית באשכול פתח תקווה וראש העין. יודגש, כי האוטובוסים יצאו מהמפעל כשהם כוללים את רכיב הטעינה האלחוטית של החברה, וכי הם קיבלו את אישור משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לכך שישמשו לצורך תחבורה ציבורית – מהלך שיש בו כדי לבסס את האוטובוס החשמלי האלחוטית כמוצר מדף אצל שלושת יצרני האוטובוסים האמורים, אשר להערכת החברה יהיה זמין לרכישה ולשימוש גם בפרויקטים תחבורתיים נוספים.

לאחר מספר חודשים בהם המערכת פועלת בסביבה אופרטיבית מלאה, ניתן לומר כי הלקוח מרוצה מאוד מהפרויקט, מהנוחות התפעולית המאפשרת טעינה מיידית ללא מגע אדם, וכן מהשימוש בתוכנת ניהול הצי אשר מאפשרת לייעל את תפעול הצי, לחסוך בעלויות טעינה תוך תעדוף שעות טעינה זולות כמו גם הגדלת טווח הנסיעה של האוטובוסים.

16.3.10. התקשרות במזכר הבנות לא מחייב עם חברת Corporate Transportation Group CTG Ltd. ("CTG") - לפרטים אודות מזכר הבנות ראו דוח מידי מיום 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-099010), וסעיף 16.4.4 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.11. השתתפות בפרויקט E-MPower בגרמניה – לפרטים אודות הפרויקט ראו דוח מידי מיום 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-099010), וסעיף 16.4.4 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. הפרויקט נמצא כעת בשלב ביצוע המחקר.

16.3.12. פרויקט עם EnBW במדינת באדן וירמברג (פרויקט באלנינג) – לפרטים אודות הפרוייקט ראו דוח מידי מיום 14 בספטמבר, 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-117193), וסעיף 16.4.5 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. כמו כן, החברה השלימה במהלך שנת 2023, בתוך פרק זמן קצר של כ-8 חודשים, את עבודות ההקמה של המקטע הדינאמי הראשון של הפרויקט, שאורכו כ-400 מטרים, וכן את התקנת שתי העמדות הסטטיות, בהתאם להתחייבויותיה בהסכם. בהמשך לכך, ביום 5 במאי 2023, החלה הפעלתו המסחרית של אוטובוס חשמלי המצויד במקלט החברה, לצורך מתן שירותי שאטל לציבור הרחב לתערוכת פרחים המתקיימת בעיר, וזאת עד לחודש ספטמבר בשנת 2023. זוהי הפעם הראשונה בה החברה מספקת פתרון טעינה לרכב ציבורי המשרת את הציבור באופן בלעדי ויום יומי. בהמשך לכך, במהלך חודש נובמבר 2023, השלימה החברה את עבודות הארכת המקטע הדינאמי לאורך של כ-1 ק"מ.

16.3.13. הסכם עם החברה הכלכלית קיסריה – בחודש מרס 2023, חתמה החברה על הסכם עם החברה הכלכלית קיסריה, להתקנה ותחזוקה של שתי עמדות טעינה סטטיות בפארק התעשייה בעיר המונה כ-15,000 עובדים, לצורך טעינה של אוטובוס חשמלי שיבצע נסיעות "שאטל" עבור עובדי ואורחי הפארק. התקנת מערכת הטעינה האלחוטית בשטח הטרמינל התבצעה במהלך חודש אוגוסט 2023, האוטובוס נמסר לחברה הכלכלית קיסריה בתחילת חודש דצמבר 2023, והשקה רשמית של הקו התקיימה ביום 12 בדצמבר 2023. בשלב זה הקו פועל באופן סדיר, ומסיע עובדים בתוך פארק התעשייה.

16.3.14. הסכם מחקר משותף עם חברת טויוטה וחברת דנסו – ביום 29 בינואר 2024, חתמה החברה על הסכם מחייב מול טויוטה ודנסו ("ההסכם"), במסגרתו מתכוונים הצדדים להביא לפיתוחה של טכנולוגיית טעינה אלחוטית לרכבים פרטיים קיימים וחדשים. כחלק מהפיתוח המשותף, הצדדים יתאימו ויוסיפו לפתח את הפתרון הטכנולוגי הקיים של אלקטריאון, לשימוש בשוק הרכבים הפרטיים, במטרה לקדם פתרונות טעינה אלחוטיים ולאפשר את האימוץ של הטכנולוגיה החדשה בכל רחבי העולם. נכון למועד הדוח, הצדדים מיישמים את ההסכם ופועלים במרץ לפיתוח המערכת החדשה. (לפרטים נוספים, ראו סעיף 25.2 להלן).

16.3.15. פרויקט ניסוי והדגמה בנורבגיה – בחודש אפריל 2023, התפרסם מכרז על ידי חברת תחבורה AtB AS, אשר נמצאת בבעלות מלאה (100%) של עיריית מחוז Trøndelag שבנורבגיה, האחראית על תכנון, תיאום, שיווק ורכישה של תחבורה ציבורית ופיתוח אפשרויות ניווד חדשניות בעיר Trøndelag שבנורבגיה ("AtB"), להקמת פיילוט למערכת טעינה אלחוטית דינאמית לרכבים חשמליים ("הפיילוט בנורבגיה"). ביום 2 במאי 2023, הגישה החברה, באמצעות החברה הבת Electreon AB, הצעה למכרז, וביום 19 ביוני 2023, הודיעה חברת AtB על זכייתה של החברה במכרז. בהמשך לכך, חתמה החברה, ביום 26 ביוני 2023, על הסכם מחייב עם חברת AtB לביצוע העבודות מושא המכרז, אשר ביצועו צפוי להניב לחברה הכנסות המוערכות בסך של כ-2.8 מיליון ש"ח. נכון למועד הדוח, החברה מתכוננת לביצוע ההתקנה בנורבגיה, בהתאם למועדים המפורטים בהסכם.

16.3.16. פרויקט Charge as You Drive בצרפת – ביום 11 ביולי 2023, קיבלה החברה הודעה ממשרד ראש הממשלה בצרפת בדבר זכייתה של חברת Electreon Wireless France SAS, חברה בת של החברה, במכרז במסגרת פרויקט Charge As You Drive, וזאת כחלק מקונסורציום אותו מובילה שותפתה האסטרטגית, חברת VINCI Autoroutes. בהתאם לכך, חתמו על חברי הקונסורסיום על הסכם הסכם קונסורסיום לביצוע הפרויקט, וזאת במהלך חודש ינואר 2024. במסגרת הפרויקט צפויה החברה לפרוס

את הדור הבא של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים פרי פיתוחה, במקטע דינאמי של כביש חשמלי באורך של כ-2 ק"מ שימוקם לאורך אוטוסטראדה A10 שבדרום מערב פריז, בנוסף להתקנת מערכת טעינה סטטית. על מקטע זה צפויים חברי הקונסורציום לבצע ניסויים ובדיקות של מערכת הטעינה החשמלית, במטרה להדגים את יכולותיה ויתרונותיה. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 12 ביולי 2023 (מס' אסמכתא: 01-065701-2023).

16.3.17. פרויקט EMADI בגרמניה – ביום 31 ביולי 2023, קיבלה החברה הבת הגרמנית Electreon GmbH הודעה רשמית מקרן אקלים וטרנספורמציה של המשרד הפדראלי לכלכלה ואקלים בגרמניה לפיה אושרה בקשת החברה הבת לקבלת תמורה לפרויקט נוסף בגרמניה, במסגרתו צפויות מערכות הטעינה החשמלית האלחוטית של החברה להיות מותקנות במקטע "כביש חשמלי" חדיש בגרמניה, וכן צפויה להתבצע עבודה משותפת עם חברות הקונסורציום המרכיב את הפרויקט, למימוש ותיקוף הטכנולוגיה שפיתחה החברה למדידה ולחיוב של טעינה אלחוטית ברכב הנמצא בתנועה או בחנייה, וכן לאימוצה כחלק מהסטנדרט המקובל ברכבים חשמליים בגרמניה, שהיא מובילת שוק עולמית בתחומים אלה, להבנת החברה. בעבור חלקה של החברה הבת בפרויקט, צפויה החברה הבת לקבל תמורה בסך של כ-2,400,000 ש"ח עבור מימוש ותיקוף הטכנולוגיה שפיתחה, למדידה ולחיוב של טעינה אלחוטית ברכב הנמצא בתנועה או בחנייה, ובנוסף אליו צפוי להתקבל סכום של עד כ-3,800,000 ש"ח בעבור מערכות החברה אשר ישמשו את הפרויקט, וזאת בכפוף לסיכומים הסופיים שיושגו בין חברי הקונסורציום. במהלך תקופת הדוח, קיימו חברי הקונסורציום משא ומתן בקשר עם הסכם הקונסורציום, והגיעו להסכמות ביחס למכלול ההיבטים הקשורים בו ובהמשך לכך חתמו על הסכם הקונסורציום ברבעון הראשון לשנת 2024.

החברה צפויה לבצע את הפרויקט יחד עם מספר רב של שותפים, וביניהם אחת מחברות התשתית הגדולות בגרמניה; חברה בת של יצרנית רכב מובילה; גוף בעל מומחיות בתחום מדידת אנרגיה; סוכנות פדראלית רלוונטית לעניין; אוניברסיטה גרמנית מהשורה הראשונה; ושני מכוני מחקר בעלי שם (רשימת השותפים הסופית תקבע בכפוף ובהתאם לחתימת השותפים על הסכם הקונסורציום, הצפויה להתקיים במהלך השבועות הקרובים, ובהתאם לתנאים הקבועים בו). לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 1 באוגוסט 2023 (מס' אסמכתא: 01-087705-2023), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.18. מוניות הקסטל - ביום 6 בנובמבר 2023, חתמה החברה עם מוניות הקסטל, חברת מוניות המפעילה כ-670 מוניות בפריסה ארצית והמספקת שירותי סדרנות ומוקד טלפוני לנהגי מוניות שחברים בה ואשר הינה בעלת היתר לשימוש של שטחי חניה ועצירה למוניות בעיר תל אביב, על מזכר הבנות מחייב לשיתוף פעולה ועריכת פיילוט במסגרתו תודגם טכנולוגיית החברה בעיר תל אביב בקרב כ-30 נהגי מוניות. לפרטים נוספים ראו סעיף 11.5 לעיל.

16.3.19. SITEC - ביום 9 בספטמבר 2023, חתמה החברה על מזכר הבנות עם חברת SITEC. במסגרת מזכר ההבנות, הסכימו הצדדים כי יתקשרו בהסכם מפורט לשיתוף פעולה אסטרטגי להקמתו של "כביש חשמלי" בפארק התעשייה של SITEC בעיר ג'ינאן במחוז שאנדונג, במהלך שנת 2024.

לפרטים נוספים, ראו סעיף 11.4 לעיל, וכן ראו דוח מידי מיום 1 בספטמבר 2023 (מס' אסמכתא: 01-085267-2023), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.20. Utah Inland Port - לפרטים בעניין הכרה בחברה בת בבעלות מלאה של החברה כ"ספק יחיד" לצורך הקמת פרויקט משותף לחברה הבת, Utha Inland Port Authority, ולמכון המחקר של אוניברסיטת יוטה, ראו דוחות מידיים מהימים 8 במרס 2022, 4 באוגוסט 2022 ו-7 בפברואר 2023 (מס' אסמכתאות: 2022-01-027313, 2022-01-099010, 2023-01-014991 בהתאמה), וסעיף 16.4.7 לדוח התקופתי לשנת 2022, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

בהמשך לכך, ברבעון הראשון לשנת 2024, נחתם הסכם עם אוניברסיטת יוטה, במסגרתו הוסכם כי החברה תקים מקטע דינאמי ועמדות טעינה סטטיות בתוך הנמל היבשתי ביוטה, וכן תתקין את מערכת הטעינה על משאית Kenworth. החברה צפויה להתחיל את התקנת המערכת ברבעון הרביעי לשנת 2024.

לפרטים נוספים אודות הפרויקטים השונים בפיתוח, ראו באור 11 לדוחות הכספיים של החברה, המצורפים כפרק ג' לדוח זה.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, וכך גם הפיילוט, הפרויקטים ושיתופי הפעולה המפורטים בסעיף זה לעיל, טרם הושלמו, למעט אם צויין במפורש אחרת. הערכות החברה ביחס לתוצאות הפרויקטים המפורטים לעיל, הצלחתם וסיועם בקידום הטכנולוגיה וקידום האסטרטגיה העסקית של החברה הינן "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת החברה. הערכות ואמזנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי החברה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות והאמזנים האמורים, ניתן לציין שינויים אפשריים בתנאי השוק הגלובאלי בו פועלת החברה, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, אי עמידה ביעדי הפיתוח של מערכת הכביש האלחוטי ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך השלמת הפיתוח ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 31 להלן.

#### 16.4. שיתופי פעולה עם יצרניות רכב בהתאמה של המערכת פרי פיתוחה של החברה למרכבים שונים

החברה פועלת להרחיב את שיתופי הפעולה שלה עם יצרני רכב מובילים לשילוב יחידת המקלט פרי פיתוחה וביצוע הבדיקות המתבקשות. בראיית החברה, תהליך זה יסייע בהאצת החדירה של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה בעולם. להלן רשימת רכבים עמם ביצעה החברה אינטגרציה:

יצרן הרכב	סוג הרכב	הפרויקט בו שולב מקלט החברה
יונדאי	רכב קיה* Niro * העבודה נעשתה מול quantum hub, שהם מעבדת חדשנות בישראל המשותפת ליונדאי וקיה	פיילוט מול ה-OEM
הייגר*	אוטובוס מבוסס קבל על	תל אביב ושבדיה
הייגר*	אוטובוס מבוסס סוללות (דגם 2020)	EnBw
הייגר*	אוטובוס מבוסס סוללות (דגם מתקדם 2023 לשוק אירופאי)	Balingen
הייגר*	אוטובוס מבוסס סוללות (דגם מתקדם 2023 לשוק ישראלי)	בשלב זה – קיסריה ואלקטרה אפיקים

יצרן הרכב	סוג הרכב	הפרויקט בו שולב מקלט החברה
אנקאי	אוטובוס מבוסס סוללות	אלקטרה אפיקים
Sunwin	אוטובוס מבוסס סוללות (דגם מתקדם 2023 לשוק אירופאי). למועד הדוח, השולמה האינטגרציה עם הרכב.	צפוי להימסר לאלקטרה אפיקים במהלך רבעון 2 לשנת 2024
IVECO	אוטובוס עירוני מבוסס סוללות	ברבמי איטליה
IVECO	משאית קלה eDAILY – תהליך האינטגרציה נמצא בעיצומו וקרוב להשלמה	צפוי להימסר לפרויקט ברבמי איטליה במהלך הרבעון השני לשנת 2024
סטלנטיס (פיאט)	פיאט e500, חשמלי פרטי	ברבמי איטליה
פולקסווגן	רכב מסחרי (ואן)	BASt
פורד	E transit, רכב מסחרי (ואן)	מדינת מישגן, ארה"ב
טויוטה	רכב היברידי חשמלי מלא של היצרן מסוג RAV4 plug in	אינטגרציה לטובת הוכחת היתכנות
טויוטה	רכב חשמלי מלא מסוג BZ4X – נמצא בשלבי פיתוח ואינטגרציה	כחלק מפרויקט ה-JDA עם טויוטה ודנסו
דנסו (TIER 1)	הטמעת המערכת כקייט AFTERMARKET, בשלבי פיתוח מוצר	פיתוח ערכת טעינה עבור OEM ש-DENSO עובדים מולם
GINAF	משאית סמיטריילר חשמלית	שבדיה GOTLAND וצפוי לשמש את החברה בפרוייקטים עתידיים
KENWORTH	משאית סמיטריילר חשמלית	USU ארה"ב
Zhongtong	אוטובוס מבוסס סוללות – נמצא בשלבי אינטגרציה וכפוף להסכמות בין SITEC לבין Zhongtong	יותקן בפרוייקט SITEC בסין
Temsa	אוטובוס מבוסס סוללות	מיועד לפרוייקטים באירופה
Toyota Pro Ace	רכב מסחרי (ואן), מבוסס סוללות - נמצא בשלבי אינטגרציה	פרויקט EMPower

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

#### 16.5. התקדמות בקשר עם אבני הדרך במחקר ובפיתוח

להלן עדכון החברה בדבר ההתקדמות שביצעה בקשר עם אבני הדרך במחקר ובפיתוח של המערכת, כפי שהובאו בדוח השנתי לשנת 2022:

אבן דרך	מועד משוער לביצוע בשנת 2023	בוצע/לא בוצע והערות	
פיתוח דור 2 של מקלט לרכב פרטי	רבעון 2	בוצע	1
LSMU - מערכת לטעינה אלחוטית סטטית המנהלת טעינה למספר כלי רכב במקביל, בהספק של כ-500 קילוואט	רבעון 3	בוצע	2

מועד משוער לביצוע בשנת 2023	אבן דרך	בוצע/לא בוצע והערות
רבעון 3	פיתוח ארכיטקטורת מערכת לדור שני של פתרון טעינה דינאמי תת קרקעי	בוצע
רבעון 3	מערכת בקרה ושליטה מבוססת ענן המנוהלת מרחוק למגוון לקוחות ויישומים	בוצע
רבעון 4	פיתוח פתרון After market לרכבים פרטיים ולרכבי חלוקה	ביצוע החל במהלך שנת הדוח, צפוי להימשך לאורך כשנתיים ממועד החתימה על ה-JDA עם טויוטה ודנסו
רבעון 4	פיתוח מדגים טכנולוגי לטעינה אלחוטית דינאמית בהספקים הגבוהים בכ-50% מהביצועים הקיימים	בוצע
רבעון 4	ייעול ואוטומציה של שיטת ההתקנה של המערכת בכביש, ליישום בהיקפים גדולים	בשלב ביצוע במסגרת פרויקט E-MPower
רבעון 4	פיתוח דור 3 של מקלט לרכב פרטי	הושלמו הפיתוח הראשוני והוכחת הביצועים

16.6 . אבני בדרך הצפויות לשנת 2024 במחקר ובפיתוח

מס"ד	אבן דרך	מועד משוער לביצוע
1	פיתוח מקלט After market לרכבים פרטיים, לרבות ציי מוניות ורכבים שיתופיים, כחלק משיתוף הפעולה עם טויוטה ודנסו	רבעון 1, 2025
2	התאמה של דור 3 של המקלט לתצורות שונות, כך שיוכל לתת מענה לסוגים שונים של רכבים	רבעון 1, 2025
3	מערכת ניהול טעינה תת קרקעית להספקים גבוהים	רבעון 1, 2025
4	2 תצורות של סלילים דינאמיים, המתאימות להספקים גבוהים	רבעון 3, 2024
5	גרסה מעודכנת לתוכנת ניהול הטעינה, המיועדת לציים, ובפרט למפעילי תחבורה ציבורית	רבעון 4, 2024

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, וכך גם הפיילוטס, הפרויקטים ושיתופי הפעולה המפורטים בסעיף זה לעיל, טרם הושלמו, אלא אם צוינו אחרת. הערכות החברה ביחס לתוצאות הפרויקטים המפורטים לעיל, הצלחתם וסיועם בקידום הטכנולוגיה וקידום האסטרטגיה העסקית של החברה הינן "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת החברה. הערכות ואמדנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי החברה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות והאמדנים האמורים, ניתן לציין שינויים אפשריים בתנאי השוק הגלובאלי בו פועלת החברה, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, אי

עמידה ביעדי הפיתוח של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך השלמת הפיתוח ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 31 להלן.

16.7. הוצאות המחקר והפיתוח של החברה

לפרטים נוספים אודות הוצאות המחקר ופיתוח, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים וסעיף 16.11 להלן.

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

להלן יפורטו המענקים שהתקבלו מרשות החדשנות וממשרד האנרגיה נכון ליום 31 בדצמבר 2023:

גובה המענק המצטבר לשנת 2022 שעל החברה להחזיר נכון ליום 31.12.2023, לאחר הצמדה וריבית	התחייבות לתשלום תמלוגים שהוכרה בדוחות הכספיים ליום 31.12.2023 (באלפי ש"ח)*	התחייבות לתשלום תמלוגים שהוכרה בדוחות הכספיים ליום 31.12.2022 (באלפי ש"ח)*	תנאי השבת המענק	סכומי המענק לפי שנה		הפעילות עברה התקבל המענק ותאימה	פרטי המענק
				הסכום שהתקבל (באלפי ש"ח)	השנה בה התקבל המענק		
14,672	1,902	1,615	קיומן של הכנסות חייבות בתמלוגים בשיעור של 3%	2,036	2015	חממה טכנולוגית	תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מו"פ במסלול מתקדם בשיתוף הון הטבע
				4,050	2018	הפחתת התלות העולמית בנפט על ידי הפיכת ישראל למוקד תעשייה וידע בתחום תחליפי הנפט והתחבורה החכמה	תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מו"פ במסלול השקעות בתחליפי נפט
				6,980	2019	ביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב	תמיכה מרשות החדשנות לביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב
1,665	1,268	310	קיומן של הכנסות חייבות בתמלוגים בשיעור של 5%	1,500	2015	מערכת הנעה אלחוטית עבור תחבורה ציבורית	תמיכה ממשרד האנרגיה
16,337	3,170	1,925	-	14,566	-	-	סה"כ

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

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

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

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

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

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

בהתאם להוראות התכנית, מחויבת 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>86</sup> למועד הדוח, החברה טרם שילמה תמלוגים כאמור. ליום 31 בדצמבר 2023, הכירה החברה בהתחייבות בדוחותיה הכספיים בגין מענק רשות החדשנות לפרטים נוספים, ראו ביאורים 10 ו-12.ב. לדוחות הכספיים וסעיף 16.8 לעיל.

#### 16.8.2. 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 (בסעיף זה: "מענק רשות החדשנות").

<sup>86</sup> בהתאם להנחיות רשות החדשנות, אשר חלה במועד קבלת המענק, הריבית השנתית הינה ריבית בשיעור משתנה בגובה ריבית הליבור (Libor) השנתית לפיקדונות בדולרים כפי שפורסמה ביום המסחר הראשון של כל שנה, או בפרסום חלופי שלפי הודעת בנק ישראל לציבור קובע את הריבית האמורה. למועד הדוח, הופסק פרסום ריבית הליבור, אך למיטב ידיעת החברה, רשות החדשנות טרם פרסמה הנחיות חלופיות בעניין הריבית החלה.

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>87</sup> וכן הוראות החוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984, הכללים והנהלים שנקבעו מכוחן, ואישור ועדת המחקר ברשות החדשנות, ובכלל זה: (1) החובה שלא להעביר לאחר את הידע, הזכויות עליו ואת זכויות היצור שיופקו מהמחקר והפיתוח, ללא אישור ועדת המחקר; (2) לשלם תמלוגים ולהגיש את כל הדוחות לרשות החדשנות בהתאם לדין.

במהלך שנת 2018, התקבל מלוא המענק מרשות החדשנות, בסך כולל של 4.05 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים, ראו ביאורים ב.ו-13(ה) לדוחות הכספיים וסעיף 16.8 לעיל.

#### 16.8.3. 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 ב.ו-13(ה) לדוחות הכספיים וסעיף 16.8 לעיל.

#### 16.8.4. מענק ממשרד האנרגיה

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

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

תמורת ביצוע תכנית משרד האנרגיה ומילוי יתר התחייבויות החברה, נקבע כי משרד האנרגיה יעניק לחברה מענק עד לשיעור של 50% מהוצאותיה בפועל מתוך התקציב המאושר בסך של 3 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.

<sup>87</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)

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

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

#### 16.9. מענק מממשלת שבדיה

לפרטים נוספים, ראו ביאור 12.ג. לדוחות הכספיים וסעיף 16.8 לעיל.

#### 16.10. הסכמי מחקר ופיתוח

ככלל, הטכנולוגיה של החברה מפותחת על ידה באופן עצמאי. לפרטים אודות השתתפות החברה בפיילוטים להדגמת כביש חשמלי ופרויקטים של פיתוח, ראו סעיפים 16.3 ו-שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא. לעיל.

#### 16.11. השקעות צפויות במחקר ופיתוח

החברה מעריכה כי במהלך שניים עשר החודשים ממועד פרסום הדוח תשקיע במחקר ופיתוח בתחום הפעילות, בהתאם למפורט בסעיף 0 לעיל, סך של כעשרות מיליוני ש"ח, שייעודם העיקרי הינו התקדמות בפיתוח טכנולוגיית החברה ומוצריה, התקדמות בפיילוטים והפרויקטים בהם החברה נוטלת חלק, והערכות של החברה לביצוע פרויקטים עתידיים נוספים, בין היתר בהתאם למפורט ב סעיפים 16.3 ו-שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא. לעיל.

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

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, והשלמת פיתוח הטכנולוגיה כאמור וכמפורט לעיל, על מוצריה ונדבכיה השונים, טעונה השקעות בפיתוח הטכנולוגיה ובהוצאות מחקר ופיתוח. כל ההנחות והנתונים בקשר עם השקעות צפויות במחקר ופיתוח, וביחס לצורך שעשוי להתעורר בעתיד בהשקעות כאמור, הינם תחזיות, הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק

ניירות ערך, המבוססים בחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המוצרים בשלבי הפיתוח השונים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות אי אילו מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

### 17. נכסים לא מוחשיים

- 17.1 הנכסים הלא מוחשיים של החברה כוללים פטנטים הרשומים על שם החברה. הפטנטים הרשומים המפורטים מתחלקים ל-3 "משפחות", אשר בכל אחת מהן ישנו פטנט אחד מהותי, שאותו בחרה החברה לרשום (בווריאציה כזו או אחרת) במספר טריטוריות. בנוסף, החברה נמצאת בשלב הרישום של פטנטים בתחום הפעילות, כמתואר להלן, כאשר אין כל ודאות כי תהליך הרישום של מי מהפטנטים יושלם.
- 17.2 ככל שאיזו מהבקשות לרישום הפטנטים לא תתקבלנה והפטנטים לא ירשמו, יתכן שהחברה לא תוכל לשווק בעתיד באופן בלעדי את המוצרים המבוססים על פטנטים אלו.
- 17.3 להלן יובאו פרטים אודות פטנטים מהותיים הרשומים בבעלות החברה בתחום הפעילות, נכון למועד הדוח:

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
ארה"ב	3 מאי 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	11,318,845	1
ארה"ב	22 אוקטובר 2031	בעלות מלאה (100%) של החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	10,449,865	2
קוריאה	29 יוני 2037	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	10-2215784	3
קוריאה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2319474	4
יפן	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	6671287	5
הודו	18 ינואר 2038	בעלות מלאה (100%) של החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA	396408	6

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
			WIRELESS POWER TRANSFER		
בריטניה	31 דצמבר 2033	בעלות מלאה של (100%) Electric Road Ltd*.	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	GB2521676	7
שוויץ, גרמניה, צרפת, בריטניה, איטליה, שוודיה, טורקיה	29 יוני 2037	בעלות מלאה של (100%) Electric Road Ltd*.	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	EP3478528	8
שוויץ, גרמניה, ספרד, צרפת, איטליה, שוודיה, טורקיה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Electric Road Ltd*.	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	EP3089886	9
סין	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) של החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	ZL201480074444.8	10
סין	28 יוני 2037	בעלות מלאה של (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	ZL2017800498428	11
קנדה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) של החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2,935,330	12
אוסטרליה	29 יוני 2037	בעלות מלאה של (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2017287002	13
אוסטרליה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) של החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2014374947	14
ארה"ב	5 יולי 2034	בעלות מלאה של (100%) של החברה	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	11,376,986	15

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
בריטניה	20 דצמבר 2038	בעלות מלאה של Electric Road Ltd*.	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	GB2580082	16
יפן	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	7211820	17

17.4. להלן יובאו פרטים אודות סטטוס הבקשות לרישום פטנטים בתחום הפעילות למועד הדוח: הנכסים הלא מוחשיים של החברה, שאינם רשומים, כוללים בקשות פטנט המתחלקות ל-9 "משפחות", אשר בכל אחת מהן ישנו פטנט אחד מהותי, שאותו בחרה החברה לרשום (בווריאציה כזו או אחרת) לפחות בטריטוריה אחת.

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
ארה"ב	2 מאי 2022	17 אוקטובר 2019	בעלות מלאה (100%) של החברה	SYSTEM AND METHOD FOR POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	1
קנדה	29 יוני 2017	30 יוני 2016	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2
קוריאה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של Electric Road Ltd*.	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	3
יפן	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של Electric Road Ltd*.	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	4
הודו	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של Electric Road Ltd*.	METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	5

תואור הפטנט המבוקש	תיאור הזכויות הצפויים בפטנט, ככל שירשם	מועד קדימות	מועד הגשת הבקשה	המדינות בהן הוגשה הבקשה	
METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	בעלות מלאה (100%) של Electric Road Ltd*.	20 דצמבר 2018	19 דצמבר 2019	אירופה	6
METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	בעלות מלאה (100%) של החברה	20 דצמבר 2018	19 דצמבר 2019	סין	7
METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	בעלות מלאה (100%) של החברה	20 דצמבר 2018	19 דצמבר 2019	קנדה	8
METHOD AND SYSTEM FOR VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	בעלות מלאה (100%) של החברה	20 דצמבר 2018	19 דצמבר 2019	אוסטרליה	9
METHOD AND SYSTEM FOR OPTIMIZING WIRELESS POWER TRANSMISSION TO AN ELECTRIC VEHICLE ON THE ROAD VIA ADAPTIVE FREQUENCY	בעלות מלאה (100%) של החברה	20 פברואר 2023 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	20 פברואר 2023	PCT Paris ) Convention (Treaty בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו	10
METHOD AND SYSTEM FOR POSITIONING A VEHICLE HAVING WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON MAGNETIC FLUX SENSING	בעלות מלאה (100%) של החברה	21 במרס 2023	21 במרס 2023	ארה"ב	11
METHOD AND SYSTEM FOR POSITIONING A	בעלות מלאה (100%) של החברה	21 במרס 2023	24 בינואר 2024	PCT	12

תיאור הפטנט המבוקש	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שירשם	מועד קדימות	מועד הגשת הבקשה	המדינות בהן הוגשה הבקשה
VEHICLE HAVING WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON MAGNETIC FLUX SENSING				Paris ) Convention (Treaty בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו
METHOD AND SYSTEM FOR ON VEHICLE METERING OF ELECTRICITY IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM USING RELATIVE CURRENT DISTRIBUTION	בעלות מלאה (100%) של החברה	13 באוקטובר 2023 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	13 באוקטובר 2023	בריטיניה
METHOD AND SYSTEM FOR REDUCING HARMONIES IN A RECTIFIED INCOMING WIRELESS POWER TRANSFER SIGNAL AT A RECEIVER OF AN ELECTRICAL VEHICLE	בעלות מלאה (100%) של החברה	24 בינואר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	24 בינואר 2024	ארה"ב
METHOD AND SYSTEM FOR CURRENT REGULATION AT A RECEIVER OF AN ELECTRICAL VEHICLE CONFIGURED FOR WIRELESS POWER TRANSFER	בעלות מלאה (100%) של החברה	24 בינואר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	24 בינואר 2024	ארה"ב
METHOD AND SYSTEM FOR TAILORING A	בעלות מלאה (100%) של החברה	24 בינואר 2024	24 בינואר 2024	ארה"ב

תיאור הפטנט המבוקש	תיאור הזכויות הצפויים בפטנט, ככל שירשם	מועד קדימות	מועד הגשת הבקשה	המדינות בהן הוגשה הבקשה
RECEIVER OF AN ELECTRICAL VEHICLE CONFIGURED FOR WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON ELECTRIC VEHICLE PROPERTIES		(זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)		

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

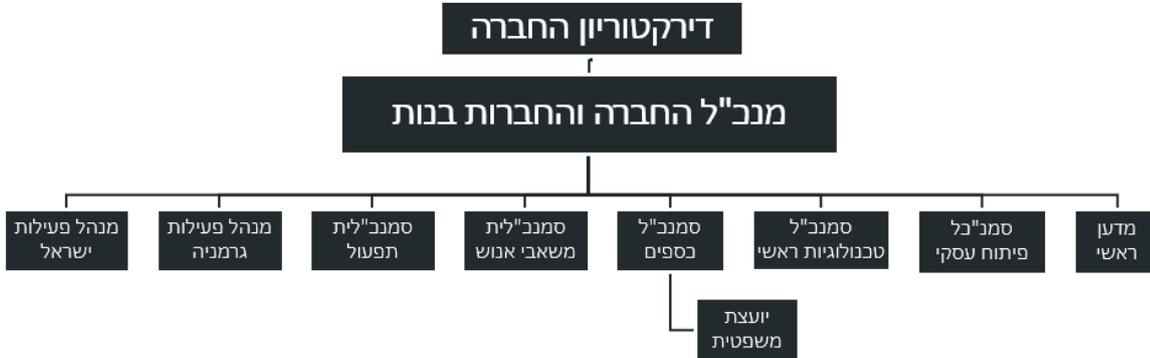
\* כאמור בסעיף 1.1 לעיל, עד לחודש מרס 2021, פעילותה של החברה התבצעה באמצעות החברה הבת אלקטריק רואד בע"מ, חברה בת שהייתה בשליטתה המלאה של החברה, עד השלמת עסקת המיזוג הסטטוטורי שלה עם ולתוך החברה. לפיכך, חלק מהפטנטים ומהבקשות לרישום פטנט, בהתאמה, הם על שמה של אלקטריק רואד בע"מ – וממילא נמצאים בבעלות מלאה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

17.5. להלן פירוט אודות סימני מסחר אשר בבעלות החברה נכון לתקופת הדוח:

מספר סימן המסחר	לוגו/מילולי	טריטוריה	סיווגים	סטטוס	מועד פקיעה
1	ELECTREON	ישראל	9,42	רשום	20.4.33
2	electreon	ישראל	9,42	רשום	20.4.33
3	ELECTREON	איחוד אירופי	9,42	רשום	12.7.33
4	ELECTREON	אנגליה	9,42	רשום	12.7.33
5	ELECTREON	ארה"ב	9,42	בהליך בחינה	
6	electreon	איחוד אירופי	9,42	רשום	12.7.33
7	electreon	אנגליה	9,42	רשום	12.7.33
8	electreon	ארה"ב	9,42	בהליך בחינה	
9	electreon	סין	9	רשום	6.2.34
10	electreon	סין	37	רשום	27.1.34

הערכות החברה ביחס לנכסים לא מוחשיים, לרבות ביחס לבקשות לרישום פטנטים, צורך בעיבוי ההגנה על נכסיה הלא מוחשיים של החברה וחיבוטם ביחס להמשך פיתוח הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה, הינם הערכות של החברה בלבד. כל ההנחות והנתונים בקשר עם השקעות צפויות במחקר ופיתוח, וביחס לצורך שעשוי להתעורר בעתיד בהשקעות כאמור, הינם תחזיות, הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המוצרים בשלבי הפיתוח השונים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות אי אילו מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

18.1. להלן תרשימים המבנה הארגוני של החברה



18.2. להלן פירוט אודות מצבת עובדי החברה:

מספר עובדים			תחום עיסוק
ליום 31 בדצמבר 2021	למועד הדוח השנתי לשנת 2022	סמוך למועד פרסום הדוח	
3	4	6	הנהלה
8	8	12	מחלקת כספים, משאבי אנוש ואדמיניסטרציה
67	73	89	מחלקת תפעול, פיתוח וייצור
10	9	12	מחלקת שיווק ומכירות
88	94	119	סה"כ

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

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

במהלך שנת 2023, הצטרפו לחברה מספר עובדים מובילים ברמה הארגונית, וביניהם סמנכ"לית התפעול, שטייבה את המערך התפעולי של החברה וביססה את יכולות הייצור; סמנכ"ל פיתוח עסקי וכן מנהל יחידה עסקית לסגמנט משמעותי של החברה.

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

נוכח התרחבות פעילות החברה, גם בהיבטים של המחקר והפיתוח, וגם בהיבטים המסחריים, החליטה הנהלת החברה לפתוח תקנים חדשים, הן במחלקות המחקר והפיתוח והן במחלקות התפעול כדי לתמוך בפעילות החברה. כמו כן, צפויה להיפתח יחידה עסקית חדשה הפונה לפלח שוק שונה, מה שמצריך מהחברה היערכות הן ברמת התוכנית העסקית והן ברמת המשאבים כולל גיוס עובדים שיתמכו בפעילות הייעודית

#### 18.4 תלות מהותית בעובד מסוים

למועד הדוח, החברה מעריכה כי קיימת תלות ביו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה, מר אורן עזר, ובמדען הראשי בחברה, מר חנן רומבק, הואיל והם מספקים לחברה את השירותים הבסיסיים החיוניים לפעילותה, ובכלל זה לפעילות המחקר והפיתוח. יחד עם זאת, בשנת הדוח גייסה החברה אנשי פיתוח בישראל לפעילות המו"פ, אשר עוסקים בפיתוח היבטים הקשורים לאינטגרציה עם כלי רכב ואשר לוקחים חלק ניכר בעבודת הפיתוח, באופן אשר מפחית במידת מה את התלות במנכ"ל (ויו"ר דירקטוריון החברה) ובמדען הראשי.

#### 18.5 הדרכות והכשרת עובדים

בשנת הדוח, נבנתה תוכנית הדרכות שנתית, במסגרתה העובדים מקבלים הכשרה מקצועית מתאימה לתפקיד אותו הם מבצעים, תוך שימת דגש על בטיחות ואיכות התוצר. בתוכנית שולבו גם הדרכות כלליות שהיקפן רחב יותר, לרבות הדרכות כחלק מתוכנית אכיפה פנימית של ניירות ערך ומניעת הטרדה מינית. בנוסף, החברה פועלת לניסוח, אשרור והטמעה של נהלי וכלי עבודה מסודרים, אשר חשופים לעובדים בפורטל החברה הפנים ארגוני. כמו כן, במהלך הרבעון הראשון, בוצעו סקרים מול דרג מנהלי הביניים לעניין צרכי ההדרכה של העובדים. איפיון הצרכים האמור הוביל לעדכון תוכנית ההדרכה, כך שישולבו בה הכשרות ספציפיות עבור הצוותים השונים.

#### 18.6 תכנית תגמול לעובדים

18.6.1 ביום 29 באוגוסט 2018, אימצה החברה תכנית אופציות לעובדים בהתאם לתיקון 132 לפקודת מס הכנסה, במסגרתה רשאית החברה להקצות אופציות לא רשומות לעובדים, דירקטורים, יועצים ו/או נותני שירותים לחברה או כל חברה אשר שולטת ו/או נשלטת על ידי החברה, אשר תהיינה ניתנות למימוש למניות רגילות של החברה. ביום 16 בספטמבר 2021, פרסמה החברה מתאר להצעה של כתבי אופציה (שאינם סחירים) הניתנים למימוש למניות רגילות של החברה וביום 3 בנובמבר 2022, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הוספתה של תוכנית משנה אשר תאפשר לחברה להנפיק כתבי אופציה (שאינם סחירים) לניצעים תושבי ארה"ב או הכפופים לדיני המיסים האמריקאים. לפרטים נוספים ראו דוחות מיידיים מהימים 16 בספטמבר 2021 ו-29 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתאות: 2021-01-079582 ו-2022-01-122140), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

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

18.6.3. ביום 28 בדצמבר 2023, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה ולאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, עדכון למדיניות לעניין תנאי כהונה והעסקה של נושאי המשרה בחברה ("מדיניות התגמול"). לפרטים נוספים אודות מדיניות התגמול המעודכנת של החברה, ראו תקנה 21 בפרק ד' לדוח זה.

#### 18.7. תנאי העסקה והסכמי העסקה

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

#### 18.8. נושאי משרה ועובדי הנהלה בכירים

נושאי המשרה בחברה מועסקים באמצעות הסכם עבודה אישי. לפרטים אודות תנאי העסקתם של נושאי המשרה הבכירה בחברה, ראו בסעיף תקנה 21 בפרק ד' לדוח תקופתי זה. לעניין זה, יצוין כי ביום 28 בדצמבר 2023, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה, בהתאם להוראות סעיף 272(ג) לחוק החברות, ולאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, התקשרות מחדש עם מר אורן עזר, מנכ"ל החברה ויו"ר הדירקטוריון, לרבות תנאי כהונתו והעסקתו. לפרטים נוספים, ראו תקנה 21 בפרק ד' לדוח זה.

#### 18.9. קבלני משנה

החברה מתקשרת עם מספר קבלני משנה המעניקים לה שירותים שונים, ביניהם שירותי הנדסה, יעוץ, שיווק ותמיכה בפעילות השוטפת של החברה בעיתות עומס עבודה. 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 קבוע בהסכם.

### 19. חומרי גלם וספקים

#### 19.1. חומרי גלם

למועד הדוח, חומרי הגלם העיקריים המשמשים את החברה הינם רכיבים אלקטרוניים, חוטי נחושת ויחידות אשר ירכיבו, להערכת החברה, את המערכת הסופית המפותחת על ידה, ככל שיושלם פיתוחה. החברה משתמשת ברכיבים אלקטרוניים בתחום ההספק הגבוה, בעיקר מסוג MOSFET, ולמועד הדוח החברה מעריכה כי לא צפוי מחסור ברכיבים אלו (ראו גם סעיף 7.2 לעיל) בנוסף, במערכת הכביש החשמלי האלחוטי שמפתחת החברה נערך שימוש בחוטי נחושת (מהם עשויים סלילי המערכת) שמחירם מושפע ממחירי הנחושת בבורסות המתכות.

## 19.2 ספקים

19.2.1. למועד הדוח, לחברה אין ספקים קבועים. יחד עם זאת, לצורך רכישת חומרי הגלם המפורטים בסעיף 19.1 לעיל, החברה מתקשרת מעת לעת עם ספקים מזדמנים בהתאם לנדרש. למיטב ידיעת החברה, נכון למועד הדוח לא צפויה להיות לה תלות בספק מסוים לצורך רכישת חומרי הגלם הדרושים לייצור רכיבי המערכת פרי פיתוחה.

19.2.2. לפרטים אודות התקשרות עם האטצ'ינסון, על בסיס מזכר הבנות לא מחייב בין הצדדים מיום 30 באפריל 2018, שמטרתו העיקרית הינה תכנונו והקמתו של קו לייצור תשתית הסלילים המהווה חלק ממערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה, ראו דוח מיידי מיום 11 ביולי 2018 (מס' אסמכתא: 2018-01-062784), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. יצוין כי נכון למועד זה, טרם נחתם הסכם התקשרות כולל עם האטצ'ינסון המסדיר את מכלול הסוגיות הנוגעות למעבר לייצור המוני של סלילים באמצעות האטצ'ינסון. נוכח העובדה שהחברה עוד נמצאת בשלבים של פיתוח ושיפור הסלילים, לא מצאו הצדדים לנכון לעבור מייצור "ידני" המותאם למאפייניו הייחודיים של כל פרויקט, לייצור המוני.

19.2.3. יחד עם זאת יודגש, כי החברה צפויה לפעול יחד עם האטצ'ינסון לפיתוח וייצור סלילים עבור פרויקט Charge As You Drive בצרפת, ובמסגרת הדיאלוג בין החברות וחתימתן על הסכם הקונסורציום בפרויקט האמור, הוחלט כי יבוצעו התאמות של חומר הגלם ושל שיטת הייצור כך שיתאימו לצרכי החברה. במקביל, החברה פועלת על מנת לייצר סלילים עם ספקים נוספים.

**הערכות החברה ביחס לצורך עתידי בספקים או בחומרי גלם, זמינותם וחשיבותם בקידום פיתוח טכנולוגיית הכביש החשמלי של החברה, הינם הערכות של החברה בלבד. כל ההנחות והנתונים בקשר עם השקעות צפויות במחקר ופיתוח, וביחס לצורך שעשוי להתעורר בעתיד בהשקעות כאמור, הינם תחזיות, הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המוצרים בשלבי הפיתוח השונים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות אי אילו מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.**

### 20. השקעות

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

### 21. מימון

21.1. החברה מממנת את פעילותה בעיקר מהונה העצמי, גיוסי הון ומענקים, ובכלל זה מענקי מדינה. בכוונת החברה, ככל שיתאפשר, לפעול לביצוע גיוסי הון נוספים. זמינות גיוסי הון או חוב עשויים להיות מושפעים מתנאי השוק, ובהם שיעורי האינפלציה והריבית בשוק, כמתואר בסעיף 31.1.2 להלן.

21.2. יצוין כי ביום 26 בפברואר 2023 פרסמה החברה תשקיף מדף נושא תאריך 27 בפברואר 2023, מכוחו רשאית החברה להנפיק סוגי ניירות ערך שונים בהתאם להוראות הדין. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 26

בפברואר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-017893), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. החברה טרם פרסמה הצעה על בסיס תסקיף מדף זה.

#### 21.2.1. מענקי מדינה

לפרטים בדבר מענקי מדינה שקיבלה החברה, ראו סעיפים 16.8 ו-16.9 לעיל.

#### 21.2.2. גיוס הון

לפרטים בדבר גיוסי הון שביצעה החברה באמצעות הצעות פרטיות, ראו סעיף 4.2 לעיל.

#### 21.2.3. ערבויות ושעבודים

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

### 22. מיסוי

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

### 23. סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם

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

#### 23.1. קרינה בלתי מייננת

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

תקני טעינה אלחוטית לרכבים IEC 61980 ו-2950SAEJ, המתבססים על תקן ICNIRP, קובעים את הרמות המותרות של קרינה בסביבת המערכת בזמן הפעלה. בהקשר זה, מערכת הטעינה האלחוטית של החברה עמדה במבדקי EMC ו-ENF אשר נערכו בהתאם לתקן IEC 61980. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 15 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-006045), אשר נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

#### 23.2. פסולת אלקטרונית

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

#### 23.3. איכות סביבה, בריאות ובטיחות

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

בישראל, באופן ספציפי, כפופה החברה למגוון רחב של חוקים ותקנות סביבתיות, כאשר העיקריים שבהם מתייחסים לקרינה בלתי מייננת (סעיף 23.1 לעיל) ולפסולת אלקטרונית (סעיף 23.2 לעיל). חוקים ותקנות אלו קובעים את רמות הקרינה המותרות לציוד ולמערכות החברה, וקובעים את האמצעים הנדרשים לטיפול ופינוי של פסולת אלקטרונית. למיטב ידיעת החברה, נכון להיום, היא עומדת בהוראות המהותיות של החוקים והתקנות הנוגעות להגנת הסביבה בישראל ומחזיקה בהיתרים סביבתיים הנדרשים לפעילותה השוטפת.

בנוסף, במהלך שנת הדוח החברה קיבלה הסמכה של ISO 14001, וכחלק מההיערכות לקבלת התקן בנתה החברה מדיניות איכות סביבה מקיפה. כמו כן, החברה מבצעת חשיבה על האופן בו היא מצמצמת את טביעת הרגל הפחמנית ככל הניתן: (א) משרדי אלקטריאון נבנו עם חשיבת חסכון במשאבים ככל האפשר - מחלונות ומפתחים גדולים להארת חדרים עם אור שמש ועד לשימוש בנורות LED ברחבי חלל העבודה; (ב) מיחזור - אלקטריאון הציבה פחי מיחזור ברחבי המשרדים. אלה מופרדים למיחזור שונה עבור נייר, פלסטיק, זכוכית; (ג) עובדי החברה אוכלים ארוחת צהריים המגיעה מספקים בכלים רב פעמיים במתקני אלקטריאון, ומשתמשים רק בכלים לשימוש חוזר. גם שאריות ארוחת הצהריים של אלקטריאון ממוחזרות והופכות לקומפוסט אשר משמש לאחר מכן עבור הגינות בסביבת המשרדים; (ד) אין שימוש במוצרים חד-פעמיים - החברה אינה משתמשת במוצרים חד-פעמיים כגון פלסטיק כוסות או כלים חד פעמיים. כל מה שעובדי החברה משתמשים בו, באירועים ובמשרדי החברה, ניתן למיחזור או לשימוש חוזר; (ה) מודעות לאריזת מוצר - עובדי החברה מאוד מודעים לשיטה בה יש לארוז ולשלח את מוצרי החברה ברחבי העולם. ישנה תמיד העדפה לשיטת אריזה לשימוש חוזר ולהפחתת השימוש בפלסטיק ובשיטות אריזה לשימוש חד פעמי; (ו) החברה מצמצמת את השימוש בנייר - עובדי החברה עושים דיגיטציה של הקבצים עד כמה שאפשר ומתחייבים להדפסה משני הצדדים.

כמו כן, המוצר אותו מפתחת החברה - מערכת לטעינה אלחוטית של רכבים חשמליים - לרבות דרכי התקנתו, תורם להגנה על הסביבה בכך שהוא מעודד ומאפשר מעבר המוני לרכבים חשמליים, שימוש שיתופי בתשתית הטעינה ופריסה של צריכת החשמל (לצרכי טעינה) לאורך כל שעות היום, ובפרישה גיאוגרפית רחבה, וכן עומד בדרישות והדגשים הבאים: (א) ביצוע פריסת תשתית הטעינה של החברה אינו מצריך שחזור מלא של כבישים, התקנת יסודות כבישים, סילוק החי, או כריתת יערות של הסביבה שמסביב לכביש. התקנה - וכל החלפה נדרשת - של סלילים היא קלה וגורמת להפרעה מינימלית של התנועה, ומתרחשת רק כמה סנטימטרים מתחת לשכבה העליונה של האספלט, ובכך ממזערת את סך זמן התפעול ודרישות האנרגיה כחלק מהתקנת הכביש. המערכת יכולה להיות מותקנת, כולה, מתחת לאדמה, ולכן אינה משפיעה על הסביבה הנופית, מבחינה ויזואלית ומבחינה תפעולית גם יחד; (ב) תהליך ההתקנה של הסלילים הוא אוטומטי, ודורש מעט כוח אדם; (ג) כחלק מתהליך מיון LCA שנערך בשנת 2022 נמצא כי אלומיניום, פלדה, נחושת, פלסטיק פוליקרבונט, ופריטטים הם המרכיבים העיקריים של יחידת הניהול ושל המקלטים ברכב, בעוד הסלילים מורכבים בעיקר מליבת נחושת המכוסה במעטפת גומי. אין ברכיבי המערכת של אלקטריאון וברכיבי החומרה שיפעלו כחלק מ"הכביש החשמלי", רכיב אשר דורש שימוש בחומרים מסוכנים. בנוסף, החברה אישרה, החל מחודש פברואר 2023, כי היצרן שמייצר עבורה את הכבלים ישתמש בחומרי גלם המכילים הלוגנים; (ד) רכיבי המערכת של אלקטריאון מורכבים, היכן שניתן, בישראל (היינו - ההרכבה של מקלטי הרכב וארונות הניהול), באופן אשר מפחית אנרגיה, עלויות ומשאבים הקשורים בהובלת חומרים ורכיבים עיקריים; (ה) הסלילים המותקנים מתחת לאספלט מתוכננים להחזיק מעמד שנים רבות, ואינם דורשים פעולות תכופות של תיקון ותחזוקה; (ו) בדיקת מתח וסיבולת של צד

שלישי הושלמה על ידי המכון הלאומי לחקר כבישים ותחבורה בשבדיה בסוף 2022, ובמסגרתה נמצא כי טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה אינה פוגעת בחיי הכביש או משפיעה לרעה על איכותו; (ז) שכבות האספלט אשר מוסרות כחלק מהליך ההתקנה של הסלילים, מסולקות לפסולת בהתאם לדרישות המיחזור במדינות בהן מותקנת הטכנולוגיה. בכל הנוגע ליתר פעולות ההתקנה (הנחת הסלילים, הכבילה, התקנת יחידות הניהול), הרי שאלה אינן מייצרות פסולת, וזאת למעט האריזה של הרכיבים (והטיפול בפסולת זו נעשה, אף הוא, בהתאם לדרישות הרגולציה המקומית).

בכל הנוגע לשמירה על בטיחות ובריאות עובדי החברה, החברה השלימה הליך תקינה במהלך שנת הדוח של ISO 45001, כאשר במסגרת התהליך נבנתה מערכת ניהול בטיחות, גהות ובריאות בעבודה.

## **24. מגבלות ופיקוח על פעילות החברה**

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

### **24.1. כללי**

פעילות החברה כפופה לדיני המדינות בהן היא פועלת (לרבות ישראל, גרמניה, ארצות הברית ומדינת קליפורניה בפרט, צרפת 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, התשמ"א-1981. בפעילות מחוץ לישראל תהא החברה כפופה לדיני המדינות הזרות בהן תפעל.

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

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

למועד הדוח, פעילות החברה כפופה למגבלות חקיקה ותקינה מכוח החוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, התשמ"ד-1984 ולתקנות על פיו, ולכללים, להוראות, לאישורים ולחוזרים שפורסמו על ידי רשות החדשנות (או משרד הכלכלה והתעשייה (ביחד: "חוק המו"פ") וכללי התוכניות, בשל תמיכה שקיבלה החברה בהתאם לחוק המו"פ. יצוין, כי בעקבות התמיכה האמורה, חלות על החברה הוראות מיוחדות לגבי הזכויות והשימוש בידע הקשור בתמיכת רשות החדשנות, במישרין או בעקיפין, לרבות מגבלות בכל הנוגע להעברת הידע מחוץ לישראל (לרבות קבלת אישור מראש ותשלום מוגדל של המענק במקרה של העברת הידע) וכן חובות דיווח שונות.

### **24.3. אישור משרד האנרגיה**

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

### **24.4. תקינה בינלאומית**

לפרטים, ראו סעיף 8.7.3 לעיל וכן סעיף 23 לעיל..

לפרטים, ראו סעיף 8.7.3 לעיל, וכן סעיף 23 לעיל.

## 25. הסכמים מהותיים

25.1 החברה רואה בהסכם האסטרטגי לשיתוף פעולה עם טויוטה ודנסו, כמו גם בהסכם העקרונות וההסכם המסדיר את השלב המקדמי עם חברת דן (ראו סעיף 16.3.6 לעיל); בהסכם עם חברת אלקטרה אפיקים (ראו סעיף 16.3.9 לעיל); ובהסכם "ספק יחיד" עם אוניברסיטת יוטה ועבור ASPIRE (ראו סעיף 16.3.8 לעיל), כהסכמים מהותיים לחברה.

25.2 להלן יובאו פרטים בדבר ההסכם האסטרטגי לשיתוף פעולה שנחתם עם חברת טויוטה וחברת דנסו:

ביום 22 במרס 2023, חתמה החברה על מזכר הבנות אסטרטגי יחד עם שתיים מהחברות המובילות והמוערכות ביותר בתעשיית הרכב העולמית - יצרנית הרכב היפנית "טויוטה", והיצרנית (Teir 1) הגלובלית של חלקי רכב "דנסו". ביום 29 בינואר 2024, חתמה על הסכם מחייב מול טויוטה ודנסו (בסעיף זה: "ההסכם"), במסגרתו מתכוונים הצדדים להביא לידי ביטוי את יתרונותיהם ויכולותיהם המוכחות, ועל בסיס מערכת הטעינה האלחוטית שפיתחה אלקטריאון והקניין הרוחני המשותף של 3 החברות, להביא לפיתוחה של טכנולוגיית טעינה אלחוטית לרכבים פרטיים קיימים וחדשים. כחלק מהפיתוח המשותף, הצדדים יתאימו ויוסיפו לפתח את הפתרון הטכנולוגי הקיים של אלקטריאון, לשימוש בשוק הרכבים הפרטיים, במטרה לקדם פתרונות טעינה אלחוטיים ולאפשר את האימוץ של הטכנולוגיה החדשה בכל רחבי העולם.

כחלק משיתוף הפעולה, דנסו וטויוטה מביאות עימן הכרות מעמיקה עם שוק הרכב והסטנדרטים הגבוהים הנהוגים בו, אמינות בעיצוב ובתכנון, לרבות בהיבטים של אינטגרציה של חלקי רכב עם רכבים מסוגים שונים, ויכולות מוכחות ומובילות שוק בכל הנוגע לייצור בסדר גודל המוני. יתרונות אלה של טויוטה ודנסו מתמזגים באופן טבעי וסינרגטי עם הטכנולוגיה המוכחת ופורצת הדרך שפיתחה אלקטריאון, שהינה בולטת וייחודית בשל יכולת הטעינה האלחוטית הדינאמית שבה.

ההסכם, אשר נכנס לתוקפו ביום חתימתו ויהיה בתוקף למשך כשנתיים, כולל את הסכמת הצדדים לפתח ערכת טעינה אלחוטית המיועדת להתקנה פשוטה על רכבים קיימים וכן מערכת טעינה אלחוטית שתשולב באופן אינטגרלי, Built-in, ברכבים חדשים (ביחד, "המערכת החדשה") ולהשקיע את המשאבים הנדרשים לצורך כך. יצוין כי אין ביכולתה של החברה להעריך בשלב זה את עלות הפיתוח של המערכת החדשה או את הסכומים שיידרשו להשקעה בגינה. הצדדים יהיו בעלים משותפים ושווים של הקניין הרוחני שיווצר כתוצאה מהפיתוח של המערכת החדשה. כמו כן, הצדדים הסכימו לחלוק בתמלוגים הנובעים מהשימוש בקניין הרוחני האמור, בהתאם לחלקם בבעלות. הצדדים אף התחייבו לפעול ביחד בוועדות התקינה ברחבי העולם, כדי לעצב סטנדרטים עולמיים.

בנוסף, הצדדים מתכננים להיכנס בהסכם בדבר השימוש העתידי בטכנולוגיה החדשה ("ההסכם העתידי"), אשר יסדיר, בין היתר, את ההיבטים הנוגעים למתן רשיון שימוש בקניין הרוחני הקודם של אלקטריאון, ובו יקבעו מנגנונים לשיתוף ולקבלת רשיון שימוש בקניין רוחני חדש שיווצר באופן עצמאי על ידי הצדדים.

בנוסף הסכימו הצדדים לבחון ולהציג את יכולות המערכת החדשה בשתי הדגמות, שיערכו ברחבי אירופה, ארצות הברית, ישראל או יפן. הדגמות אלה יהיו נדבך חשוב בתהליך הפיתוח של המערכת החדשה.

החברה רואה בשיתוף הפעולה עם טויוטה ודנסו כשיתוף פעולה אסטרטגי המבשר את כניסתה לפעילות מסחרית בתחום הרכבים הפרטיים, ובקרב צרכנים פרטיים – תחום המתווסף לתחומי הפעילות של החברה עד כה ואשר יתייצב בשורה הראשונה של אסטרטגיית החברה ומטרותיה בשנים הקרובות. בד בבד, תוסיף החברה לפתח ולבנות את תשתית הטעינה האלחוטית, תוך שיתוף פעולה עם ממשלות, עיריות, מפעילי כבישי אגרה ובעלי עניין נוספים, מתוך מטרה להוביל מהלך פורץ דרך לעתיד ניטרלי מפחמן

לפרטים נוספים, ראו דיווח משלים מיום 30 בינואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-011559), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

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

## **26. שיתופי פעולה אסטרטגיים**

החברה רואה בשיתופי הפעולה בהסכמים שלהלן, כשיתופי פעולה אסטרטגיים:

### **26.1 שיתוף הפעולה עם טויוטה ודנסו**

להרחבה ראו סעיף 25.2 לעיל.

### **26.2 שיתוף הפעולה עם חברת דן**

לפרטים אודות הסכם שיתוף פעולה בין החברה ודן להקמת קווי אוטובוסים המונעים באמצעות אנרגיה חשמלית אלחוטית בלבד, תוך שילוב בין הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה לבין פלטפורמת קווי אוטובוסים חשמליים המופעלת על ידי דן, ראו האמור בסעיף 16.3.6 לעיל.

### **26.3 שיתוף הפעולה עם חברת יורוביה**

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

### **26.4 שיתוף הפעולה עם ברבמי**

לפרטים אודות התקשרות במזכר הבנות לא מחייב עם חברת ברבמי המפעילה כבישי אגרה באיטליה, למטרת שיתוף פעולה בהטמעת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה בפרויקטים של תשתיות תחבורה באיטליה, ראו דוחות מידיים מהימים 8 בנובמבר 2020, 18 במאי 2021 ו-5 בדצמבר 2021 (מס' אסמכתא: 2020-01-120024, 2021-01-085704, 2021-01-106078, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. כמו כן, לפרטים אודות הפרויקטים המשותפים של החברה איתה, ראו סעיף 11.2.4 לעיל.

### **26.5 שיתוף הפעולה עם חברת ג'ייקובס**

לפרטים אודות התקשרות החברה במזכר הבנות מחייב להשקעה פרטית ושיתוף פעולה עם Jacobs Engineering Group Inc. ("ג'ייקובס"), ראו דוח מידי מיום 3 במרס 2021 (מס' אסמכתא: 2022-01-

021408), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. כמו כן, לפרטים אודות הפרויקטים המשותפים לחברה ולגייקובס, ראו סעיף 11.1.3 לעיל.

#### 26.6. שיתוף הפעולה עם חברת אלקטרה אפיקים

לפרטים אודות התקשרות החברה בהסכם להתקנה, תפעול ותחזוקה של כ-30 עמדות טעינה במסוף אפיקים בראש העין, ראו סעיף 16.3.9 לעיל.

#### 26.7. שיתוף הפעולה עם חברת EnBW

לפרטים אודות שיתוף הפעולה בין החברה לבין חברת EnBW, ואודות הפרויקטים המשותפים לחברות, ראו סעיף 11.2.5, 0 ו-16.3.17 לעיל.

#### 26.8. שיתוף הפעולה עם אוניברסיטת יוטה בארה"ב

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

26.9. כמו כן, החברה רואה בשיתופי הפעולה עם יצרניות הרכב, כמפורט בסעיף 16.4 לעיל, כשיתופי פעולה אסטרטגיים.

### 27. הליכים משפטיים

החברה אינה מנהלת הליכים משפטיים כלשהם.

### 28. יעדים ואסטרטגיה עסקית

28.1. למועד הדוח, החזון האסטרטגי של החברה הוא להאיץ את המעבר העולמי לניידות המבוססת על אנרגיה חשמלית, באמצעות מינוף תשתיות כביש קיימות להתקנת טכנולוגיית טעינה אלחוטית שתפחית את העלות הכוללת של שימוש ברכבים חשמליים ושתהפוך את השימוש בהם ליעיל ובר-קיימא. למודל העסקי של החברה, ראו סעיף 3 לעיל.

28.2. במהלך השנה הקרובה, בכוונת החברה להתמקד בפעילויות שלהלן:

28.2.1. השגת יעדי הפיתוח והשלמתם – כמפורט בסעיף 16.5 לעיל, החברה עמדה ביעדי הפיתוח שהציבה לעצמה לשנת 2024, ככל שהשלמתם הייתה תלויה בה, ונמצאת כעת בשלב מתקדם של פיתוח המוצר, ואף בקשר עם חלק מרכיבי מערכת הטעינה האלחוטית, פיתחה ובחנה גרסאות מתקדמות. למועד הדוח, החברה שמה לעצמה יעדים נוספים בפיתוח, המפורטים בסעיף 0 לעיל. בנוסף, החברה ממשיכה לתמוך בפילוטים הקיימים שלה, לרבות ביצוע הבדיקות הנדרשות והצגתם לשותפים הרלוונטיים.

28.2.2. האצת תהליך מסחור הטכנולוגיה – בהמשך למגמה אשר התבטאה במהלך תקופת הדוח, של חתימה על הסכמים ויצירת שותפויות שיאפשרו מסחור של הטכנולוגיה והפצתה בקנה מידה רחב, בכוונת החברה לנקוט בצעדים הנדרשים על מנת להאיץ את התהליכים האמורים, בין היתר באמצעות פיתוח יכולת ייצור המונית, הרחבת מעגל הספקים (לטווח הקצר והארוך); ביצוע אוטומציה ויעול של יכולת פריסת הטכנולוגיה של החברה בשטח; וכניסה לשותפויות אסטרטגיות נוספות.

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

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

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

28.2.6. השקעה בהון האנושי – ליבת העשייה של החברה היא מחקר ופיתוח בתחומים הטכנולוגיים וההנדסיים. לפיכך, ההון האנושי הינו אחד המרכיבים החשובים והמרכזיים בחברה. החברה פועלת להרחיב את מחלקות המחקר והפיתוח והמחלקות הטכניות באופן תמידי כמו כן גם בתחומי הפיתוח העסקי, השיווק והמכירות. בנוסף, בכוונת החברה להרחיב את פעילותה בשוק האירופי ובשוק האמריקאי, ולצורך כך היא פועלת למען גיוס של בעלי תפקידים ויועצים מובילים בתחומים.

**המידע בדבר אסטרטגיית החברה ויעדיה (לרבות השלמת הפיתוח של הכביש החשמלי האלחוט, כוונות החברה להרחיב את פעילותה לטריטוריות נוספות ולהתקשר בהסכמי שיתופי פעולה עם יצרני רכב מובילים) מהווה "מידע צופה פני עתיד", כהגדרתו בחוק ניירות ערך. ואולם, לחברה אין כל ודאות לגבי יכולתה לממש את החזון ולהשיג את היעדים הנ"ל, אשר במידה בלתי מבוטלת מבוססים על גורמים שמעצם טבעם, אינם בשליטתה, כגון: השלמת הליך פיתוח מוצרי החברה בהצלחה, התפתחויות בשווקים בהם פועלת החברה, בתחום פעילותה ובביקוש למוצריה, בקיומם של אפיקי מימון זמינים לחברה, כמו גם בהתממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 31 להלן. לפיכך, אין כל ודאות בדבר התממשות כוונותיה של החברה או יישום מוצלח של האסטרטגיה שלה.**

## **29. צפי להתפתחות בשנה הקרובה**

29.1. כאמור בדוח החברה לרבעון השני לשנת 2023 מיום 29 באוגוסט, 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-080974) ("דוח רבעון 2 לשנת 2023"), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה, החברה הציבה לעצמה יעד הכנסות לשנים 2023 - 2024 ("יעד ההכנסות") אשר עמד על סך של כ-102 מיליון ש"ח, כאשר, נכון למועד דוח רבעון 2 לשנת 2023, כ-80% מתוך הסכום נבע מהתקשרויות קיימות (כ-63 מיליון ש"ח) ומהתקשרויות הנמצאות בשלבי משא ומתן/מכרז (כ-23 מיליון ש"ח).

לעניין סעיף 29 זה:

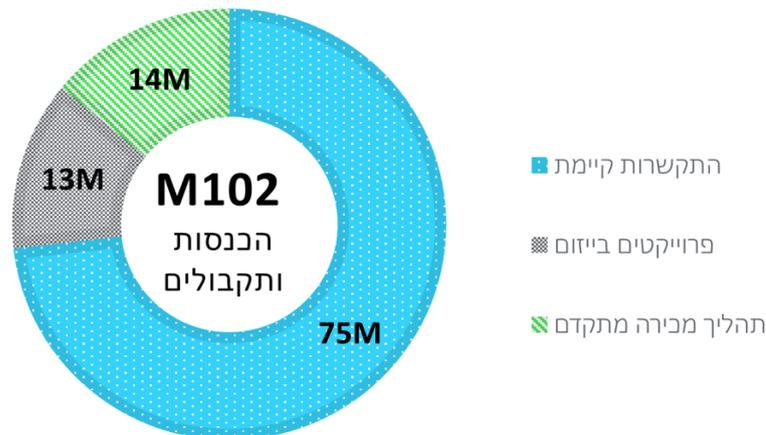
**"התקשרויות קיימות"** – התקשרויות המגובות בחוזה חתום;

**"התקשרויות בשלבי משא ומתן/מכרז"** – פרויקטים בעלי פוטנציאל השלמה העולה על 50%, ושאינם נמצאים בשלב של "התקשרות קיימת";

**"פרויקטים בייזום"** – פרויקטים בעלי פוטנציאל השלמה, אותו החברה מעריכה בין 30% ל-50%, ושאינם נמצאים בשלב של "התקשרות קיימת";

29.2. נכון למועד דוח זה, ובהתאם לכוונת החברה, ככלל, ובהיעדר אירועים המצריכים עדכון נוסף, לפרסם עדכון חצי שנתי בדבר עמידתה ביעד ההכנסות, מתכבדת החברה לעדכן כי יעד ההכנסות לשנים 2023 ו-2024, נשאר כשהיה, ועומד על סך של 102 מיליון ש"ח.

בהמשך לכך, מבקשת החברה להוסיף ולעדכן כי בשני הרבעונים מאז דוח רבעון 2 לשנת 2023, עשתה החברה צעדים להגשמת יעד ההכנסות האמור, כך שבמועד הדוח, היקף ההכנסות מהתקשרויות קיימות עבור השנים 2023-2024 עומד על כ-75 מיליון ש"ח; היקף ההכנסות מהתקשרויות המצויות בשלב המשא ומתן/מכרז עלה ועומד למועד הדוח על סך של כ-14 מיליון ש"ח; והיקף ההכנסות הצפוי מפרויקטים ביזום עומד למועד הדוח על סך של כ-13 מיליון ש"ח, כמפורט להלן:



בהמשך ליעד ההכנסות, מציגה החברה להלן פירוט אודות ההסכמים הנכללים ב"התקשרויות קיימות", וכן הסכמים מהותיים הנכללים בהתקשרויות ב"תהליך מכירה מתקדם" או ב"פרוייקטים ביזום":

הכנסות צפויות בשנים 2023-2024 (במיליוני ש"ח)*		סטטוס	שם הפרוייקט
2024	2023		
<b>התקשרויות קיימות</b>			
0.2	0.5	נחתם	זירת העתיד ( Arena of the Future ) באיטליה
0.1	5.8	נחתם	אלקטרה אפיקים, ראש העין
-	-	נחתם	דן תחבורה
0.1	0.1	נחתם	פארק תעשייה קיסריה
-	0.4	נחתם	פרוייקט BAST בגרמניה
0.5	10.3	נחתם	פרוייקט Balingen בגרמניה
5.5	0.1	נחתם	פרוייקט EMADI בגרמניה
6.8	1.2	נחתם	פרוייקט E-MPower בגרמניה
-	0.7	נחתם	פרוייקט THK ביפן

הכנסות צפויות בשנים 2023-2024 (במיליוני ש"ח)*		סטטוס	שם הפרויקט
2024	2023		
*2.3	*5.2	נחתם	פרויקט גוטלנד בשבדיה
2.8	-	נחתם	פרויקט Trondheim בשבדיה
4.9	2.1	נחתם	הפרויקט במדינת מישיגן ארה"ב
14.2	-	נחתם	פרויקט Charge as you drive בצרפת
1.1	1.1	נחתם	Toyota & DENSO
8.7	-	נחתם	Utah inland port
47.2	27.5	<b>סך הכל צפי משוער להכנסות מהתקשרויות קיימות</b>	
<b>התקשרות המצויה בשלב משא ומתן/ מכרז (תהליך מכירה מתקדם)</b>			
14.3	-	<b>סך הכל צפי הכנסות מהתקשרויות שטרם דווחו המצויות בשלב משא ומתן/ מכרז</b>	
<b>פרויקטים בייזום</b>			
13	-	בתהליך - להערכת החברה, חתימה על ההסכמים מוערכת בהסתברות של 50% - 30%	פרויקטים נוספים בייזום, שטרם דווחו
13	-	<b>סך הכל צפי הכנסות מפרויקטים בייזום</b>	

\* הכנסות כולל קיזוז מהוצאות מחקר ופיתוח

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

### 30. צבר הזמנות

בשלב זה אין לחברה פרויקטים הנופלים תחת הגדרת "צבר הזמנות".

### 31. דיון בגורמי סיכון

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

### 31.1 סיכונים מקרו-כלכליים

#### 31.1.1 האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי

להאטה כלכלית ולא ודאות כלכלית, בשוק הישראלי ו/או העולמי בכלל ובשווקים הפוטנציאליים אליהם החברה מבקשת לחדור בעתיד בפרט, עשויה להיות השפעה לרעה על יכולתה של החברה לגייס את ההון הנדרש להמשך פעילותה. בנוסף, שוק ההון ככל שהוא נוגע לחברות טכנולוגיה מאופיין בתנודתיות רבה. לתנודות בכלכלה העולמית ומצב שוקי ההון בישראל ובעולם עשויה להיות השפעה על תוצאות החברה והתפתחות עסקיה, לרבות על היכולת לבצע גיוסי הון וזמינות מקורות כספיים לידי החברה, ועל עיתוי ותנאי ביצוע עסקאות השקעה בחברה ועל ידי החברה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 7.1 לעיל. להערכת החברה, מיתון קצר יחסית אינו צפוי להשפיע בצורה מהותית על החברה.

#### 31.1.2 שינויים בשערי ריבית ואינפלציה

בשנים 2022-2023, חלה מגמה כלל עולמית של עלייה בשיעור האינפלציה, אשר באה לידי ביטוי הן במשק הישראלי, הן בשווקים נוספים בהם פועלת החברה. בכדי להתמודד עם העלייה החדה בשיעור האינפלציה, ננקטו צעדים שונים, בישראל ובעולם, אשר כללו בין היתר העלאת ריבית משמעותית. לפרטים נוספים, ראו סעיף 7.1 לעיל.

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

#### 31.1.3 חשיפה לשינויים בשערי מטבע זר

חלק ניכר מרכש חומרי הגלם של החברה צמוד למטבע זר וכן מרבית הכנסות החברה, ככל שיהיו לחברה הכנסות, צפויות להתקבל מלקוחות בחו"ל. לפיכך, תנודות בשערי המטבעות הזרים, בעיקר של הדולר והאירו, עשויות ליצור לחברה חשיפה מטבעית ועלולות להשפיע על רווחיותה. כמפורט בסעיף 7.3 לעיל, שינויים מאקרו-כלכליים בישראל, ובראשם מלחמת "חרבות ברזל" עשויים להשפיע על שערי החליפין ועל חוזקו של השקל מול מטבעות שונים, ועשויה להשפיע בין היתר על יחסי ההמרה וזמינות מטבע זר.

#### 31.1.4 המצב הביטחוני, המדיני והפוליטי בישראל

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

ביום 7 באוקטובר 2023, פרצה המלחמה במדינת ישראל. למערכה ממושכת רבת חזיתות עלולה לגרור השלכות נרחבות על ענפי פעילות רבים ועל אזורים גיאוגרפיים שונים במדינה ולהתבטא, בין היתר בתנודתיות במחירי סחורות, פגיעה בזמינות סחורות, עלייה בשערי מטבע חוץ, ירידה בזמינות כוח אדם, גישה מוגבלת למשאבים מקומיים ובעיות תשלומים בסקטורים מסוימים. למועד אישור הדוח, סבורה הנהלת החברה כי למלחמה אין השפעה מהותית על פעילות החברה. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, הימשכות המלחמה ו/או הסלמת המצב הבטחוני בישראל ו/או בעולם, בין היתר לאור מעורבות אפשרית של צדדים נוספים במלחמה, עשויה להשפיע באופן שלילי על תוצאות פעילותה של הקבוצה ו/או על מצבה הכספי. הנהלת הקבוצה עוקבת בכל עת אחר המתרחש ובוחנת את האפשרויות העומדות לרשותה על מנת להתמודד עם השלכות המלחמה, ככל ותידרש לכך. לפרטים נוספים, ראו סעיף 7.3 לעיל.

נוסף על האמור לעיל, וכמפורט בסעיף 7.3 לעיל, במהלך חודש ינואר 2023, החלה הממשלה לקדם תוכנית לביצוע שינויים במערכת המשפט בישראל. שינויים אלה, ככל שיחודשו, עשויים להביא לחוסר יציבות חברתית ופוליטית, לצד השפעה שלילית על מצב המשק הישראלי והכלכלה בישראל.

#### 31.1.5. המצב הגיאופוליטי בין אוקראינה ורוסיה

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

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

#### 31.2. סיכונים ענפיים

##### 31.2.1. שינויים טכנולוגיים

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

##### 31.2.2. רגולציה ותקינה בינלאומית

פעילות החברה בתחום המחקר והפיתוח, וכן שיווק עתידי של מוצריה עשויים להיות כפופים בעתיד לפיקוח ולרגולציה של מכוני תקנים וחקיקה במדינות שונות. שינויים והתפתחויות בדרישות הרגולטוריות, בדרישות התקינה הרלוונטית לפעילות החברה ו/או אי עמידת החברה בדרישות כאמור עשויים לגרום להטלת מגבלות ו/או לעיכובים בפיתוח מוצרי החברה ו/או לגרום להפסקתו, וכן לגרום

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

#### 31.2.3. גיוסי הון ומקורות מימון

תחום המחקר והפיתוח בתשתיות ובתעשיית הרכב דורש נזילות גבוהה מאוד לטווח ארוך לשם השגת תוצאות עסקיות אפקטיביות. עם זאת, אין כל ודאות כי יעלה בידי החברה לגייס מקורות מימון נוספים, ככל שידרשו, לשם ביצוע השלבים המתקדמים וההכרחיים לפיתוח מוצרים אלה. יכולתה של החברה לבצע גיוסי הון נוספים כאמור עשויה להיות מושפעת מגורמים שונים שאינם בשליטת החברה, ובפרט משינויים בסביבה הכלכלית, לרבות תנודות בשיעור האינפלציה והריבית. לפרטים אודות העלייה בשיעור האינפלציה והריבית בתקופת הדוח והשפעתה האפשרית על החברה, ראו סעיף 31.1.2 לעיל. יצוין כי העדר אמצעי מימון מספקים עלול לגרום להפסקת פעילותה העסקית של החברה.

#### 31.2.4. כוח אדם מקצועי

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

#### 31.2.5. ניסויים אגב הליך הפיתוח

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

#### 31.2.6. תחרות

שוק טעינת הרכבים החשמליים הוא שוק חדש יחסית, ובהתאם גם התחרות בו מתפתחת. התחרות של החברה מושפעת בעיקר מהתקדמותן של המתחרות במחקר ובפיתוח, וכן מכניסתן של חברות טכנולוגיה לתחום הטעינה. החברה תצטרך להציע פתרונות חדשניים ויעילים, וכן להתמודד עם כניסת רכבים מסוגים שונים לשוק, לדוגמה רכבים המונעים על ידי מימן או ביודזל. בנוסף לכך, החברות המתחרות עשויות להירכש על ידי צדדים שלישיים עם משאבים רחבים יותר, ובכך להתמודד באופן אפקטיבי יותר עם השינויים בשוק ועם ההזדמנויות המשתנות. יתרה מכך, בשוק קיימים מוצרים נוספים לטעינת רכבים חשמליים אשר עשויים להשפיע על רמת הביקוש לפתרונות הטעינה של החברה. לפירוט נוסף אודות המתחרים של החברה, ראו סעיף 12 לעיל.

#### 31.2.7. סייבר ואבטחת מידע

החברה עושה שימוש נדיר במערכות מידע, תקשורת ומחשבים לצורך פעילותה השוטפת. במערכות אלה מוחזקים, בין היתר, מידע בעניין מוצרי החברה והטכנולוגיה שלה, מידע על עובדיה ונתונים כספיים וכלכליים בקשר עם פעילותה. חלק מהמוצר אותו מפתחת החברה הינו מוצר מבוסס תוכנה, אשר כולל תקשורת בין שרתים חיצוניים לבין יחידות הקצה. נוסף על כך, מוצרי החברה מחוברים לענן

באופן המאפשר שמירה ועיבוד של נתוני טעינה שונים. כך, בין היתר, החברה עושה שימוש בנתונים אלה לצורך התייעלות, פיתוח המוצר וכן לצורך פיתוח שירותי "טעינה חכמה". מערכות אלה חשופות לאיום של חדירה של גורמים בלתי מורשים, אשר עשויים להביא לפגיעה הן ביכולת החברה לעשות שימוש במערכות אלה הן בשמירת המידע שנאסף בהן ובהגנה עליו.

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

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

### 31.3 סיכונים ייחודיים לחברה

#### 31.3.1 אי השלמת מחקר ופיתוח

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

#### 31.3.2 מסחור ושיווק מוצרי החברה

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

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

אם וככל שיושלם שלב המחקר והפיתוח של המוצרים שמפתחת החברה בהצלחה, אין כל ודאות כי באותו המועד יהיה ביקוש למוצרים אלו בהיקף אשר יצדיק את ייצורם ושיווקם באופן מסחרי. הצמיחה של החברה והכנסותיה תהיינה תלויות במידה ניכרת ביכולתה למכור את המוצר ללקוחות

מגוונים, וביניהם מפעילי ציי תחבורה ציבורית עירונית, מוניות חשמליות ורכבי שילוח (P2P), וכן לשוק הרכבים הפרטיים. בנוסף, חשמול התחבורה הוא שוק מתפתח, ומפעילי ציים עשויים שלא לאמץ באופן נרחב את השימוש ברכבים חשמליים, לפעול בלוחות זמנים השונים מציפיות החברה או להסתמך על פתרונות טעינה אחרים. בנוסף, יצוין כי מעבר לצי של רכבים חשמליים עשוי להיות יקר, ובכך עלול לגרום לשוק לאמץ את התחום באופן איטי ביחס לציפיות. כמו כן, מנהלי ציים עשויים לדרוש תמיכה טכנית משמעותית מהחברה, ואם החברה לא תוכל לספק את התמיכה הנדרשת, הדבר עשוי לפגוע ביכולתה למכור את מוצריה ללקוחות נוספים.

#### 31.3.4. אי קבלת אישורים נדרשים

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

#### 31.3.5. קניין רוחני

החברה מפתחת מוצרים טכנולוגיים מורכבים ועתירי ידע, ואין וודאות שתוכל להגן בהצלחה על הקניין הרוחני שלה. למועד הדוח רוב בקשות הפטנטים שהגישה החברה נמצאות בשלבים שונים של תהליכי בדיקה ואישור. קיים סיכון כי הבקשות לרישום פטנט שהגישה החברה, כמפורט בסעיף 17 לעיל, כולן או מקצתן, לא תתקבלנה מכל סיבה שהיא, ובכלל זה מסיבות שאינן בשליטת החברה.

#### 31.3.6. דירוג הסיכונים

בטבלה להלן מוצגים גורמי הסיכון העיקריים שתוארו לעיל, אשר דורגו בהתאם להערכת החברה, על פי ההשפעה העשויה להיות להם על עסקיה בתחום הפעילות:<sup>88</sup>

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

<sup>88</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.

מידת ההשפעה של גורם הסיכון			
השפעה גבוהה	השפעה בינונית	השפעה נמוכה	
		X	המצב הגיאופוליטי בין אוקראינה ורוסיה
<b>סיכונים ענפיים</b>			
	X		שינויים טכנולוגיים
	X		רגולציה ותקינה בינלאומית
	X		גיוסי הון ומקורות מימון
		X	כוח אדם מקצועי
		X	ניסויים אגב הליך הפיתוח
	X		תחרות
		X	סייבר ואבטחת מידע
<b>סיכונים ייחודיים לחברה</b>			
	X		אי השלמת מחקר ופיתוח
	X		מסחור ושיווק מוצרי החברה
	X		ביקוש למוצרי החברה בעתיד ומחיריהם ויכולת החברה להגדיל את מכירותיה בעתיד
		X	אי קבלת אישורים נדרשים
	X		קניין רוחני

האמור בסעיף זה לעיל בדבר סיכונים פוטנציאליים העומדים בפני החברה, הסיכוי להתממשותם והסיכון שהם מעמידים כלפי פעילות החברה ותוכניתה העסקית, הינם מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה מבוסס על תכניותיה האסטרטגיות של החברה ויעדיה לשנה הקרובה. התממשות התוכניות האמורות או אי התממשותן, או התממשותן באופן שונה מכפי שנצפה, תלויה (בין השאר) בהשלמת הליך פיתוח מוצרי החברה בהצלחה, במצב השוק, במשא ומתן עם יצרני רכבים או בהתממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים לעיל.



# **פרק ב'**

## **דוח הדירקטוריון על מצב עסקי החברה**

**31 בדצמבר 2023**

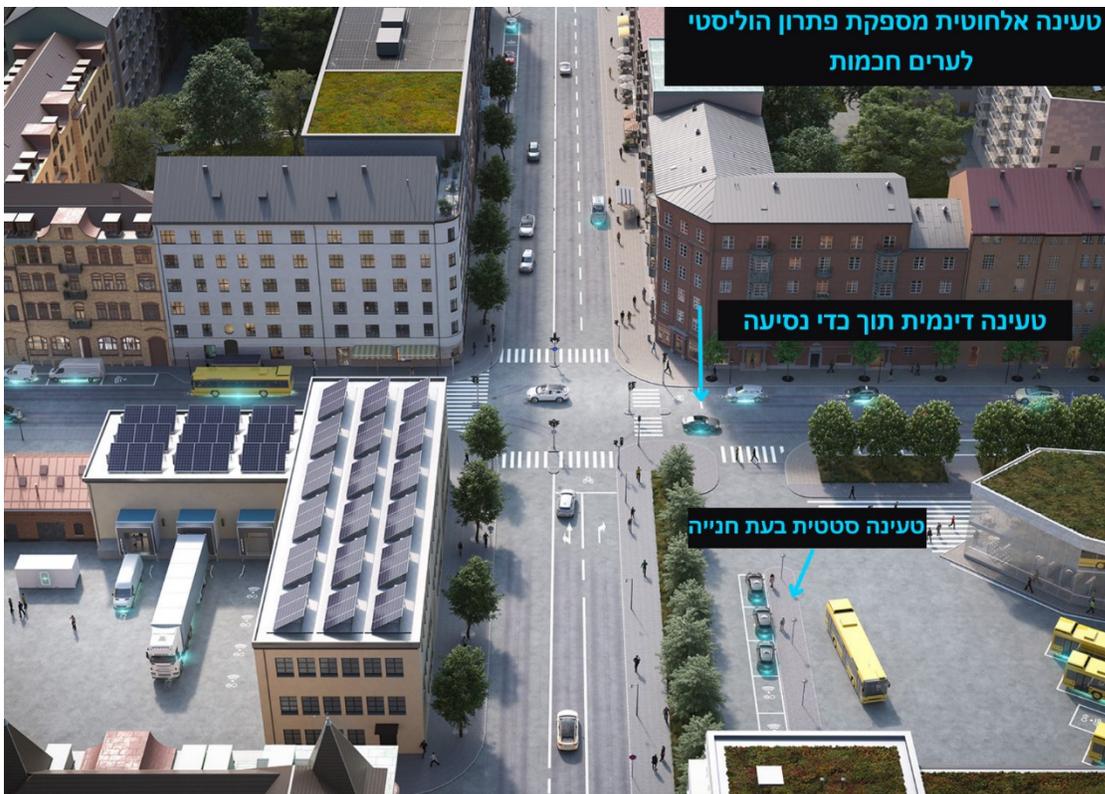
דירקטוריון אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") מתכבד בזאת להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה והחברות הבנות שלה (יחד: "הקבוצה") ליום 31 בדצמבר 2023 ("מועד הדוח") ולשנה שהסתיימה במועד הדוח ("שנת הדוח" או "תקופת הדוח"), בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970 ("תקנות הדוחות").

## א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי החברה

### 1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

#### 1.1 כללי

למועד הדוח, החברה עוסקת בפיתוח ויישום של טכנולוגיית טעינה אלחוטית של רכבים חשמליים. הטכנולוגיה המפותחת על ידי החברה 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; (3) מקלט לרכב המאפשר העברת האנרגיה ישירות לסוללה; ו-(4) שירות מבוסס ענן המאפשר שליטה ובקרה של כל מרכיבי המערכת מרחוק, ניהול הטעינה וטיוב השימוש במערכת ("התוכנה") (וביחד – "המערכת"). לפרטים נוספים, ראו סעיף 16 לפרק א' בדוח זה.



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

החשמלי) צפויה לאפשר צמצום בגודל הסוללה הדרוש להנעת כלי רכב חשמליים (כאשר כלי הרכב ינוע בכביש החשמלי), תוך 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, לשינויי מזג האוויר ולתנאים סביבתיים אחרים לא אמורה להיות השפעה על מערכות הטעינה האלחוטית שמפתחת החברה.

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

בנוסף, כל ההערכות והאמדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת מוצרי פיתוח החברה ותוצאות ההשלמה כאמור) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרתם בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך"), המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 בפרק א' לדוח זה.

1.2. סטטוס תהליכי הפיתוח של החברה – במהלך תקופת הדוח, המשיכה החברה לפתח את מערכת הטעינה הסטטית, מערכת הטעינה הדינאמית ואת תוכנת הניהול, וזאת בהתאם ליעדי הפיתוח שהציבה לעצמה. מערכות אלה יכולות להתאים עצמן לרכבים המתאפיינים בשימוש מסחרי, וגם לרכבי נוסעים.

זאת ועוד. במהלך תקופת הדוח חתמה החברה על הסכם לפיתוח משותף של מערכת טעינה לרכבי נוסעים קיימים ולרכבי נוסעים חדשים, עם ענקיות הרכב, חברת טויוטה וחברת דנסו (Teir 1). הסכם זה, והעבודה המשותפת שמתקיימת בין צוותי הפיתוח מאז נחתם, מהווים קפיצת מדרגה מבחינת פעילות הפיתוח לסגמנט זה של רכבים. לפרטים אודות ההסכם לפיתוח משותף עם טויוטה ודנסו, ראו סעיף 2.3 להלן. לפרטים אודות יעדי המחקר והפיתוח, וכן אודות הפיילוטים והפרויקטים שהחברה מבצעת, ראו סעיפים 16.5 ו-16.3, בהתאמה, בפרק א' לדוח זה.

1.3. המעבר לשלב המסחרי – במהלך תקופת הדוח ובמועד פרסומו, ממשיכה החברה לפעול למען כריתתם והוצאתם לפועל של הסכמים למכירה, התקנה ותפעול של מוצרי החברה, כחלק מתהליך המעבר משלב הפיתוח לשלב המסחרי. כך, בין היתר, במהלך שנת 2023 השיקה החברה את הפרוייקט המסחרי והתפעולי הגדול ביותר שביצעה עד כה, הוא פרוייקט אפיקים בראש העין, אשר מדגים את בשלותה הטכנולוגית של המערכת, את טיב הביצועים שלה, ואת היתרונות הרבים הגלומים בשימוש במערכת הטעינה ובתוכנת הניהול שפיתחה החברה, לרבות החיסכון הכלכלי שבצידם. לפרטים נוספים אודות פרוייקט אפיקים, ראו סעיף 2.12 בפרק א' לדוח זה. כמו כן, לפרטים נוספים אודות הפיילוטים והפרוייקטים שהחברה מבצעת, ראו סעיף 16.3 בפרק א' לדוח זה.

נוסף על ההתקדמות בכל הנוגע לחתימה על הסכמים בעלי אופי מסחרי (להבדיל מפיילוטסים), החברה נטלה חלק פעיל בקבוצות הבינלאומיות הממונות על הליך הסדרת התקינה של טעינה אלחוטית – תהליך שמשקף, אף הוא, את הבשלות הטכנולוגית של המערכת, ומקרב את החברה בצעדים נוספים אל עבר איזון רחב היקף של טכנולוגית הטעינה האלחוטית ברחבי העולם. למועד הדוח, קיימות שתי ועדות תקינה בינלאומיות - הוועדה הבינלאומית (IEC) של האיחוד האירופי ו-SAE International האמריקאית – וצוותים טכניים של החברה לוקחים חלק פעיל ותורמים ממומחיותם הטכנית, לצורך גיבוש תקינה של טעינה אלחוטית. כמו כן, במהלך חודש נובמבר 2023, בחר ארגון ה-SAE במתודולוגיית המיקום האלחוטית שהציעה החברה עבור התקן העולמי SAE J2954, היא מאפשרת טעינה אלחוטית אמינה דרך סלילים המוטבעים בכבישים ובמקומות חניה (לפרטים נוספים, ראו סעיף 8.7.3 לפרק א' לדוח זה).

#### 1.4. השפעות מאקרו-כלכליות

##### 1.4.1. השפעת מלחמת חרבות ברזל

ביום 7 באוקטובר 2023, פרצה מלחמת "חרבות ברזל" ("המלחמה") במדינת ישראל. המלחמה הובילה להאטה בפעילות העסקית במשק הישראלי כתוצאה מסגירת מפעלים (בעיקר בדרום ובצפון הארץ), פגיעה בתשתיות, גיוס אנשי מילואים לתקופות ארוכות ופינוי אוכלוסייה אזרחית מאזורים גיאוגרפיים מסוימים. כמו כן, בעקבות המלחמה, אוניות שיעדן ישראל נמנעות מלעבור בים סוף, ובנוסף, מספר חברות שילוח גדולות הצהירו על כוונתן להפסיק לשוט לישראל דרך ים סוף או בכלל. השפעת המלחמה על כלל המשק הינה שלילית וכרוכה באי וודאות רבה, בעיקר כפונקציה של משך הלחימה ועוצמתה. כך, מערכה ממושכת רבת חזיתות עלולה לגרור השלכות נרחבות על ענפי פעילות רבים ועל אזורים גיאוגרפיים שונים במדינה ולהתבטא, בין היתר בתנודתיות במחירי סחורות, פגיעה בזמינות סחורות, עלייה בשערי המטבע חוץ, ירידה בזמינות כוח אדם, גישה מוגבלת למשאבים מקומיים ובעיות תשלומים בסקטורים מסוימים. למועד אישור הדוח, סבורה הנהלת הקבוצה כי למלחמה אין השפעה מהותית על פעילות החברה. מצבת כח האדם בחברה אשר גויסה לשירות מילואים עמדה בנקודת השיא על כ-15% מעובדי החברה, אולם גיוס זה הביא האטה מסוימת בקצב שריפת המזומנים המיועדים לשכר עובדים, בעוד שביתר התחומים לא חלה האצה. בה בעת, צרכיה המימוניים של החברה לא השתנו בעקבות המלחמה ונכון למועד פרסום דוח זה לא נעצרו או עוכבו גיוסים או השקעות הוניות בחברה. מצבת כוח האדם של החברה נותרה יציבה, והקבוצה הצליחה לתת גיבוי לאותם עובדים אשר גויסו לשירות מילואים, בין היתר באמצעות הסתייעות בעובדים בחברות הבנות. בתוך כך, התפקוד של מחלקת המחקר והפיתוח של החברה לא נפגע, ופעילות המחקר והפיתוח התנהלה בהתאם למתוכנן. פעילות השיווק וההפצה של החברה לא נפגעה, בין היתר משום שרבים מהפרויקטים בהם ממוקדת החברה הם פרויקטים מחוץ לישראל, וממילא ברבים מהם מדובר בפרויקטי תשתיות ארוכי טווח, שאינם מושפעים לרעה באופן מהותי ממלחמה (ולעיתים אף להפך). יחד עם זאת, חלה התייקרות קלה בהוצאות הביטוח על השינוע הימי, ובד בבד עם המורכבות שנוצרה בשילוח הימי, חלה התייקרות קלה בעלויות השילוח האווירי, בין היתר בשל העובדה שישנן מעט טיסות לישראל, אך אין בהתייקרויות אלה כדי להשפיע באופן מהותי על פעילות החברה. להשפעה של הסביבה הכלכלית על החברה, לרבות השפעה של עלייה בשערי המט"ח ושל סביבת האינפלציה והריבית בישראל, כפי שהושפעו מהמלחמה, ראו סעיף 1.4.3 להלן.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל, הימשכות המלחמה ו/או הסלמת המצב הבטחוני בישראל ו/או בעולם, בין היתר לאור מעורבות אפשרית של צדדים נוספים במלחמה, עשויה להשפיע באופן שלילי על תוצאות פעילותה של הקבוצה ו/או על מצבה הכספי. הנהלת הקבוצה עוקבת בכל עת אחר המתרחש ובוחנת את האפשרויות העומדות לרשותה על מנת להתמודד עם השלכות המלחמה, ככל ותידרש לכך

#### 1.4.2. גילוי ייעודי בדבר השפעות האינפלציה ושינויים בשיעורי הריבית על החברה:

בשנת 2022, החלה מגמה כלל עולמית של עלייה בשיעור האינפלציה, אשר באה לידי ביטוי הן במשק הישראלי, הן בשווקים נוספים בהם פועלת החברה. בניסיון לרסן את האינפלציה, נקטו הבנקים המרכזיים להעלות את שיעור הריבית בצורה מתמשכת במהלך כל השנים האחרונות.

שנת 2023 התאפיינה במיתון עליות האינפלציה, ובתחילת הורדות ריבית על ידי הבנקים המרכזיים, תוך המשך התמודדות הכלכלה העולמית עם משבר האינפלציה הגלובאלי לצד צמיחה נמוכה. ביולי 2023 עדכנה קרן המטבע הבינלאומית את תחזית הצמיחה העולמית ב-2023 כלפי מעלה ב-0.2%, מצמיחה חזויה של 2.8% ל-3%. הגורם שהשפיע על התחזית החיובית הוא הפעילות הכלכלית בעולם, שנשארה איתנה, למרות הסביבה האינפלציונית והעלאות הריבית.

בארה"ב ירד שיעור האינפלציה ל-3.2% בחישוב שנתי בחודש פברואר 2024, והבנק המרכזי האמריקני הכריז בחודש מרץ 2024 כי ישאיר את הריבית על טווח של 5.5%-5.25%. בגוש האירו האינפלציה התמתנה ועמדה בפברואר 2024 על 2.6% כאשר בתקופה המקבילה אשתקד עמדה על 8.5%, אך עדיין מצויה מחוץ ליעדה והחששות להתפרצות אינפלציונית נוספת גבוהים, זאת, בין היתר, בשל התלות הגבוהה באנרגיה שמקורה ברוסיה.

גם בישראל, המגמה הכלכלית הייתה דומה לזו העולמית לאורך רוב השנה, כאשר האינפלציה ירדה משיא של 5.4% בחודש ינואר 2023 לרמה של 2.53% בחודש פברואר 2024. במסגרת המלחמה באינפלציה, הוביל בנק ישראל מהלך אגרסיבי של העלאות ריבית, מריבית אפסית עד לשיעור של 4.75%, כאשר רק בחודש ינואר 2024, החליט בנק ישראל להפחית את הריבית ולהעמידה על רמה של 4.5%. תחזית בנק ישראל כוללת הערכה להורדת ריבית הדרגתית לאורך שנת 2024, עד לשיעור של 3.75%-4%, וצמיחה בשיעור של כ-2% בשנת 2024.

יצוין כי טרם פרוץ המלחמה, התמודד המשק הישראלי עם אינפלציה גואה, ריבית גבוהה שהגיעה במחצית השנה לשיעור שיא של 4.75%, משבר אשראי והאטה בשוק בנדל"ן ובמיוחד בשוק ההייטק, מנוע הצמיחה של המשק. כל אלו, על רקע הרפורמה המשפטית וגלי המחאה החברתית שפרצו בעקבותיה, כמפורט בסעיף 1.4.3 להלן. אי הוודאות הגדולה בקשר להתמשכות המלחמה, עצימותה ותוצאותיה, הביאו בעקבותיהם קיטון בתחזית הצמיחה, גידול צפוי בגירעון הממשלתי וביחס החוב לתוצר ואף הביאו לכך ששוק המניות הישראלי הציג השנה ביצועי חסר משמעותיים מול שוקי העולם.

<sup>1</sup> האמור בסעיף זה מבוסס על התחזית המקור-כלכלית של חטיבת המחקר בבנק ישראל וכן על המקורות הבאים:

[Annual inflation down to 2.6% in the euro](#); [March 2024 Fed Meeting: Rates Hold Steady](#); [US Bureau of Labor Statistics area, EuroStat](#)

מאז תחילת המלחמה, שתי חברות דירוג אשראי בינלאומיות (פיץ' ומודיס) הכניסו את ישראל למעקב וחברת הדירוג אשראי P&S הורידה את תחזית דירוג האשראי של ישראל מ"יציבה" ל"שליטת", תוך ציון כי השינוי בתחזית דירוג האשראי משקף בעיקרו את ההרעה המשמעותית בסיכונים הגיאופוליטיים והביטחוניים איתם מתמודדת ישראל בעקבות המלחמה. ביום 9 בפברואר 2024, החליטה חברת דירוג האשראי הבינלאומית "מודיס" להוריד את דירוג האשראי של ישראל מדירוג A1 לדירוג A2 עם תחזית שלילית. להורדת הדירוג כאמור עשויות להיות השלכות שונות על המשק בישראל ובכללן: קושי בגיוס וגידול בעלויות גיוס ההון על ידי המדינה, ופגיעה באמון שהמשקיעים רוכשים לשוק הישראלי וכתוצאה קושי במשיכת משקיעים זרים להשקעות במדינה ובחברות ישראליות.

בשוק מטבע החוץ, בתחילת המלחמה השקל נחלש מול הדולר ונחה את רף ה-4 ש"ח לדולר. אך כיום, שער הדולר נמוך משערו לפני המלחמה, בעיקר עקב מגמת היחלשות הדולר בעולם, בעקבות נתוני אינפלציה טובים מהצפוי בארה"ב לצד נתונים חזקים משוק העבודה. כך גם נחלש השקל מול האירו בתחילת המלחמה, וכעת ניתן לראות התייצבות וחזרה לשיעורי המרה דומים לאלה שהיו לפני פרוץ המלחמה.

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

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

#### 1.4.3. הרפורמה המשפטית בישראל

בתחילת שנת 2023, ממשלת ישראל החלה לפעול לשינויים במערכת המשפט בין היתר באמצעות קידום תיקוני חקיקה, ובמהלך חודש יולי 2023, התקבל תיקון לחוק יסוד השפיטה, באופן אשר הביא למחלוקות בקרב הציבור ולמחאות רחבות, וגרר תגובות שליליות בשווקים ומצד גופים בינלאומיים. לפרטים נוספים, ראו סעיף 1.4 לדוח הדירקטוריון אשר צורף לדוחותיה של החברה לרבעון השני לשנת 2023, ואשר פורסם ביום 29 באוגוסט 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-080974), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

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

### 2.1 גיוס הון במסגרת הקצאה פרטית מהותית לבעלי מניות בחברה

לפרטים נוספים, ראו סעיף 6.1.1 להלן.

**2.2 בחירת החברה כ"ספק יחיד" לפיתוח, הקמה והפעלה של כביש חשמלי ביוטה עם ASPIRE ורשות הנמלים Utah Inland Port**

ביום 6 בפברואר 2023, הוכרה Electreon Inc, חברה בת בבעלות מלאה של החברה (בסעיף זה: "החברה הבת"), כ-"ספק יחיד" במסגרת הליך שקיימה אוניברסיטת יוטה בארה"ב, לצורך הקמת פרויקט משותף לחברה הבת, לרשות הנמלים ביוטה, ולמכון המחקר של אוניברסיטת יוטה, במימון הקרן הלאומית למדע ASPIRE, אשר יכלול בתוכו פיתוח משותף, הקמה והפעלה של כביש "חשמלי" בו תותקן מערכת הטעינה האלחוטית הדינאמית של החברה, בשלב ראשון באורך של כ-1.6 ק"מ. בהמשך לכך, ברבעון הראשון לשנת 2024, נחתם הסכם עם אוניברסיטת יוטה, במסגרתו הוסכם כי החברה תקים מקטע דינאמי ועמדות טעינה סטטיות בתוך הנמל היבשתי ביוטה, וכן תתקין את מערכת הטעינה על משאית Kenworth. החברה צפויה להתחיל את התקנת המערכת ברבעון הרביעי לשנת 2024. לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 7 בפברואר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-014991), הנכלל בדוח זה על דרך ההפני, וכן את סעיף 16.3.20 לפרק א' לדוח זה.

**2.3 הסכם עם חברת Toyota וחברת Denso, לפיתוח משותף של מערכת טעינה אלחוטית שתשולב ברכבי Toyota חדשים (כחלק מהליך הייצור) וברכבים קיימים (Aftermarket)**

ביום 22 במרץ 2023, חתמה החברה על מזכר הבנות אסטרטגי יחד עם שתיים מהחברות המובילות והמוערכות ביותר בתעשיית הרכב העולמית - יצרנית הרכב היפנית "טויוטה" (TOYOTA), והיצרנית (Teir 1) הגלובלית של חלקי רכב "דנסו" (DENSO). ביום 29 בינואר 2024, חתמה על הסכם מחייב מול טויוטה ודנסו, במסגרתו מתכוונים הצדדים להביא לידי ביטוי את יתרונותיהם ויכולותיהם המוכחות, ועל בסיס מערכת הטעינה האלחוטית שפיתחה אלקטריאון והקניין הרוחני המשותף של 3 החברות, להביא לפיתוחה של טכנולוגיית טעינה אלחוטית לרכבים פרטיים קיימים וחדשים. הסכם זה נחתם לאחר ששתי החברות בחנו לעומק את האמינות והאיכות של הטכנולוגיה של החברה, ומצאו כי הטעינה האלחוטית היא הכיוון אליו הן מעוניינות לחתור, וכי הטכנולוגיה של החברה היא הטכנולוגיה המובילה בתחום.

החברה רואה בשיתוף הפעולה עם טויוטה ודנסו כשיתוף פעולה אסטרטגי המבשר את כניסתה לפעילות מסחרית בתחום הרכבים הפרטיים, ובקרב צרכנים פרטיים – תחום המתווסף לתחומי הפעילות של החברה עד כה, ואשר יתייצב בשורה הראשונה של אסטרטגיית החברה ומטרותיה בשנים הקרובות. בד בבד, תוסיף החברה לפתח ולבנות את תשתית הטעינה האלחוטית, תוך שיתוף פעולה עם ממשלות, עיריות, מפעילי כבישי אגרה ובעלי עניין נוספים, מתוך מטרה להוביל מהלך פורץ דרך לעתיד ניטראלי מפחמן.

לפרטים נוספים ראו סעיף 25 לפרק א' לדוח זה, וכן דוח משלים מיום 30 בינואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-011559), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

**2.4 גיוס הון במסגרת הקצאה פרטית מהותית לקבוצת כלל**

לפרטים נוספים, ראו סעיף 6.1.2 להלן.

**2.5 זכיה במכרז לקמת פיילוט למערכת טעינה אלחוטית דינאמית לרכבים חשמליים בנורבגיה**

בחודש אפריל 2023, התפרסם מכרז על ידי חברת תחבורה AtB AS, אשר נמצאת בבעלות מלאה (100%) של עיריית מחוז Trøndelag שבנורבגיה, האחראית על תכנון, תיאום, שיווק ורכישה של תחבורה ציבורית

ופיתוח אפשרויות ניווד חדשניות בעיר Trøndelag שבנורבגיה ("AtB"), להקמת פיילוט למערכת טעינה אלחוטית דינאמית לרכבים חשמליים ("הפיילוט בנורבגיה"). ביום 2 במאי 2023, הגישה החברה, באמצעות החברה הבת Electreon AB, הצעה למכרז, וביום 19 ביוני 2023, הודיעה חברת AtB על זכייתה של החברה במכרז. בהמשך לכך, חתמה החברה, ביום 26 ביוני 2023, על הסכם מחייב עם חברת AtB לביצוע העבודות מושא המכרז, אשר ביצוען צפוי להניב לחברה הכנסות המוערכות בסך של כ-2.8 מיליון ש"ח. נכון למועד הדוח, החברה מתכוננת לביצוע ההתקנה בנורבגיה, בהתאם למועדים המפורטים בהסכם. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3.15 לפרק א' לדוח זה, ראו דוח מידי מיום 20 ביוני 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-067641), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

## **2.6 פרויקט Charge as You Drive בצרפת**

ביום 11 ביולי 2023, קיבלה החברה הודעה ממשרד ראש הממשלה בצרפת בדבר זכייתה של חברת Electreon Wireless France SAS, חברה בת של החברה, במכרז במסגרת פרויקט Charge As You Drive, וזאת כחלק מקונסורציום אותו מובילה שותפתה האסטרטגית, חברת VINCI Autoroutes. בהתאם לכך, חתמו חברי הקונסורציום על הסכם קונצורסיום לביצוע הפרויקט, וזאת במהלך חודש ינואר 2024. במסגרת הפרויקט צפויה החברה לפרוס את הדור הבא של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים פרי פיתוחה, במקטע דינאמי של כביש חשמלי באורך של כ-2 ק"מ שימוקם לאורך אוטוסטראדה A10 שבדרום מערב פריז, בנוסף להתקנת מערכת טעינה סטטית. על מקטע זה צפויים חברי הקונסורציום לבצע ניסויים ובדיקות של מערכת הטעינה החשמלית, במטרה להדגים את יכולותיה ויתרונותיה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3.16 לפרק א' לדוח זה וכן דוח מידי מיום 12 ביולי 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-065701), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

## **2.7 פרויקט EMADI בגרמניה**

ביום 31 ביולי 2023, קיבלה החברה הבת הגרמנית Electreon GmbH הודעה רשמית מקרן אקלים וטרנספורמציה של המשרד הפדראלי לכלכלה ואקלים בגרמניה לפיה אושרה בקשת החברה הבת לקבלת תמורה לפרויקט נוסף בגרמניה, במסגרתו צפויות מערכות הטעינה החשמלית האלחוטית של החברה להיות מותקנות במקטע "כביש חשמלי" חדיש בגרמניה, וכן צפויה להתבצע עבודה משותפת עם חברות הקונסורציום המרכיב את הפרויקט, למימוש ותיקוף הטכנולוגיה שפיתחה החברה למדידה ולחיוב של טעינה אלחוטית ברכב הנמצא בתנועה או בחנייה, וכן לאימוצה כחלק מהסטנדרט המקובל ברכבים חשמליים בגרמניה, שהיא מובילת שוק עולמית בתחומים אלה, להבנת החברה. בהמשך לכך, חתמו חברי הקונסורציום על הסכם הקונצורסיום במהלך הרבעון הראשון לשנת 2024. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3.17 לפרק א' לדוח זה וכן דוח מידי מיום 1 באוגוסט 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-087705), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

## **2.8 השלמת פיילוט באי גוטלנד בשבדיה**

בהמשך לפיילוט של החברה באי גוטלנד בשבדיה, מנהל התחבורה השבדי האריך את הפיילוט Smartroad Gotland כדי לבחון דור חדש של הטכנולוגיה ביניהם מקלט של כ-30 קילוואט, פיתוח יכולות שליטה ובקרה, והדגמת המערכת בפני המכון הלאומי לחקר הכבישים והתחבורה השבדי (VTI). בדיקות אלו נועדו להוכיח כי טכנולוגיית החברה מוכנה לקראת פריסה מסחרית בהיקף רחב בכבישים.

במהלך שנת 2023 הוסר הכביש האלחוטי בשבדיה והפרויקט סוכם בהצלחה. החברה פרסמה את ממצאיה על הכביש האלחוטי הציבורי הראשון בעולם לטעינה בו זמנית של אוטובוס ומשאית בדוח מסכם.<sup>2</sup> לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3.1 לפרק א' לדוח זה.

## 2.9 כניסה לטריטוריות חדשות והתבססות בטריטוריות קיימות

בתקופת הדוח החברה חתמה על הסכמים לביצוע של פרויקטים ב-3 טריטוריות חדשות, בהן סבורה החברה כי קיים פוטנציאל רב לאימוץ רחב היקף של טעינה אלחוטית:

בצרפת – זכתה החברה המימון לביצוע פרויקט Charge as you Drive (לפרטים נוספים, ראו סעיף 2.6 לעיל) פרויקט זה הינו המשך ישיר להכרזתה של ממשלת צרפת בשנת 2021 כי היא תקצה מימון בסך כל 200 מיליון יורו עבור פרויקטים בנושא תשתיות שירות אוטומטיות ומקושרות ובנושא ניידות כביש מופחתת פחמן, ובתוך כך גם עבור פיילוטס של כביש חשמלי.<sup>3</sup>

בנורבגיה – זכתה החברה במכרז שפירסמה AtB עבור פיילוט של מערכת טעינה אלחוטית לאוטובוסים חשמליים בעיר Trondheim (לפרטים נוספים, ראו סעיף 2.5 לעיל). פרויקט זה בא על רקע החלטתה של ממשלת נורבגיה מחודש אוקטובר 2022, כי תקדם את המעבר המלא לתחבורה שאינה מזהמת כבר משנת 2025, ובהמשך להודעתה של AtB, כי בכוונתה להפוך את צי האוטובוסים שלה לחשמלי.

ובסין – החברה חתמה על הסכם העקרונות עם חברת SITEC להקמת פרויקט של כביש חשמלי בעיר ג'ינאן שבמחוז שאנדונג (לפרטים נוספים, ראו סעיף 2.11 להלן). לסין דומיננטיות עצומה במכירות הרכבים החשמליים - 80% מכלל הרכבים החשמליים בעולם נמכרו בסין, ומתוך כל 4 רכבים שנמכרו השנה, אחד הינו חשמלי.<sup>4</sup>

כמו כן, במהלך תקופת הדוח, פעלה החברה על מנת לבסס את מעמדה בשוק האמריקאי, וזאת, בין היתר, באמצעות עבודה אינטנסיבית שמטרתה לעורר מודעות לטעינה אלחוטית ובאמצעות קידום הנושא בקרב מקבלי החלטות, רשויות ציבוריות ולקוחות פוטנציאלים מהסקטור הפרטי. אחת הדוגמאות הבולטות לעניין שמעוררת הטכנולוגיה של החברה בארצות הברית הוא הפרויקט במישיגן, שזכה לעניין רב הן ממשלת מישיגן, והן ממוזכרת מחלקת האוצר, הג'י ג'ינט ילן. (לפרטים נוספים אודות הפרויקט במישיגן, ראו סעיפים 11.1.2 ו-16.3.7 לפרק א' לדוח זה).

## 2.10 מכרז של מנהל התחבורה השבדי

בחודש נובמבר 2022 פרסם מנהל התחבורה השבדי Trafikverket ("TRV"), מכרז ראשון מסוגו בעולם, למיטב ידיעת החברה, שעניינו פריסה מסחרית רחבת היקף של מערכת כבישים חשמלית. ביום 27 באפריל 2023, הגישה Electreon AB יחד עם חברת Cobra Instalaciones y Servicios SA ("Cobra"), אשר נרכשה לאחרונה על ידי חברת Vinci SA, הצעה במכרז ראשון מסוגו בעולם, למיטב ידיעת החברה, שפרסמה TRV, להקמה של מערכת טעינה חשמלית לשימוש ציבורי על גבי כביש באורך של כ-42 ק"מ.

<sup>2</sup> באתר החברה ניתן לקרוא את תמצית המסמך.

<sup>3</sup> <https://www.bpifrance.fr/nos-appels-a-projets-concours/appeal-a-projets-mobilites-routieres-automatisees-infrastructures-de-services-connectees-et-bas-carbone>

<sup>4</sup> [1 in 7 cars sold globally now is electric, World Economic Forum, March 2023](https://www.weforum.org/news/1-in-7-cars-sold-globally-now-is-electric)

ביום 28 באוגוסט 2023, התקבלה אצל החברה הודעה לפיה TRV החליטה לבטל את המכרז, ובהמשך לכך לנתח את התנהלותה בקשר עם המכרז, לבחון מחדש את העלויות והתקציב המשוער ואת הדרכים באמצעותן תוכל לצמצם את עלויות הפרויקט, וכל זאת על מנת שתוכל להקים בהמשך את הכביש החשמלי הראשון של שבדיה. מלשון ההודעה עולה כי כלל הצעות שהתקבלו במכרז (הן הצעות שהתבססו על טכנולוגיית טעינה קווית, והן הצעות שהתבססו על טכנולוגיית טעינה אלחוטית) היו גבוהות במידה ניכרת מהתקציב המשוער של TRV, כאשר הפער נובע, לשיטת TRV, מכך שמדובר בפרויקט ראשון מסוגו בעולם ומהמצב העולמי המשתנה, לרבות זמינות החומרים ושיעורי האינפלציה הגבוהים. בנוסף, הבהירה TRV בהודעתה כי בכוונתה להקים את הכביש החשמלי הראשון בשבדיה בהמשך, וכי אין בהחלטה על ביטול המכרז הספציפי כדי ללמד על שינוי כלשהו בהקשר זה.

ביום 19 בדצמבר 2023, התקבלה אצל החברה בקשה לקבלת מידע (RFI), בעניין הקמתה של מערכת כבישים חשמלית, מטעם משרד התחבורה השבדי, אשר הופנתה, למיטב ידיעת החברה, לקבוצה סגורה של גופים העוסקים בטכנולוגיה של כביש חשמלי. בקשה זו לא כללה בתוכה מידע אודות המועד בו צפוי להתפרסם מכרז חדש, אך צוין בה באופן מפורש כי בכוונת משרד התחבורה השבדי לפרסם מכרז חדש בהתבסס על ממצאי ה-RFI.

לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 29 באוגוסט 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-080854), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

## **2.11 כניסה לשוק בסין – הקמת פרויקט בפארק תעשייתי של חברת SITEC, שותפתה האסטרטגית וזרוע החדשנות והיזמות הטכנולוגית של חברת Group Speed-Hi Shandon**

ביום 9 בספטמבר 2023, חתמה על מזכר הבנות מול חברת SITEC (Shandong Innovation and Entrepreneurship Community for International Science and Technology Cooperation – “SITEC”), זרוע החדשנות והיזמות הטכנולוגית בקבוצת חברות, שהעומדת בראשה היא חברה בבעלות המדינה (סין) בשם Shandong Hi-Speed Group Co., Ltd.

במסגרת מזכר ההבנות, הסכימו הצדדים כי יתקשרו בהסכם מפורט לשיתוף פעולה אסטרטגי שיכלול הקמתו של "כביש חשמלי" בפארק התעשייה של SITEC בעיר ג'ינאן במחוז שאנדונג, במהלך שנת 2024, אשר יכלול מקטע של טעינה דינאמית ומתחם של טעינה סטטית, ואשר ישמש כמסלול הנסיעה של שאטל להסעת עובדים ברחבי פארק התעשייה (בסעיף זה: "הפרויקט"), וכן כאתר הדגמה למתעניינים, מקבלי החלטות ושותפים פוטנציאליים. בנוסף, סיכמו הצדדים כי הפרויקט יכלול אינטגרציה מלאה של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה עם אוטובוסים של יצרנית אוטובוסים חשמליים מובילה בסין, וכן, כי הפרויקט ישמש כמודל שעל בסיסו ישיגו הצדדים את כל הרישיונות והאישורים הנדרשים לצורך שימוש, הפצה והטמעה של הטכנולוגיה של החברה בסין, בהיקף משמעותי ולמטרות מסחריות.

נוסף על התחייבות הצדדים להוציא לפועל את הפרויקט, כמפורט לעיל, כולל מזכר ההבנות עקרונות מוסכמים לשיתוף פעולה אסטרטגי עתידי בין הצדדים, לאחר השלמתו של הפרויקט וקבלת האישורים הנדרשים ("שיתוף הפעולה העתידי").

לפרטים נוספים, ראו סעיפים 11.4 ו-16.3.19 לפרק א' לדוח זה וכן דוח מיידי מיום 1 בספטמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-085267), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

לפרטים אודות מגמות ואירועים נוספים בפעילות העסקית של החברה ראו סעיפים 9, 10, 11 ו-16 לפרק א' לדוח זה.

## **2.12 השלמת ומסירת פרויקט אלקטרה אפיקים ללקוח**

כחלק מהתקשרות החברה עם אלקטרה אפיקים ("אפיקים"), להתקנה של תשתית טעינה אלחוטית ולמתן שירותי תמיכה, תפעול ותוכנה לתשתית הטעינה, ולאחר שהחברה החלה בביצוע עבודות התקנת התשתית החשמלית במהלך חודש מאי 2023, ואוטובוסים ראשוניים אשר אמורים לשרת את הפרויקט נשלחו מסין והגיעו במהלך חודש אוקטובר 2023. ביום 21 בנובמבר 2023 מסרה החברה את הפרויקט בהצלחה לאלקטרה אפיקים כשהוא מוכן ומאושר לשימוש. המדובר בפרויקט בעל משמעויות גדולות לחברה, בהיותו הפרויקט הראשון בו נעשה שימוש במערכות החברה בסביבה אופרטיבית מלאה.

בגין ביצוע הפרויקט החברה הכירה למועד הדוח בהכנסה של כ-5.7 מיליון ש"ח, ויתרת ההכנסה בגין מתן שירותי התוכנה, התפעול והתחזוקה תוכר לאורך תקופת מתן השירותים בפועל. מעבר להיותה של החברה יצרנית וספקית טכנולוגיית הטעינה האלחוטית בפרויקט, החברה אף ביצעה, באמצעותה ובאמצעות אחרים, את כל עבודות הקמת הפרויקט מ"קצה לקצה", בשני שלבים: השלב הראשון כלל את עבודות הקמת תשתית החשמל, אשר קיבלה את אישורה של חברת החשמל; והשלב השני – שבוצע במלואו בתוך יממה אחת – כלל את כל עבודות ההנדסה האזרחית, לרבות חידוש האספלט בחניון אלקטרה אפיקים, צביעה וסימון של עמדות הטעינה.

נוסף על התקנת תשתית הטעינה האלחוטית בחניון אלקטרה אפיקים, שילבה החברה את רכיב הטעינה האלחוטית שפיתחה באוטובוסים חשמליים אותם רכשה לאלקטרה אפיקים, המיוצרים על ידי 3 ספקים שונים – Sunwin ו-Ankai, Higer ("האוטובוסים"), אשר הינם יצרני אוטובוסים בינלאומיים מהמובילים בתחום, ולמיטב ידיעת החברה, עם מסירת הפרויקט לאלקטרה אפיקים, צפויה אלקטרה אפיקים לשלב את האוטובוסים בקווים הסדירים אותם היא מפעילה, לרווחת כלל משתמשי התחבורה הציבורית באשכול פתח תקווה וראש העין. יודגש, כי האוטובוסים יצאו מהמפעל כשהם כוללים את רכיב הטעינה האלחוטית של החברה, וכי הם קיבלו את אישור משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לכך שישמשו לצורך תחבורה ציבורית – מהלך שיש בו כדי לבסס את האוטובוס החשמלי האלחוטי כמוצר מדף אצל שלושת יצרני האוטובוסים האמורים, אשר להערכת החברה יהיה זמין לרכישה ולשימוש גם בפרויקטים תחבורתיים נוספים.

מאז נמסר הפרויקט, אפיקים הביעו סיפוק גדול מהשימוש בטכנולוגיה של החברה, כאשר האוטובוסים מקיימים את שגרת יומם האופרטיבית, ובזכות המערכת אף מצליחים להגדיל במידה משמעותית את טווח הנסיעה, לייעל את הטעינה ולהוזיל אותה.

לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 22 בנובמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-105622) וסעיף 16.3.9 לפרק א' לדוח זה.

טכנולוגיית הכביש החשמלי האלחוטי של החברה נמצאת בשלב הפיתוח, וכך גם הפילוטים, הפרויקטים ושיתופי הפעולה המפורטים בסעיף זה לעיל, טרם הושלמו, אלא אם צוינו אחרת. הערכות החברה ביחס לתוצאות הפרויקטים ושיתופי הפעולה המפורטים לעיל, הצלחתם וסיועם בקידום הטכנולוגיה וקידום האסטרטגיה העסקית של החברה הינן "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת החברה. הערכות ואמדנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי החברה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות והאמדנים האמורים, ניתן לציין שינויים אפשריים בתנאי השוק הגלובאלי בו פועלת החברה, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, אי עמידה ביעדי הפיתוח של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך השלמת הפיתוח ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 31 לפרק א' לדוח זה.

3. המצב הכספי של החברה

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2022	2023	
	אלפי ש"ח		
<b>נכסים</b>			
הקיטון נבע בעיקר משימוש לפעילות מחקר ופיתוח.	67,600	53,831	מזומנים ושווי מזומנים
	1,419	1,386	פיקדון משועבד לזמן קצר
הגידול נובע בעיקר בגין פרויקט אפיקים	1,282	8,126	לקוחות
	22,947	22,722	חייבים ויתרות חובה
הקיטון נובע בעיקר בגין התקנות המערכת בפרויקטים בגרמניה ואפיקים	5,678	60	נכסים בגין חוזים עם לקוחות
	4,000	4,220	פיקדון משועבד
הגידול נבע בעיקר משיפורים במושכר במתחם החברה, בניכוי הוצאות פחת שוטפות.	8,914	10,135	רכוש קבוע
הקיטון נובע ממיון יתרת הוצאות מראש מזמן ארוך לזמן קצר, לאור התקדמות הפרויקטים, וירידת ערך בגין פריצה למחסני החברה (ראה גם ביאור 17 לדוחות הכספיים).	10,440	5,518	הוצאות מראש לזמן ארוך
	22,859	22,859	הוצאות מראש לזמן ארוך בגין דן
הקיטון נבע מהפחתה שוטפת של חוזי חכירה בהתאם להוראות תקן דיווח כספי בינלאומי (IFRS) 16, חכירות.	1,337	305	נכסים בגין זכות שימוש
	<b>146,476</b>	<b>129,162</b>	<b>סך נכסים</b>

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2022	2023	
	אלפי ש"ח		
<b>התחייבויות והון</b>			
הקיטון נובע מקיטון ביתרת ספקים לתאריך החתך בקיזוז גידול ביתרת ההפרשה לתמלוגים ובהפרשה	19,521	18,064	זכאים, יתרות זכות וספקים
הקיטון נבע מהפחתה שוטפת של חוזי חכירה בהתאם להוראות תקן דיווח כספי בינלאומי (IFRS) 16,	1,321	320	התחייבות בגין חכירה
	<b>20,842</b>	<b>18,384</b>	<b>סך התחייבויות</b>
	<b>125,634</b>	<b>110,778</b>	<b>סך ההון</b>

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2022	2023	
	אלפי ש"ח		
הגידול בהכנסות בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נבע מהכרה בהכנסה בגין פרויקטים בגרמניה ואפיקים.	8,650	23,097	הכנסות
הגידול הינו בגין ההכנסה הנ"ל.	7,140	19,598	עלות ההכנסות
	<b>1,510</b>	<b>3,499</b>	<b>רווח גולמי</b>
הקיטון נבע מירידה בהוצאות בגין חומרים לאור סיום ההדגמה בפרויקט בשבדיה, ירידה בשימוש בקבלני משנה בקיזוז עליה בהוצאות השכר.	58,011	53,709	הוצאות מחקר ופיתוח
הקיטון נבע מפרויקט ההדגמה בשבדיה שנמצא בשלביו הסופיים.	(7,499)	(5,177)	בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
הקיטון נבע מירידה בהוצאות תשלום מבוסס מניות בקיזוז עליה בהוצאות השכר ושירותים מקצועיים.	21,410	20,225	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
הקיטון נובע מירידה בהוצאות תשלום מבוסס מניות ושירותים מקצועיים בקיזוז עליה בהוצאות השכר	12,368	10,651	הוצאות והנהלה וכלליות
הגידול נבע מירידת ערך לאור הפריצה למחסני החברה.	268	2,641	הוצאות אחרות
	<b>83,048</b>	<b>78,550</b>	<b>הפסד מפעולות</b>
הגידול נבע בעיקר בגין הפרשי שער והכנסות מריבית על פיקדונות לזמן קצר	(466)	(2,717)	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
	<b>82,582</b>	<b>75,833</b>	<b>הפסד לשנה</b>
	484	1,554	הפרשים מתרגום דוחות בחסות של סטנדרט סנצ
	<b>83,066</b>	<b>77,387</b>	<b>הפסד כולל</b>

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

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2022	2023	
	אלפי ש"ח		
	83,066	77,387	הפסד כולל
בגין תשלום מבוסס מניות.	14,415	7,465	התאמות בגין יישום IFRS 2
הפחתת ציוד בגין אירוע פריצה – ראה ביאור 17 לדוחות הכספיים	-	2,641	הוצאות אחרות
	68,651	67,281	הפסד מתואם לשנה

#### 5. נזילות ותזרימי מזומנים

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2022	2023	
	אלפי ש"ח		
הקיטון בתזרימי המזומנים ששימשו לפעילות שוטפת בתקופת הדוח, לעומת התקופה המקבילה אשתקד, נבע מתקבולים מפרויקטים בגרמניה וירידה ביתרות החייבים לאור תקבולים בגין מסירת פרויקטים.	(76,262)	(63,389)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות שוטפת
הקיטון בתזרימי המזומנים ששימשו לפעילות השקעה בתקופת הדוח, לעומת התקופה המקבילה אשתקד, נבע מהפקדה שבוצעה אשתקד לפיקדון בנקאי והפקדה לפיקדון בגין ערבות בנקאית לפרויקט אפיקים.	(7,242)	(2,664)	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות השקעה (ששימשו לפעילות השקעה)
הגידול בתזרימי המזומנים מפעילות מימון בתקופת הדוח, לעומת התקופה המקבילה אשתקד, נבע בעיקר מגיוסי הון שביצעה החברה במהלך שנת 2023.	27,094	53,996	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות מימון
	(56,410)	(12,057)	גידול במזומנים ובשווי מזומנים

#### 6. מקורות מימון

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

##### 6.1 גיוסי הון

6.1.1 ביום 5 במרץ 2023, השלימה החברה הקצאה פרטית מהותית של 666,667 מניות רגילות של החברה וכן 667,666 כתבי אופציה (לא סחירים) הניתנים למימוש לעד 666,667 מניות רגילות של החברה, ל-12 ניצעים, ביניהם בעלי מניות בחברה ודירקטור מכהן בחברה, במסגרת גיוס הון בסך של כ-20 מיליון ש"ח כנגד הקצאת מניות רגילות של החברה, וכן כתבי אופציה במחיר מימוש של 35 ש"ח, המשקפים השקעה נוספת

בסך של כ-23.3 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים ראו דוחות מידיים מהימים 19 בינואר 2023 ו-7 בפברואר 2023 (מס' אסמכתאות: 2023-01-009762, ו-2023-01-013021, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

6.1.2. ביום 27 ביוני 2023, השלימה החברה הקצאה פרטית של 538,462 מניות רגילות של החברה ו-538,462 כתבי אופציה לא סחירים הניתנים למימוש ל-538,462 מניות רגילות של החברה לגופים מוסדיים מקבוצת כלל חברה לביטוח בע"מ, לפי דוח הצעה פרטית מהותית. הנפקת המניות כאמור בוצעה בתמורה לסך של כ-35 מיליון ש"ח, המשקף מחיר של 65 ש"ח למניה, ומימוש כתבי האופציה, ככל שימומשו, ייעשה במחיר מימוש של 95 ש"ח, המשקפים כ-51 מיליון ש"ח נוספים. לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים מהימים 5 ביוני 2023, 7 ביוני 2023, ו-26 ביוני 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-061779, 2023-01-062796, ו-2023-01-070407, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

לפרטים נוספים בעניין גיוסי הון שביצעה החברה, ראו סעיף 4.2 לפרק א' לדוח זה.

#### 6.2. מימוש אופציות

במהלך תקופת הדוח, מומשו 14,054 אופציות לא סחירות (כולל מימושים של עובדים), בהיקף כולל של 786 אלפי ש"ח.

לאחר תקופת הדוח מומשו 576,034 אופציות לא סחירות (כולל מימושים של עובדים), בהיקף כולל של 20,161 אלפי ש"ח.

#### 6.3. מענקים ממשלתיים ואחרים

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

## **ב. היבטי ממשל תאגידי**

### **7. מדיניות החברה בנושא מתן תרומות**

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

### **8. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית**

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

### **9. דירקטורים בלתי תלויים**

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

### **10. גילוי בדבר המבקרת הפנימית של החברה**

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

10.2. תאריך תחילת הכהונה: 10 באוקטובר 2021.

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

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

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

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

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

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

10.8. תכנית העבודה של מבקרת הפנים: תכנית הביקורת השנתית והרב שנתית מוגשת על ידי המבקרת הפנימית לוועדת הביקורת של החברה. ועדת הביקורת בוחנת את הנושאים, תוך התייעצות עם הנהלת החברה, ולאחר מכן מחליטה על אישור התכנית (בשינויים או ללא שינויים), כאשר השיקולים שמנחים את ועדת הביקורת הינם, בין היתר, צרכי הביקורת, חשיבות הנושאים, התדירות שבה נבחנו הנושאים בשנים שחלפו וכן המלצותיה של המבקרת הפנימית.

10.9. ביקורת חו"ל או של תאגידים מוחזקים: תכנית הביקורת הפנימית מתייחסת גם לתאגידים המוחזקים על ידי החברה.

10.10. היקף העסקה: המבקרת הפנימית הועסקה בשנת 2023 בהיקף של 245 שעות בשנה. היקף העסקתה של המבקרת הפנימית נקבע, בין היתר, בהתחשב באופי והיקף פעילות החברה.

10.11. עריכת הביקורת בהתאם לתקנים מקצועיים: בהתאם להודעתה, המבקרת הפנימית עורכת את ביקורתה בהתאם להוראות חוק הביקורת הפנימית ועל-פי התקנים המקצועיים וההנחיות המתפרסמות באמצעות "המועצה המקצועית" של לשכת המבקרים הפנימיים, על-פי תקנים מקצועיים מקובלים בהתאם לסעיף 4(ב) לחוק הביקורת הפנימית.

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

10.13. דין וחשבון מבקר הפנים: דוחות הביקורת מוגשים בכתב ליו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה ולחברי ועדת הביקורת, ונידונים בוועדת הביקורת. במהלך שנת 2023 ערכה המבקרת הפנימית ביקורת פנימית בנושא של ניהול קבלני משנה ודוח השלמה בנושא של משאבי אנוש, ודירקטוריון החברה קיים דיונים בקשר עם ממצאי הביקורת והאמצעים בהם תנקוט החברה על מנת לתקן את הליקויים שהועלו בהם.

10.14. הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי: דירקטוריון החברה הינו בדעה כי יש בתכנית ביקורת הפנים השנתית, רמת הפירוט בדוחות הביקורת, היקף, רציפות ופעילות הביקורת הפנימית בחברה,

היכרותה של המבקרת הפנימית את פעילות החברה וניסיונה, כדי להגשים את מטרת הביקורת הפנימית בחברה.

10.15. תגמול: התשלום למבקרת הפנימית של החברה נעשה על-פי שעות ובהתאם לתכנית העבודה שאושרה על ידי ועדת הביקורת. לא ניתנו למבקרת הפנימית ניירות ערך, כחלק מתנאי העסקתה. לדעת דירקטוריון החברה, התגמול הינו סביר, מבוסס על שעות עבודה ואין בו כדי להשפיע על שיקול דעתה המקצועי של מבקרת הפנים בבואה לבקר את החברה.

#### **11. גילוי על רואה החשבון המבקר של התאגיד**

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

11.2. שכר טרחת רואה החשבון המבקר: להלן נתונים בדבר שכר הטרחה ששולם לרואה החשבון המבקר בגין שירותי ביקורת, שירותים הקשורים לביקורת, שירותי מס ושירותים אחרים ביחס לשנים 2022 ו-2023 (באלפי ש"ח):

שירותים אחרים	שירותי מס	שירותי ביקורת ושירותים קשורים לביקורת	
-	17	235	2023
-	48	254	2022

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

#### **ג. גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי**

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

לפרטים בדברים אירועים מהותיים במהלך תקופת הדוח ולאחר תאריך הדוח, ראו סעיף 2 לעיל וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2023.

#### **13. אומדנים חשבונאיים קריטיים**

לפרטים, ראו ביאור 3 לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2023.

#### **14. מצבת התחייבויות של החברה לפי מועדי פירעון ליום 31 בדצמבר 2023**

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

**15. אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי**

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

27 במרץ, 2024

---

**רונית נועם**

**דירקטורית חיצונית**

---

**ברק דואני**

**סמנכ"ל כספים**

---

**אורן עזר**

**יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל**



27 במרס 2024

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

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

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

א. דוח רואה החשבון המבקר מיום 27 במרס 2024 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2023 ו- 2022 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023.

ב. דוח רואה החשבון המבקר מיום 27 במרס 2024 על ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2023.

בכבוד רב,

קסלמן וקסלמן  
רואי חשבון  
**PwC Israel**

**אלקטריאון וירלס בע"מ**  
**דוח שנתי 2023**

**אלקטריאון וירלס בע"מ**

**דוח שנתי 2023**

**תוכן העניינים**

<b>דף</b>	<b>דוח רואה החשבון המבקר</b>
2	<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
8-36	ביאורים לדוחות הכספיים

---

---



## דוח רואה חשבון המבקר

לבעלי המניות של

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2023 ואת הדוחות המאוחדים על רווח או הפסד, ההפסד הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דיעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. על-פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין בדוחות הכספיים הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מידגמית 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 2022 ו-2023 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2023, והדוח שלנו מיום 27 במרס 2024 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

### ענייני מפתח בביקורת

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

קסלמן וקסלמן  
רואי חשבון

פירמה חברה ב-PricewaterhouseCoopers International Limited

תל-אביב,  
27 במרס 2024



## 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 2023. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפיסקה הבאה. הדירקטוריון והנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

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

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

בשל מגבלות מובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי בכלל, ורכיבים מתוכה בפרט, עשויים שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקרות תהפוכנה בבלתי 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 2023.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, והדוח שלנו, מיום 27 במרס 2024 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים.

קסלמן וקסלמן  
רואי חשבון

תל-אביב,  
27 במרס 2024

פירמה חברה ב- PricewaterhouseCoopers International Limited

**אלקטריאון וירלס בע"מ**

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

<b>31 בדצמבר</b>		<b>ביאור</b>	
<b>2022</b>	<b>2023</b>		
<b>אלפי ש"ח</b>			
			<b>נכסים</b>
			<b>נכסים שוטפים:</b>
67,600	53,831	א'5	מזומנים ושווי מזומנים
1,419	1,386	ב'5	חלות שוטפת של פיקדון משועבד לזמן ארוך לקוחות
1,282	8,126		חייבים ויתרות חובה
22,947	22,722	6	נכסים בגין זכות שימוש
-	305	8	נכסים בגין חוזים עם לקוחות
5,678	60		
<u>98,926</u>	<u>86,430</u>		
			<b>נכסים שאינם שוטפים:</b>
4,000	4,220	ג'5	פיקדון משועבד לזמן ארוך
33,299	28,377	ו'11,6	הוצאות מראש לזמן ארוך
8,914	10,135	7	רכוש קבוע
1,337	-	8	נכסים בגין זכות שימוש
<u>47,550</u>	<u>42,732</u>		
<u>146,476</u>	<u>129,162</u>		<b>סך נכסים</b>
			<b>התחייבויות והון</b>
			<b>התחייבויות שוטפות:</b>
7,594	3,915		ספקים ונותני שירותים
11,927	12,373	10	זכאים ויתרות זכות
1,014	320	8	חלויות שוטפות של התחייבות בגין חכירות
<u>20,535</u>	<u>16,608</u>		
		11	<b>התקשרויות והתחייבויות תלויות</b>
			<b>התחייבויות שאינן שוטפות:</b>
-	1,776		זכאים ויתרות זכות
307	-	8	התחייבויות בגין חכירות
<u>20,842</u>	<u>18,384</u>		<b>סך התחייבויות</b>
		12	<b>הון:</b>
371,658	434,189		מניות רגילות, פרמיה על מניות, אופציות וקרנות אחרות
344	(1,210)		קרן הון מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
(246,368)	(322,201)		יתרת הפסד
<u>125,634</u>	<u>110,778</u>		<b>סך ההון</b>
<u>146,476</u>	<u>129,162</u>		<b>סך התחייבויות והון</b>

ברק דואני  
סמנכ"ל כספים

רונית נועם  
דירקטורית חיצונית

אורן עזר  
יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 27 במרס 2024.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

**אלקטריאון וירלס בע"מ**

דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור	
2021	2022	2023		
אלפי ש"ח (למעט נתוני ההפסד למניה)				
-	8,650	23,097	13	הכנסות
-	7,140	19,598		עלות ההכנסות
-	1,510	3,499		רווח גולמי
43,616	58,011	53,709	14	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו:
(9,306)	(7,499)	(5,177)		הוצאות מחקר ופיתוח בניכוי - השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
34,310	50,512	48,532		הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
14,547	21,410	20,225	15	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
10,263	12,368	10,651	16	הוצאות הנהלה וכלליות
-	268	2,641	17	הוצאות אחרות
59,120	83,048	78,550		הפסד מפעולות
1,434	503	536	18	הוצאות מימון
(3,008)	(969)	(3,253)	18	הכנסות מימון
(1,574)	(466)	(2,717)		הכנסות מימון, נטו
57,546	82,582	75,833		הפסד לשנה
(1,107)	484	1,554		הפסד (רווח) כולל אחר לשנה: סעיפים אשר עשויים להיות מסווגים מחדש לרווח או להפסד:
56,439	83,066	77,387		הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ הפסד כולל לשנה
5.99	8.35	6.76	19	הפסד בסיסי ומדולל למניה (בש"ח)

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

**אלקטריאון וירלס בע"מ**

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

<u>סך ההון</u>	<u>יתרת הפסד</u>	<u>קרן הון מתרגום דוחות כספיים</u>	<u>מניות רגילות, פרמיה על מניות, אופציות וקרנות אחרות</u>	
170,071	(106,240)	(279)	276,590	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2021</b>
(57,546)	(57,546)	-	-	<b>תנועה במהלך שנת 2021:</b> הפסד לשנה
1,107	-	1,107	-	רווח כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
14,016	-	-	14,016	מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
28,979	-	-	28,979	תגמול הוני בגין עסקת דן (ראה ביאור 11)
9,899	-	-	9,899	מימוש כתבי אופציה
166,526	(163,786)	828	329,484	<b>יתרה ליום 31 בדצמבר 2021</b>
(82,582)	(82,582)	-	-	<b>תנועה במהלך שנת 2022:</b> הפסד לשנה
(484)	-	(484)	-	הפסד כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
14,415	-	-	14,415	מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
27,759	-	-	27,759	מימוש כתבי אופציה, נטו מהוצאות הנפקה
125,634	(246,368)	344	371,658	<b>יתרה ליום 31 בדצמבר 2022</b>
(75,833)	(75,833)	-	-	<b>תנועה במהלך שנת 2023:</b> הפסד לשנה
(1,554)	-	(1,554)	-	הפסד כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
19,815	-	-	19,815	הנפקת מניות וכתבי אופציה, בניכוי הוצאות הנפקה (ראה ביאור 12)
34,465	-	-	34,465	הנפקת מניות וכתבי אופציה, בניכוי הוצאות הנפקה (ראה ביאור 12)
7,465	-	-	7,465	מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
786	-	-	786	מימוש כתבי אופציה
110,778	(322,201)	(1,210)	434,189	<b>יתרה ליום 31 בדצמבר 2023</b>

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
אלפי ש"ח			
(55,806)	(76,262)	(63,389)	<b>תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:</b> מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת (ראה נספח)
(3,063)	(2,576)	(3,376)	<b>תזרימי מזומנים מפעילות השקעה:</b>
-	141	-	רכישת רכוש קבוע
135,000	-	-	תמורה ממימוש רכוש קבוע
3,014	193	712	פירעון פיקדונות בתאגידים בנקאיים
(31)	(5,000)	-	ריבית שהתקבלה
134,920	(7,242)	(2,664)	הפקדה לפיקדון משועבד
			מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה
9,549	28,108	786	<b>תזרימי מזומנים מפעילות מימון:</b>
(405)	(953)	(1,041)	תמורה ממימוש כתבי אופציה
(63)	(61)	(29)	תשלומי קרן בגין חכירות
-	-	54,280	תשלומי ריבית בגין חכירות
9,081	27,094	53,996	תמורה מהנפקת מניות, בניכוי הוצאות הנפקה
			מזומנים נטו שנבעו מפעילות מימון
88,195	(56,410)	(12,057)	<b>גידול (קיטון) במזומנים ושווי מזומנים</b>
35,137	124,412	67,600	<b>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה</b>
1,080	(402)	(1,712)	<b>רווחים (הפסדים) מהפרשי שער, בגין שערך מזומנים ושווי</b>
124,412	67,600	53,831	<b>מזומנים, נטו</b>
			<b>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לגמר השנה</b>

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים (המשך)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
(57,546)	(82,582)	(75,833)
1,352	1,769	2,318
-	275	-
423	1,017	1,071
17,597	14,415	7,465
(3,004)	(231)	(899)
63	61	29
16	(63)	(17)
<u>(41,099)</u>	<u>(65,339)</u>	<u>(65,866)</u>
-	(1,282)	(6,758)
(14,034)	(17,793)	10,796
(673)	8,152	(1,561)
<u>(14,707)</u>	<u>(10,923)</u>	<u>2,477</u>
<u>(55,806)</u>	<u>(76,262)</u>	<u>(63,389)</u>

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

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

### ב. מידע בדבר פעילויות מימון שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

349	-	-	חייבים בגין אופציות עובדים שמומשו
1,170	839	-	הכרה בנכס כנגד התחייבות בגין חכירות חדשות
25,398	-	-	תגמול הוני בגין עסקת דן (ראה ביאור 11')
<u>26,917</u>	<u>839</u>	<u>-</u>	

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 1 - כללי:

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

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

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

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

### ג. מלחמת "חרבות ברזל"

ביום 7 באוקטובר 2023, פרצה מלחמת "חרבות ברזל" במדינת ישראל (להלן - המלחמה). המלחמה הובילה להאטה בפעילות העסקית במשק הישראלי כתוצאה מסגירת מפעלים (בעיקר בדרום ובצפון הארץ), פגיעה בתשתיות, פגיעה בחברות שילוח וכניסה סדירה של סחורות לישראל, גיוס אנשי מילואים לתקופות ארוכות ופינוי אוכלוסייה אזרחית מאזורים גיאוגרפיים מסוימים. המלחמה אף גררה עמה השלכות משמעותיות על כלכלת ישראל ובכלל זה הגדלת הגירעון התקציבי, ירידה במדדי המניות ופיחות בשקל. השפעת המלחמה על כלל המשק הינה שלילית וכרוכה באי וודאות רבה, בעיקר כפונקציה של משך הלחימה ועוצמתה. כך, מערכה ממושכת רבת חזיתות עלולה לגרום השלכות נרחבות על ענפי פעילות רבים ועל אזורים גיאוגרפיים שונים במדינה ולהתבטא, בין היתר בתנודתיות במחירי סחורות, פגיעה בזמינות סחורות, עלייה בשערי מטבע חוץ, ירידה בזמינות כוח אדם, גישה מוגבלת למשאבים מקומיים ובעיות תשלומים בסקטורים מסוימים.

למועד אישור הדוחות הכספיים, סבורה הנהלת החברה כי למלחמה אין השפעה מהותית על פעילות החברה, וזאת לאור הסתייעות בעובדים בחברות הבנות חלף עובדים שגויסו למילואים, האטה מסוימת בקצב שריפת מזומנים המיועדים לשכר עובדים שגויסו למילואים, ובשים לב לכך שהצרכים המימוניים של החברה לא השתנו בעקבות המלחמה ונכון למועד אישור הדוחות הכספיים, לא נעצרו או עוכבו גיוסים או השקעות הוניות בחברה. כמו כן, פעילות המחקר והפיתוח של החברה התנהלה בהתאם למתוכנן, ופעילות השיווק וההפצה של החברה לא נפגעה, בין היתר, משום שרבים מהפרויקטים בהם ממוקדת החברה הינם פרויקטים מחוץ לישראל, וממילא רבים מהם הינם פרויקטי תשתיות ארוכי טווח, שאינם מושפעים לרעה מהותית מהמלחמה (ולעיתים אף להפך). כמו כן, טרם התקבלה בחברה התראה או הודעה כלשהי מחברות השילוח עמם היא עובדת, בכל הנוגע להתמשכות הליכי השילוח או התייקרותם, ולפיכך בשלב זה, החברה לא יודעת להעריך את ההשפעה שעשויה להיות למלחמה בנושאים אלה.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל, הימשכות המלחמה ו/או הסלמת המצב הבטחוני בישראל ו/או בעולם, בין היתר, לאור מעורבות אפשרית של צדדים נוספים במלחמה, עשויה להשפיע באופן שלילי על תוצאות פעילותה של הקבוצה ו/או על מצבה הכספי. הנהלת החברה עוקבת בכל עת אחר המתרחש ובוחנת את האפשרויות העומדות לרשותה על מנת להתמודד עם השלכות המלחמה, ככל ותידרש לכך.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 1 - כללי (המשך):

#### ד. השפעות האינפלציה והריבית

בשנת 2022, החלה מגמה כלל עולמית של עלייה בשיעור האינפלציה, אשר באה לידי ביטוי הן במשק הישראלי, הן בשווקים נוספים בהם פועלת החברה. בכדי להתמודד עם העלייה החדה בשיעור האינפלציה, ננקטו צעדים שונים, בישראל ובעולם, אשר כללו בין היתר העלאת ריבית משמעותית. בעקבות צעדים אלה, נצפית התמתנות בעלויות החדות שנראו בשיעורי האינפלציה והריבית בעולם, והבנקים המרכזיים מפרסמים תחזיות זהירות להפחתה באינפלציה ובריבית בעקבותיה, על פני השנים הקרובות. למועד אישור הדוחות הכספיים נראתה הורדת ריבית ראשונה בחלק מהבנקים המרכזיים בעולם. גם בישראל, המגמה הכלכלית הייתה דומה לזו העולמית לאורך רוב השנה, כאשר האינפלציה ירדה משיא של 5.4% בינואר 2023 לרמה של 3.3% בנובמבר 2023. במסגרת המלחמה באינפלציה הוביל בנק ישראל מהלך אגרסיבי של העלאת ריבית, מריבית אפסית עד לשיעור של 4.75%.

בחודש ינואר 2024, החליט בנק ישראל להפחית את הריבית ולהעמידה על רמה של 4.5%. תחזית בנק ישראל כוללת הערכה להורדת ריבית הדרגתית לאורך שנת 2024, עד לשיעור של 3.75%-4%, וצמיחה בשיעור של כ-2% בשנת 2024.

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

### ביאור 2 - בסיס העריכה של הדוחות הכספיים:

#### א. בסיס ההצגה של הדוחות הכספיים:

הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, מצייתים לתקני הדיווח הכספי הבינלאומיים (International Financial Reporting Standards) שהם תקנים ופרשנויות אשר פורסמו על ידי המוסד הבינלאומי לתקינה בחשבונאות (International Accounting Standard Board) (להלן - תקני ה-IFRS) וכוללים את הגילוי הנוסף הנדרש לפי תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010.

בהקשר להצגת דוחות כספיים אלה, יצוין 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.

עריכת דוחות כספיים בהתאם לתקני ה-IFRS, דורשת שימוש באומדנים חשבונאיים מסוימים מהותיים. כמו כן, היא מחייבת את הנהלת החברה להפעיל שיקול דעת בתהליך יישום מדיניות 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 החברה.

(3) הקבוצה מנתחת את ההוצאות שהוכרו ברווח או הפסד לפי שיטת סיווג המבוססת על מאפיין הפעילות של ההוצאות.

(4) תקופת המחזור התפעולי של הקבוצה הינה 12 חודשים.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 2 - בסיס העריכה של הדוחות הכספיים (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 בספירהד, באלקטריאון גרמניה, באלקטריאון ארה"ב, באלקטריאון צרפת ובאלקטריאון שבדיה ונכון למועד הדוח על המצב הכספי מרבית פעילותה העסקית של הקבוצה מבוצעת בחברה, ופעילות זו משתקפת בדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה. לפיכך, נכון ליום 31 בדצמבר 2023, פרסום דוחות כספיים נפרדים לא יהווה תוספת מידע מהותי למשקיע הסביר.

(6) תרגום יתרות ועסקות במטבע חוץ:

(א) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה

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

(ב) עסקאות ויתרות

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

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

(ג) תרגום דוחות כספיים של חברות הקבוצה

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

(1) נכסים והתחייבויות לכל דוח על המצב הכספי מוצג מתורגמים לפי שער הסגירה במועד אותו דוח על המצב הכספי;

(2) 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);

(3) כל הפרשי השער הנוצרים מוכרים במסגרת רווח כולל אחר.

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

(1) תיקונים לתקנים לתקנים קיימים אשר נכנסו לתוקף ומיושמים על ידי הקבוצה עבור תקופות דיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2023:

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

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 2 - בסיס העריכה של הדוחות הכספיים (המשך):

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

התיקון ל-1 IAS אף מבהיר שמידע על המדיניות החשבונאית צפוי להיות מהותי אם, בלעדיו, תימנע ממשמשי הדוחות הכספיים האפשרות להבין מידע מהותי אחר בדוחות הכספיים. בנוסף, התיקון ל-1 IAS מבהיר כי אין צורך בגילוי מידע לא מהותי על מדיניות חשבונאית. עם זאת, ככל שמידע כאמור ניתן, יש לוודא כי אין הוא מסווה מידע מהותי על מדיניות חשבונאית.

התיקון ל-1 IAS יושם על ידי הקבוצה במסגרת דוחות כספיים מאוחדים אלה, החל מיום 1 בינואר 2023, והוא הוביל לצמצום ומיקוד המידע שניתן לגבי המדיניות החשבונאית שלה ביחס לדוחות קודמים.

בנוסף, במסגרת דוחות כספיים מאוחדים אלה, הקבוצה שילבה את המידע לגבי המדיניות החשבונאית בביאורים הספציפיים, חלף הצגתו בביאור נפרד.

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

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

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

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

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

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

התיקון ל-1 IAS ייושם באופן רטרואספקטיבי לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2024 או לאחריו. בהתאם להוראות התיקון, יישומו המוקדם אפשרי. ליישום הראשונה של התיקון ל-1 IAS לא צפויה להיות השפעה מהותית על הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה.

תיקונים ל-7 IAS, "דוח על תזרימי מזומנים" ול-7 IFRS, "מכשירים פיננסיים: גילויים" (להלן בסעיף זה - התיקונים)

התיקונים באו בכדי להבהיר את המאפיינים של הסדרי מימון ספקים ולדרוש גילוי נוסף להסדרים אלו.

דרישות הגילוי בתיקונים נועדו לסייע ולאפשר למשתמשים בדוחות הכספיים להעריך את ההשפעות של הסדרי מימון ספקים על התחייבויותיה של הישות וכן על תזרימי המזומנים והחשיפה של הישות לסיכון נזילות.

התיקונים ייושמו לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2024 או לאחריו. בהתאם להוראות התיקונים, יישומם המוקדם אפשרי מוקדם אפשרי בכפוף למתן גילוי. הקבוצה בוחנת את השלכות התיקונים לעיל על הדוחות הכספיים המאוחדים שלה.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 3 - אומדנים ושיקולי דעת חשבונאיים מהותיים:

אומדנים ושיקולי דעת, נבחנים באופן מתמיד, ומבוססים על ניסיון העבר ועל גורמים נוספים, לרבות ציפיות ביחס לאירועים עתידיים, שנחשבות לסבירות, לאור הנסיבות הקיימות.

הקבוצה מגבשת אומדנים והנחות בנוגע לעתיד. מעצם טבעם, נדיר שהאומדנים החשבונאיים המתקבלים יהיו זהים לתוצאות המתייחסות בפועל. האומדנים, ההנחות, בגינם קיים סיכון משמעותי לביצוע התאמות מהותיות בערכם בספרים של נכסים והתחייבויות במהלך שנת הכספים הבאה, ושיקולי הדעת בעלי ההשפעה המהותית על יישום מדיניות החשבונאית של הקבוצה, מפורטים להלן:

#### (1) מענקים מהרשות החדשנות

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

מענקים המתקבלים מרשות החדשנות, כהשתתפות במחקר ופיתוח שמבוצע על ידי הקבוצה (להלן - מענקי רשות החדשנות) ומענקים ממשלתיים אחרים נכנסים לגדר "הלוואות הניתנות למחילה" כאמור ב- IAS 20, "הטיפול החשבונאי במענקים ממשלתיים וגילוי לגבי סיוע ממשלתי". התחייבויות בגין מענקים ממשלתיים מוכרות ונמדדות בהתאם ל-IFRS 9, "מכשירים פיננסיים", אם במועד התגבשות הזכאות לקבלת המענק (להלן - מועד הזכאות) מגיעה הנהלת החברה למסקנה שלא קיים ביטחון סביר (Reasonable Assurance) שהמענק שהתגבשה החברה לקבלתו (להלן - המענק שהתקבל) לא יוחזר, מכירה הקבוצה באותו מועד בהתחייבות פיננסית המסופלת 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 נזקק לרווח או הפסד כהקטנה של הוצאות מחקר ופיתוח.

במקרה בו במועד הזכאות מגיעה הנהלת החברה למסקנה שקיים ביטחון סביר שהמענק שהתקבל לא יוחזר, נזקק המענק, באותו מועד, לרווח או הפסד כהקטנה של הוצאות מחקר ופיתוח. ככל שבתקופה עוקבת מגיעה הנהלת החברה 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.

בהמשך לאמור לעיל, על הנהלת החברה לבחון האם קיים ביטחון סביר שהמענק שהתקבל לא יוחזר. כמו כן, במצב בו במועד ההכרה הראשוני נזקק המענק לדוח רווח והפסד, על הנהלת החברה לבחון האם נוצרה הסתברות ברמה של ביטחון סביר להצלחת הפרויקט ולתשלום תמלוגים בגינו לרשות החדשנות. נכון לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022, הקבוצה עדיין נמצאת בשלבי פיילוט והוכחת היתכנות עבור טכנולוגית טעינה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית אותן היא מפתחת, שעדיין טרם הוכחה. הקבוצה התקשרה עם מספר חברות באירופה, בארה"ב ובישראל לביצוע פרויקטים ניסיוניים (פיילוטים).

מאחר והמערכת עדיין בשלב הפיתוח, הקבוצה בדעה כי לא קיים ביטחון סביר כי ישולמו תמלוגים לרשות החדשנות מעבר להתחייבות אותה רשמה החברה בגין אותם פרויקטים (ראה ביאור 11ב').

#### (2) הוצאות פיתוח

עלויות פיתוח יהוונו רק באם התקיימו התנאים המפורטים בביאור האמור. היוון העלויות יהיה מבוסס על שיקול דעתה של ההנהלה כי אכן הקבוצה עומדת בתנאים להיוון.

החברה בוחנת מעת לעת את התקיימות הקריטריונים להכרה בנכסים בלתי מוחשיים, ומעריכה כי אין ביכולתה להכיר בנכסים בלתי מוחשיים לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022, זאת בין היתר כי להערכת החברה, טרם נוצרה היתכנות טכנית (Technical Feasibility) של השלמת הנכס הבלתי מוחשי כך שהוא יהיה זמין לשימוש או למכירה.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 3 - אומדנים ושיקולי דעת חשבונאיים מהותיים (המשך):

(3) הסכם שיתוף פעולה עם דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן – דן)

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

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

#### ניהול סיכונים פיננסיים:

#### א. גורמי סיכון פיננסיים

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

סיכונים האשראי מטופלים ברמת הקבוצה. סיכונים אשראי נובעים ממזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות בבנקים וכן חשיפות אשראי ביחס ליתרות חובה שטרם נפרעו נכון ליום 31 בדצמבר 2023. הקבוצה אינה רואה סיכון אשראי משמעותי בגין יתרות אלו וטרם הכירה בהפרשה להפסדי אשראי.

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

ניהול הסיכונים מתבצע על ידי מנכ"ל החברה 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 תזרימי מזומנים חיוביים מפעילות.

כל התחייבות הן לשנה פרט להתחייבויות בגין הרשות לחדשנות אשר צופה החברה לשלם על פני השנים הבאות בסך של 1,776 אלפי ש"ח.

#### ג. ניהול סיכונים הון

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

### ביאור 5 – מזומנים, שווי מזומנים ופיקדונות משועבדים:

מזומנים ושווי מזומנים כוללים מזומנים בקופה, פיקדונות בתאגידים בנקאיים לזמן קצר אשר אינם מוגבלים בשעבוד, שתקופתם המקורית אינה עולה על שלושה חודשים ממועד השקעה.

סיווג תזרימי מזומנים מריבית ודיבידנדים בדוח על תזרימי המזומנים.

בדוחות המאוחדים על תזרימי המזומנים, מציגה הקבוצה ריבית שהתקבלה במסגרת תזרימי מזומנים מפעילות השקעה וריבית ששולמה במסגרת תזרימי מזומנים מפעילות מימון.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 5 - מזומנים, שווי מזומנים ופיקדונות משועבדים (המשך):

א. פירוט לפי מטבעות:

31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי ש"ח	
62,395	42,196
5,205	11,635
<u>67,600</u>	<u>53,831</u>

בש"ח  
במטבע חוץ

ב. פיקדון משועבד לזמן קצר

לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022, לחברה פיקדון בש"ח בתאגיד בנקאי בסך של 1,386 ש"ח ו-1,419 אלפי ש"ח, בהתאמה. הפיקדון בסך של 1,000 אלפי ש"ח משועבד לטובת ערבות בנקאית לפרויקט אפיקים והפיקדון בסך של 300 אלפי ש"ח משועבד לטובת ערבות ביצוע לעיריית תל-אביב-יפו. השעבדים עליהם צפויים להסתיים במהלך שנת 2024.

ג. פיקדון משועבד לזמן ארוך

לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022, לחברה פיקדון משועבד בסך של 4,220 אלפי ש"ח, ו-4,000 אלפי ש"ח בהתאמה. הפיקדון משועבד לטובת ערבות בנקאית לפרויקט אפיקים.

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה:

חייבים ויתרות חובה אחרים:

31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי ש"ח	
1,520	761
682	-
17,185	20,079
3,468	1,796
92	86
<u>22,947</u>	<u>22,722</u>

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

\* סך של 2,540 אלפי ש"ח מיוחס להוצאות מראש בגין תגמול הוני במסגרת הסכם דן, ראה ביאור 11.

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

הוצאות מראש זמן ארוך:

31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי ש"ח	
22,859	22,859
10,060	5,443
380	75
<u>33,299</u>	<u>28,377</u>

הוצאות מראש דן\*  
הוצאות מראש בגין פרויקטים  
אחרות

\* מיוחס להוצאות מראש במסגרת הסכם דן, ראה ביאור 11.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 7 - רכוש קבוע:

א. הכרה ומדידה עוקבת

הרכוש הקבוע נכלל לראשונה לפי עלות הרכישה.

הרכוש הקבוע מוצג לפי העלות, בניכוי פחת שנצבר והפסדים מירידת ערך שנצברו.

הפחת מחושב לפי שיטת הקו הישר, כדי להפחית את עלות פריטי הרכוש הקבוע לערך השייר שלהם על-פני אומדן אורך החיים השימושיים שלהם, כדלהלן:

שנים	
16 – 5 (בעיקר 10-16)	ריהוט וציוד משרדי
7 - 3	מכונות וציוד
7- 5	כלי רכב
3	מחשבים וציוד הקפי
10 - 6	שיפורים במושכר*

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

ב. בחינת ירידת ערך

הקבוצה בוחנת את הצורך בירידת ערך נכסים לא כספיים כאשר ישנם סימנים כתוצאה מאירועים או שינויים בנסיבות המצביעים על כך שהיתרה בדוחות הכספיים אינה ברת-השבה.

סכום ההפסד המוכר בגין ירידת ערך שווה לסכום בו עולה ערכו בספרים של נכס על הסכום בר השבה שלו. סכום בר-ההשבה הינו הגבוה מבין שווי הוגן בניכוי עלויות למכירה ושווי שימוש. בהערכת שווי השימוש מהוונים תזרימי המזומנים הצפויים לפי שיעור ניכיון לפני מס המשקף את הסיכונים הספציפיים לכל נכס. בגין נכס שאינו מייצר תזרימי מזומנים עצמאיים נקבע הסכום בר-ההשבה עבור היחידה מניבת המזומנים שאליה שייך הנכס. הפסדים מירידת ערך נזקפים לרווח או הפסד.

פריט רכוש קבוע, אשר חלה ירידה בערכו, נבחן לצורך זיהוי ביטול אפשרי של ירידת הערך שהוכרה בגינו בכל תאריך דוח על המצב הכספי.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 7 - רכוש קבוע (המשך):

הרכב הרכוש והפחת שנצבר בגינו, לפי קבוצות עיקריות, והתנועה בהם בשנים 2022 ו-2023 הינם:

יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2023	יתרה לגמר השנה	פחת שנצבר				העלות					
		שינויים אחרים*	גריעות במשך השנה	תוספת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים*	גריעות במשך השנה	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	
אלפי ש"ח											
928	261	-	-	111	150	1,189	19	-	97	1,073	ריהוט וציוד משרדי
1,462	998	-	-	396	602	2,460	34	-	393	2,033	מכונות וציוד
2,981	1,558	2	-	747	809	4,539	111	-	2,050	2,378	כלי רכב
524	1,102	-	-	391	711	1,626	1	-	346	1,279	מחשבים וציוד היקפי
4,240	2,720	-	-	673	2,047	6,960	-	-	490	6,470	שיפורים במושכר
<u>10,135</u>	<u>6,639</u>	<u>2</u>	<u>-</u>	<u>2,318</u>	<u>4,319</u>	<u>16,774</u>	<u>165</u>	<u>-</u>	<u>3,376</u>	<u>13,233</u>	
אלפי ש"ח											
923	150	-	-	80	70	1,073	-	-	459	614	ריהוט וציוד משרדי
1,431	602	(26)	(6)	353	281	2,033	17	(6)	1,015	1,007	מכונות וציוד
1,569	809	-	(189)	348	650	2,378	(10)	(605)	173	2,820	כלי רכב
568	711	(1)	-	365	347	1,279	1	-	280	998	מחשבים וציוד היקפי
4,423	2,047	-	-	623	1,424	6,470	-	-	649	5,821	שיפורים במושכר
<u>8,914</u>	<u>4,319</u>	<u>(27)</u>	<u>(195)</u>	<u>1,769</u>	<u>2,772</u>	<u>13,233</u>	<u>8</u>	<u>(611)</u>	<u>2,576</u>	<u>11,260</u>	

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות:

מדיניות הקבוצה ביחס לחכירות שבהן הקבוצה היא החוכרת:

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

עבור 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 לפניו ובתוספת עלויות ישירות ראשוניות כלשהן שהתהוו לקבוצה.

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 שימוש בסביבה כלכלית דומה.

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

ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות (המשך):

א. נכסים בגין זכות שימוש:

יתרה מופחתת		פחת			העלות			
לגמר	לתחילת	יתרה	תוספות	יתרה	יתרה	תוספות	יתרה	
השנה	השנה	לגמר	פחת במשך	לתחילת	לגמר	במשך	שינויים	
		השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	אחרים **	
א ל פ י ש " ח								
								<b>שנת 2023:</b>
305	1,337	2,785	1,071	1,714	3,089	39	-	3,051
<u>305</u>	<u>1,337</u>	<u>2,785</u>	<u>1,071</u>	<u>1,714</u>	<u>3,089</u>	<u>39</u>	<u>-</u>	<u>3,051</u>
								<b>שנת 2022:</b>
1,337	1,487	1,714	1,017	697	3,051	28	839	2,184
<u>1,337</u>	<u>1,487</u>	<u>1,714</u>	<u>1,017</u>	<u>697</u>	<u>3,051</u>	<u>28</u>	<u>839</u>	<u>2,184</u>

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

**אלקטריאון וירלס בע"מ**  
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות (המשך):

ב. התחייבויות בגין חכירות:

התחייבויות בגין חכירות לזמן ארוך	חלויות שוטפות של התחייבויות בגין חכירות	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים **	תשלומים בגין חכירה	הוצאות ריבית	תוספות במשך השנה *	יתרה לתחילת השנה
<b>א ל פ י ש " ח</b>							
-	320	320	40	(1,071)	29	-	1,321
-	320	320	40	(1,071)	29	-	1,321
307	1,014	1,321	28	(1,013)	61	839	1,406
307	1,014	1,321	28	(1,013)	61	839	1,406

**שנת 2023:**  
בנינים

**שנת 2022:**  
בנינים

\* כולל שינוי תנאים של חוזי חכירה  
\*\* השינויים נובעים מנכסים והתחייבויות בגין הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות בנות הערוכים במטבע חוץ.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 9 – מסים על ההכנסה:

#### א. מיסוי החברה והחברות הבנות

שיעורי המס

הכנסות החברה והחברות הבנות בישראל (למעט הכנסות הנהנות משיעורי מס מופחתים בהתאם לחוקי העידוד בישראל, ראה ב' להלן), חייבות במס חברות בשיעור רגיל. שיעור מס החברות שחל בישראל הינו 23%.

#### ב. מסוי החברות הבנות מחוץ לישראל

החברות הבנות שמקום איגודן הינו מחוץ לישראל, נישמות לפי חוקי המס בארצות מושבן, למעט חברות המוגדרות כ"חברה נשלטת זרה" על פי פקודת מס הכנסה.

שיעור המס שחל על חברה בת המאוגדת בשבדיה בשנים 2023 ו-2022 הינו 20.6% ובשנת 2021 21.4%.

שיעור המס החל על חברה בת המאוגדת בגרמניה הינו 15%.

שיעור המס החל על חברה בת המאוגדת בצרפת הינו 25%.

שיעור המס (הפדראלי והמדינתי) החל על חברה בת המאוגדת בארה"ב הינו 21%.

#### 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 2023 מסתכמים בכ-72 מיליון ש"ח.

יתרת הפסדים להעברה של החברות הבנות ליום 31 בדצמבר 2023 מסתכמים בכ-12 מיליון ש"ח.

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

#### ד. שומות מס

שומות עצמיות שהוגשו על ידי החברה והחברות הבנות הישראליות שלה עד שנת 2018 נחשבות כסופיות (בכפוף למועדי הגשת הדוחות וקביעות תקופת ההתיישנות על פי דין).

### ביאור 10 - זכאים ויתרות זכות:

#### הרכב זכאים ויתרות זכות:

31 בדצמבר		
2022	2023	
אלפי ש"ח		
2,459	2,614	עובדים ומוסדות בגין עובדים
713	469	מוסדות
1,925	1,395	תמלוגים לשלם
602	1,557	מענקים שהתקבלו מראש
3,333	4,305	הפרשה לחופשה והבראה
1,986	1,828	הוצאות שנצברו
909	205	אחרים
<u>11,927</u>	<u>12,373</u>	

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות:

#### א. הסכם שכירות

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

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

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

בחודש דצמבר 2021, חתמה הקבוצה על תוספת נוספת להסכם השכירות, כאמור, לשטח נוסף. על פי ההסכם, תקופה השכירות הינה מיום 1 בפברואר 2022 ועד ליום 28 בפברואר 2024. דמי השכירות החודשיים הינם כ-34 אלפי ש"ח.

בחודש מרס 2024, חתמה הקבוצה על חידוש הסכם שכירות לשטח בו ממוקמים משרדיה והמתקנים אשר משמשים אותה להמשך פעילות המחקר ופיתוח. על פי ההסכם, תקופת השכירות הינה מיום 1 במרס 2024 ועד ליום 31 בדצמבר 2026, כאשר לקבוצה ניתנה אופציה חד פעמית להאריך את ההסכם בשנתיים נוספות עד ליום 31 בדצמבר 2028. דמי השכירות החודשיים הינם כ-95 אלפי ש"ח.

בחודש ינואר 2021, התקשרה הקבוצה עם צד שלישי בהסכם שכירות לשטח בשבדיה למטרות אחסנה ומשרדים. על פי ההסכם, תקופה השכירות הינה מיום 1 בינואר 2021 ועד 30 ביוני 2023. דמי השכירות החודשיים הינם כ-3 אלפי ש"ח (כ-8 אלפי קרונה שבדית).

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

#### ב. תמלוגים לרשות החדשנות

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

נכון ליום 31 בדצמבר 2023, הכירה הקבוצה בהתחייבות בגובה הצפי לתקבולים מהפרויקטים (ראה ביאורים 3, 10).

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

#### ב. תמלוגים לרשות החדשנות

בחודש מאי 2019, הודיעה ועדת המחקר ברשות החדשנות לחברה, כי אושר לחברה תקציב בסך של כ-9.3 מיליון ש"ח, בשיעור השתתפות של 75% לביצוע פרויקט פיילוט בתל-אביב, בשיתוף עם דן. נכון ליום 31 בדצמבר 2021, הוכרו מענקים בסך 4.7 מיליון ש"ח, מתוך התקציב שאושר כקיצוז מהוצאות מחקר ופיתוח ברווח והפסד.

ג. בחודש מאי 2019, חתמה החברה הבת השבדית, על הסכם עם משרד התחבורה השבדי להקמת כביש חשמלי לצורך הדגמה. הפרויקט ממומן על ידי משרד התחבורה השבדי בסכום של כ-35 מיליון ש"ח. ביום 3 באפריל 2022, בהמשך לאמור מינהל התחבורה השבדי החליט להאריך את משך הפיילוט. בגין הארכת משך הפיילוט, תקבל החברה מימון נוסף ממינהל התחבורה השבדי בסך של כ-2 מיליון אירו (כ-7 מיליון ש"ח).

נכון לימים 31 בדצמבר 2023, 2022 ו-2021, הוכרו מענקים בסך 5.2 מיליון ש"ח, 6.8 מיליון ש"ח ו-9.3 מיליון ש"ח, בהתאמה, מתוך התקציב שאושר כקיצוז מהוצאות מחקר ופיתוח ברווח והפסד. המענקים שהתקבלו כאמור אינם חייבים בתשלומי תמלוגים בעתיד.

ד. ביום 20 באוגוסט 2020, חתמה החברה על הסכם עם חברת EnBW Energie Baden-Württemberg AG (להלן - EnBW) במסגרתו תספק החברה ל-EnBW, בשלב הראשון אוטובוס חשמלי המצויד במקלטי רכב, מערכת סטטית של כביש חשמלי לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן - השלב הראשון). בשלב השני, תספק החברה ל-EnBW מערכת כביש חשמלי דינאמי פרי פיתוחה של החברה במתחם של EnBW לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן - השלב השני). בשלב השלישי תספק החברה ל-EnBW מערכת כביש חשמלי דינאמי פרי פיתוחה של החברה בכביש ציבורי בעיר קרלסרואה, גרמניה, לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן - השלב השלישי). בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021, סיפקה החברה את האוטובוס החשמלי ומסרה ל-EnBW את השלב הראשון והשני כאמור. לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022, החברה הכירה בהכנסה מההסכם בגין השלב הראשון והשני.

ה. ביום 30 באוקטובר 2020, התקשרה החברה בהסכם עם חברת Societa' di Progetto Brebemi S.p.A באיטליה (להלן - ברבמי), לביצוע פיילוט הכולל הקמה ובדיקה של הכביש החשמלי האלחוטי באורך של קילומטר אחד במתחם של ברבמי. החברה מסרה לברבמי את הכביש החשמלי האלחוטי כאמור. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, החברה הכירה בהכנסה בסך של כ-0.5 מיליון ש"ח.

ו. ביום 4 באוקטובר 2021, התקשרו החברה ודן בהסכם עקרונות לשיתוף פעולה (להלן בסעיף זה - ההסכם), לפיו החברה תפעל להתקנה של מערכת הטעינה האלחוטית פרי פיתוחה במסופי תחבורה ציבורית ועל גבי אוטובוסים חשמליים בהם משתמשות דן וחברות בנות שלה (להלן - הפרויקט; דן והחברות הבנות שלה יכונן בסעיף זה יחדיו - דן).

עם קבלת האישורים הדרושים והקמת מערכת הטעינה האלחוטית של החברה, דן תוכל לעשות בה שימוש לצורך טעינת אוטובוסים מונעי חשמל כנגד תשלום דמי שימוש חודשיים לחברה. בגין השימוש של דן במערכת (על כל מרכיביה השונים), תחזוקתה ובהתאם לשלבים שנקבעו בהסכם, תשלם דן לחברה סכום חודשי קבוע בסך של 2,500 ש"ח עבור כל אוטובוס (לא כולל עלות החשמל שתשלם על ידי דן ישירות לחברת החשמל) ב-60 תשלומים חודשיים שווים, החל ממועד השלמת התקנתה של כל מערכת במסוף.

להלן עיקרי ההסכם:

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

2. בכפוף להשלמת הליכי הרכש של האוטובוסים החשמליים על ידי דן ולפי בחירתה והנחייתה של דן, תתקין החברה את רכיב המערכת הנדרש לשם טעינה אלחוטית על אוטובוסים חשמליים של דן, על מנת לאפשר טעינת האוטובוסים באמצעות המערכת, במספר שלבים הכפופים לקבלת האישורים הנדרשים לכל שלב, ובכפוף לעמידה באמות מידה שייקבעו בין הצדדים.
3. ההסכם יבוצע בשלבים, כאשר בשלב ראשון, שלב הפיילוט, תערוך החברה התקנה ראשונה של המערכת על חלק מוגדר בשטח מסוף תחבורה ציבורית, בו קיימת היתכנות מבחינת תשתיות החשמל הקיימות להתקנה מיידית של המערכת בהיקף המאפשר טעינה של כ-14 אוטובוסים בו זמנית (להלן - השלב המקדמי). כחלק ממאמצי הפיתוח של החברה ולצרכי ביסוס ההיתכנות הטכנולוגית של מערכת ההטענה האלחוטית של החברה, התחייבה דן להפעיל את האוטובוסים במשך לפחות 8 שעות ביום, למשך תקופה של 5 שנים, בהם דן תספק לחברה, בין היתר, גישה מיידית (on-line) לנתוני ביצועי המערכת.
- בתמורה להפעלת השלב הראשון כאמור ובגין נכונות לשתף פעולה עם החברה בהצגת הפרויקט למפעילי ציי אוטובוסים בעולם הקצתה החברה לדן 130,000 מניות חסומות ו-100,000 אופציות (ראה ביאור 13 ג'). הבשלת המניות החסומות והאופציות אינן מותנות בהצלחת השלב הראשון או בהסכמה של דן לעבור לשלבים הבאים, המסחריים של ההסכם.
- השווי ההוגן של המכשירים ההוניים הינו כ-28.9 מיליון ש"ח (ראה ביאור 13 ב').
- מתוך סכום זה, סך השווי ההוגן בגין קבלת השירותים מן השלב הראשון, מוערכים בכ- 25.4 מיליון ש"ח נדחה ויוכרו כהוצאות מחקר ופיתוח החל מתחילת הפעלת האוטובוסים ועל פני 5 שנים - תקופת הפעלת האוטובוסים, בהתאם להסכם. סך של 22.9 מיליון ש"ח מסווג בדוח על המצב הכספי לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022, במסגרת נכסים הלא שוטפים, והיתרה במסגרת הנכסים השוטפים.
4. מאחר והטכנולוגיה של החברה נמצאת בשלב מקדמי ויעילותה טרם הוכחה, ומאחר וקיימת לדן הזכות לא להמשיך לשלבים הבאים של ההסכם, מכל סיבה שהיא, הגיעה החברה למסקנה, שמעבר לתמורה המבוטחת לה בגין השלב הראשון, לא צפויות לה, בשלב זה, תמורות נוספות מן. לפיכך, ההפרש שבו עלה השווי ההוגן של המכשירים ההוניים בניכוי התמורה המבוטחת בגין השלב הראשון, המהווה סך של כ-3.6 מיליון ש"ח, הוכרו כהוצאה בשנת 2021 בדוח על הרווח והפסד בסעיף הוצאות שיווק ופיתוח עסקי (ראה ביאור 15).
5. לאחר השלב הראשון ובכפוף להצלחתו, ובהתאם להחלטה בלעדית של דן, תפעל החברה להתקנת המערכת במסופים נוספים בגוש דן ובמחוז הדרום, אשר יאפשרו טעינה של עד כ-186 אוטובוסים נוספים בהתאם למודל עסקי של "טעינה כשירות" (CaaS – Charging as a Service).
- ז. ביום 1 בפברואר 2022, הודיעה הקבוצה על זכייתה במכרז להקמת פרויקט להדגמת טעינה אלחוטית אשר יכלול פריסת כביש טעינה אלחוטי באורך של כ-1.6 ק"מ ועמדות סטטיות לטעינה אלחוטית במישיגן אשר צפוי להיות מופעל במהלך שנת 2023 ברובע של העיר דטרויט שמשמש גם כרובע המרכזי של החדשנות בתחבורה של חברת פורד. היקף המימון לפרויקט מוערך ב-1.9 מיליון דולר. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, בוצעה התקנה של חלקו הראשון של המקטע הדינמי והעמדה הסטטית בגינם הוכרה הכנסה בסך של כ-2.1 מיליון ש"ח (כ-0.6 מיליון דולר).
- ח. ביום 1 בפברואר 2022, הודיעה הקבוצה על התקשרות בהסכם למחקר משותף עם אוניברסיטת יוטה, במסגרתו תפרוס החברה כביש חשמלי אלחוטי דינמי בשטח אוניברסיטת יוטה במטרה להדגים את הכדאיות והמוכנות למסחור של הטכנולוגיה של החברה.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 11 – התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

ט. ביום 12 במאי 2022, התקשרה הקבוצה עם אלקטרה אפיקים בע"מ (להלן - אפיקים), בהסכם להתקנת תשתית טעינה אלחוטית עבור 30 אוטובוסים ומתן שירותי תמיכה, תפעול ותוכנה לתשתית הטעינה למשך 10 שנים (להלן בסעיף זה- ההסכם). בתמורה לשירותים, תשלם אפיקים לחברה סך כולל של כ-6.5 מיליון ש"ח, אשר תשולם בכפוף להעברתה של התמורה משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן - משרד התחבורה) לאפיקים. בהתאם להסכם, העמידה החברה ערבות ביצוע עבורה שעבדה פיקדון על סך של 5 מיליון ש"ח אשר יפחת בכל שנה בכ-1 מיליון ש"ח עד לשנה החמישית, אשר ממנה והלאה יעמוד סכום הפיקדון על סך של 1 מיליון ש"ח עד לסיום ההסכם. הקבוצה החלה בביצוע עבודות התקנת התשתית החשמלית במהלך חודש מאי 2023, ואוטובוסים ראשונים אשר אמורים לשרת את הפרויקט נשלחו מסין והגיעו לארץ במהלך חודש אוקטובר 2023. ביום 21 בנובמבר 2023, מסרה החברה את הפרויקט בהצלחה לאלקטרה אפיקים כשהוא מוכן ומאושר לשימוש. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, הכירה החברה בהכנסה בסך של כ-5.7 מיליון ש"ח. יתרת ההכנסה בגין הפרויקט (כ-0.8 מיליון ש"ח) תוכר לאורך תקופת מתן שירותי התוכנה, התפעול והתחזוקה.

י. ביום 4 באוגוסט 2022, הודיעה הקבוצה על השתתפות בקונסורציום שנבחר על ידי המשרד הפדראלי הגרמני לכלכלה ושינויי אקלים לבצע את פרויקט "E-MPower" בגרמניה. הפרויקט יתקצב על ידי ממשלת גרמניה בסך כולל של 5.7 מיליון אירו. מתוך סכום זה, תקבל הקבוצה סך של כ-2.1 מיליון אירו. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, הכירה החברה בהכנסה בסך של כ-1.2 מיליון ש"ח (כ-0.3 מיליון אירו).

יא. ביום 14 בספטמבר 2022, התקשרה הקבוצה בהסכם נוסף עם חברת Energie Baden-Württemberg AG ("EnBW"), במסגרתו תפרוס החברה מערכת לטעינה אלחוטית דינמית וסטטית בעיר באדן-וירמברג, תמכור לעירייה אוטובוס חשמלי של חברת הייגר, המותאם לטעינה אלחוטית, וכן תספק שירותי תפעול ותחזוקה למערכת למשך שלוש שנים, וזאת תמורת תשלום של כ-3.2 מיליון אירו. ביום 5 במאי 2023, החלה הפעלתו המסחרית של אוטובוס חשמלי המצויד במקלט החברה, לצורך מתן שירותי שאטל לציבור הרחב לתערוכת פרחים המתקיימת בעיר. בהמשך לכך, במהלך חודש נובמבר 2023, השלימה החברה את עבודות הארכת המקטע הדינאמי לאורך של כ-1 קילומטר. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, הכירה החברה בהכנסה בסך של כ-10.3 מיליון ש"ח (כ-2.6 מיליון אירו) בגין ההסכם.

יב. ביום 19 ביוני 2023, זכתה החברה הבת, אלקטריאון שבדיה במכרז ראשון בנורבגיה לתכנון והקמה של כביש חשמלי אלחוטי בעיר טרונדהיים וקבלת תמורה שצפויה לעמוד על סך של כ-0.7 מיליון אירו (כ-2.8 מיליון ש"ח). נכון ליום 31 בדצמבר 2023, טרם החלה ההתקנה של המערכת בפרויקט.

יג. ביום 11 ביולי 2023, זכתה החברה הבת, אלקטריאון צרפת במכרז ראשון בצרפת במסגרת פרויקט Charge As You Drive (להלן בסעיף זה - הפרויקט) כנגד קבלת תמורה סך כ-3.5 מיליון אירו (כ-14.2 מיליון ש"ח). במהלך חודש ינואר 2024, חתמו חברי הקונסורציום על הסכם לביצוע הפרויקט, ובהתאמה, החלה החברה לבצע פעולות רכש ופיתוח לצורך מימוש הפרויקט.

יד. ביום 31 ביולי 2023, זכתה החברה הבת, אלקטריאון גרמניה בפרויקט נוסף בגרמניה - פרויקט EMADI - להקמת כביש חשמלי ולמימוש ותיקוף הטכנולוגיה למדידה ולחיוב של טעינה אלחוטית ברכב הנמצא בתנועה או בחנייה. בעבור חלקה של אלקטריאון גרמניה בפרויקט, היא צפויה לקבל תמורה בסך של כ-0.6 מיליון אירו (כ-2.3 מיליון ש"ח) והיתרה כפופה לסיכומים הסופיים שיושגו בין חברי הקונסורציום. הסכם הקונסורציום נחתם במהלך חודש ינואר 2024.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 - הון:

### א. הרכב הון מניות:

31 בדצמבר 2022		31 בדצמבר 2023		מניות רגילות ללא ערך נקוב
מונפק ונפרע	רשום	מונפק ונפרע	רשום	
כמות המניות באלפים		כמות המניות באלפים		
9,999	20,000	11,217	20,000	

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

### ב. תשלום מבוסס מניות:

החברה מעניקה, מעת לעת, מכשירים הוניים של החברה בתמורה לקבלת שירותים מעובדים, מנושאי משרה 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.

להלן נתונים על הענקת אופציות:

- ביום 22 ביוני 2020, אישר דירקטוריון החברה הענקת 19,653 אופציות לעובדי החברה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם - 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- ביום 27 באוגוסט 2020, אישר דירקטוריון החברה (לגבי נושאי משרה - לאחר המלצת ועדת התגמול), הענקת 44,601 אופציות לעובדי החברה ונושאי משרה. כתבי האופציה יובשלו על פני 4 שנים ממועד הענקתם - 25% יובשלו כעבור שנה, והיתרה תובשל במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- ביום 8 במרס 2021, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הענקת 11,400 אופציות ל-4 דירקטורים בחברה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה - במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- ביום 30 במאי 2021, אישר דירקטוריון החברה הענקת 72,005 אופציות ל-18 עובדים של החברה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- ביום 26 באוגוסט 2021, אישר דירקטוריון החברה (לגבי נושאי משרה - לאחר המלצת ועדת התגמול) הענקת 58,857 אופציות לעובדי החברה ונושאי משרה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. כמו כן, אישר דירקטוריון החברה והענקת 40,000 אופציות לעובד החברה אשר תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן במנות רבעוניות.
- ביום 4 באוקטובר 2021, במסגרת ההסכם המתואר בביאור 12, אישר דירקטוריון החברה להקצות לדן 100,000 אופציות לא רשומות למסחר, המירות ל-100,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב ו-130,000 מניות חסומות. האופציות תהיינה ניתנות למימוש החל מתקופה בת 12 חודשים ממועד ההקצאה (להלן - תקופת החסימה), כאשר בתום תקופת החסימה תהיינה האופציות ניתנות למימוש בכל עת למשך תקופה בת שלוש שנים ממועד החסימה (להלן - תקופת המימוש). תקופת החסימה של המניות הינה 12 חודשים ממועד התקשרות החברה ודן בהסכם, כאשר החל ממועד ההקצאה, הן תהיינה שוות בזכויותיהן לכל דבר ועניין למניות הרגילות של החברה.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 – הון (המשך):

### ב. תשלום מבוסס מניות (המשך):

- 7) ביום 9 בנובמבר 2021, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 50,000 אופציות לנותן שירותים של החברה. האופציות תבשלה על פני שנתיים ממועד הענקתן - 25% כעבור 6 חודשים, והיתרה ב- 3 מנות שוות בחלוף כל 6 חודשים לאחר מכן, ובלבד שהניצע יהיה נותן שירותים של החברה במועד גיבוש הזכאות.
- 8) ביום 29 בנובמבר 2021, אישר דירקטוריון החברה הענקת 23,879 אופציות ל-10 עובדים של החברה. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- 9) ביום 17 בינואר 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 10,000 אופציות לנותן שירותים של החברה. כלל האופציות תבשלה לאחר שנה ממועד הענקתן.
- 10) ביום 26 באפריל 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 25,500 אופציות ל-14 עובדים של החברה. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- 11) ביום 30 באוגוסט 2022, אישר דירקטוריון החברה (לגבי נושאי משרה - לאחר המלצת ועדת התגמול) הענקה של 31,650 אופציות ל-13 עובדי החברה ונושא משרה. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- 12) ביום 9 בספטמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 50,000 אופציות לנותן שירותים של החברה. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 11,400 אופציות תבשלה במועד ההענקה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים.
- 13) ביום 11 בספטמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 1,000 אופציות לעובד של החברה. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- 14) ביום 23 בנובמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה (לגבי נושא משרה - לאחר המלצת ועדת התגמול) הענקה של 16,600 אופציות ל-9 עובדי החברה ונושא משרה. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- 15) ביום 28 במרס 2023, אישר דירקטוריון (לגבי נושאי משרה - לאחר המלצת ועדת התגמול) הענקה של 24,350 אופציות ל-20 עובדי החברה ו-3 נושאי משרה. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.
- 16) ביום 28 במרס 2023, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 8,750 אופציות לנותן שירותים של החברה. האופציות תבשלה על פני שנתיים ממועד הענקתן - 4,375 אופציות תבשלה במועד ההענקה, והיתרה במנות רבעוניות על פני שנתיים.
- 17) ביום 15 בנובמבר 2023, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 26,200 אופציות ל-20 עובדי החברה. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 – הון (המשך):

ב. תשלום מבוסס מניות (המשך):

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	
0%	0%	דיבידנד צפוי
76%-79%	76%-79%	סטיית תקן- תנודתיות המניה*
0.8%-3.1%	0.8%-4.5%	ריבית חסרת סיכון
5-7 שנים	5-7 שנים	אורך חיים צפוי
48.02-168.0	40-258.6	תוספת מימוש ש"ח

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

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
2021		2022		2023		
מוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	מוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	מוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	
20.6	1,344,226	50.6	1,749,118	52.9	1,700,918	קיימות במחזור לתחילת השנה
131.8	486,141	90.9	134,750	61.46	59,300	הוענקו
210.9	17,504	205.7	52,950	124.37	55,895	חולטו/פקעו
20.9	63,745	0.3	130,000	72.96	7,755	מומשו *
50.6	1,749,118	52.9	1,700,918	50.71	1,696,568	קיימות במחזור לתום שנה
11.7	1,143,590	35.08	1,367,37	43.03	1,547,073	ניתנות למימוש בתום השנה

\* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים אלה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2023, 2022 ו-2021 מגיעה לסך כולל של 566 אלפי ש"ח, 39 אלפי ש"ח ו-1,335 אלפי ש"ח, בהתאמה.

הממוצע המשוקלל של מחיר המניה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2023, 2022 ו-2021 היה 71.5 ש"ח למניה, 94.3 ש"ח למניה ו-207.0 ש"ח למניה, בהתאמה.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 – הון (המשך):

ב. תשלום מבוסס מניות (המשך):

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

2021			2022			2023		
ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי
6	0.3	655,338	5	0.3	525,338	4	0.3	525,338
7	4.2-18	569,021	6	4.2-18	569,021	5	4.2-18	569,021
8	55.8-90.4	121,868	8	48.02-90.4	214,661	7	40-90.4	234,743
7	155.9-258.6	402,891	8	143.5-258.6	391,898	7	143.5-258.6	367,466
		<u>1,749,118</u>			<u>1,700,918</u>			<u>1,696,568</u>

סכומי ההוצאות שהוכרו בדוחות רווח או הפסד של החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2022, 2023 ו-2021 בגין הענקות של אופציות לעובדים ונותני שירותים הינם 7,464 אלפי ש"ח, 14,415 אלפי ש"ח ו-17,597 אלפי ש"ח, בהתאמה.

התכניות מתנהלות במסגרת כללים שנקבעו לעניין זה בסעיף 102 לפקודת מס הכנסה (נוסח חדש), התשכ"א-1961.

### ג. גיוס הון

ביום 15 בינואר 2023, החליט דירקטוריון החברה על גיוס הון בסך של כ-20 מיליון ש"ח במסגרת של הקצאה פרטית של מניות וכתבי אופציה לא רשומים למסחר. במסגרת ההקצאה, הציעה החברה 666,667 יחידות הכוללות מניה רגילה של החברה וכתב אופציה אחד. כל כתב אופציה ניתן למימוש למניה רגילה אחת של החברה עד ליום 30 ביוני 2024 תמורת 35 ש"ח. סך התמורה ממימוש כתבי האופציה, במידה ותמומש, תהווה 23.3 מיליון ש"ח. ביום 28 בפברואר 2023, אושר הגיוס על ידי בעלי המניות של החברה וביום 5 במרס 2023, השלימה החברה את הגיוס. בחודש מרס 2023 התקבלה תמורת ההנפקה בסך של כ-20 מיליון ש"ח (19.8 מיליון ש"ח, בניכוי הוצאות הנפקה).

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 – הון (המשך):

### ג. גיוס הון (המשך)

ביום 4 ביוני 2023, החליט דירקטוריון החברה על גיוס הון בסך של כ-35 מיליון ש"ח במסגרת של הקצאה פרטית של מניות וכתבי אופציה לא רשומים למסחר. במסגרת ההקצאה, הציעה החברה 538,462 יחידות הכוללות מניה רגילה של החברה וכתב אופציה אחד. כל כתב אופציה ניתן למימוש למניה רגילה אחת של החברה עד ליום 1 ביוני 2025 תמורת 95 ש"ח. סך התמורה ממימוש כתבי האופציה, במידה ותמומש, תהווה כ-51 מיליון ש"ח. ביום 27 ביוני 2023 התקבל אישור הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ לרישום ניירות הערך בהקצאה פרטית. בחודש יולי 2023 התקבלה תמורת ההנפקה בסך של כ-35 מיליון ש"ח (34.5 מיליון ש"ח, בניכוי הוצאות הנפקה).

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר					
2021		2022		2023	
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
177.02	691,203	178.83	635,104	-	-
-	-	-	-	61.81	1,205,129
-	-	209.92	408,811	-	-
156.57	56,099	122.67	226,293	35.00	6,299
178.83	635,104	-	-	61.95	1,198,830

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

\* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים אלה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2023, 2022 ו-2021 מגיעה לסך כולל של- 220 אלפי ש"ח, 27.76 מיליון ש"ח (בניכוי עמלת הפצה בסך 0.8 מיליון ש"ח), ו- 8.78 מיליון ש"ח (בניכוי עמלת הפצה בסך 0.2 מיליון ש"ח), בהתאמה.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 13 - הכרה בהכנסות:

### א. מדידת ההכנסות

הכנסות הקבוצה נמדדות לפי סכום התמורה לו הקבוצה מצפה להיות זכאית בתמורה להעברת סחורות או שירותים שהובטחו ללקוח, למעט סכומים שנגבו עבור צדדים שלישיים, כגון מיסי מכירה מסוימים. ההכנסות מוצגות נטו ממש ערך מוסף או ממיסים אחרים הנגבים על ההכנסות.

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

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

### ב. סוגי ההכנסות של הקבוצה:

#### 1) הכנסות ממכירת סחורות

הקבוצה מייצרת ומוכרת מערכות טעינה אלחוטיות של רכבים בעלי הנעה חשמלית (להלן – המערכת). הקבוצה מכירה בהכנסה בנקודת זמן, כאשר המערכת מותקנת באתר הלקוח ומתקבל אישור מהלקוח על כך שהמערכת עובדת כפי שהוגדר בחוזה המכירה.

#### 2) הכנסות ממתן שירותים

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

נכון לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022, קיימת יתרה במסגרת יתרות הנכסים השוטפים, בסך 60 אלפי ש"ח ו-5,678 אלפי ש"ח המוצגים במסגרת הנכסים בגין חוזים עם לקוחות.

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

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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

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

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

הוצאות אחרות בגין פיתוח, שאינן עומדות בתנאים אלה מוכרות כהוצאה בעת התהוותן. עלויות פיתוח שהוכרו בעבר כהוצאה אינן מוכרות כנכס בתקופה מאוחרת יותר.

עד ליום 31 בדצמבר 2023, לא עמדה הקבוצה בכללים להיוון עלויות פיתוח כנכס בלתי מוחשי ובהתאם לא הוכר בדוחות הכספיים עד כה נכס כלשהוא בגין עלויות כאמור.

### מענקים ממשלתיים

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

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

התחייבויות בגין מענקים ממשלתיים מוכרות ונמדדות בהתאם ל- IFRS 9, "מכשירים פיננסיים", אם במועד התגבשות הזכאות לקבלת המענק (להלן - מועד הזכאות) מגיעה הנהלת החברה 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 החברה 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 החברה 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.

להלן ההרכב של הוצאות מחקר ופיתוח, נטו:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
אלפי ש"ח			
17,499	23,689	26,489	הוצאות שכר עבודה ונלוות
8,246	4,764	2,961	תשלום מבוסס מניות
2,973	6,551	5,226	קבלני משנה ויועצים
9,420	18,270	12,730	כלים מתכלים וחומרים
784	902	1,362	פחת
4,694	3,835	4,941	אחרות
43,616	58,011	53,709	
(9,306)	(7,499)	(5,177)	בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח- ראה
34,310	50,512	48,532	ביאור 11

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 15 - הוצאות שיווק ופיתוח עסקי:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
4,370	8,998	10,330
4,245	8,573	4,025
3,581	-	-
1,501	2,903	4,441
774	783	1,116
76	153	313
<u>14,547</u>	<u>21,410</u>	<u>20,225</u>

הוצאות שכר ונלוות  
תשלום מבוסס מניות  
תגמול הוני בגין עסקת דן, ראה ביאור 11'  
שירותים מקצועיים  
חומרים שיווקיים  
אחרות

### ביאור 16 - הוצאות הנהלה וכלליות:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
2,177	3,452	3,571
1,525	1,078	478
387	722	917
482	542	793
3,823	4,524	2,852
568	867	948
1,301	1,183	1,092
<u>10,263</u>	<u>12,368</u>	<u>10,651</u>

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

### ביאור 17 - הוצאות אחרות

בלילה שבין יום 16 באוגוסט 2023, לבין 17 באוגוסט 2023, התרחשה פריצה למחשני החברה שבבית ינאי, במסגרתה נגנב ציוד (להלן - אירוע הפריצה). במהלך אירוע הפריצה לא נכחו עובדים של החברה במתחם בו התרחש אירוע הפריצה ולא נגרם נזק כלשהו לנפש. להערכת החברה, הציוד שנגנב באירוע הפריצה אינו צפוי לפגוע בפרויקטים עתידיים להם התחייבה החברה, לרבות מועדי אספקה וטיב המערכות שיוספקו. היקף שווי הציוד שנגנב עומד על כ-2.6 מיליון ש"ח והחברה בתהליך מול חברת הביטוח, לקבלת פיצוי בגינו, בהתאם למאפייני ותקרת הביטוח שמחזיקה החברה. החברה רשמה בדוחותיה הכספיים הוצאה בגובה השווי של הציוד שנגנב.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 18- הוצאות (הכנסות) מימון:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
156	435	430
64	62	30
1,212	-	-
2	6	76
<u>1,434</u>	<u>503</u>	<u>536</u>
(3,004)	(341)	(993)
-	(580)	(2,224)
(4)	(48)	(36)
<u>(3,008)</u>	<u>(969)</u>	<u>(3,253)</u>
<u>(1,574)</u>	<u>(466)</u>	<u>(2,717)</u>

**הוצאות מימון:**  
לתאגידים בנקאיים  
בגין התחייבות בגין חכירה  
הפרשי שער  
אחרות  
**סך הוצאות מימון**

**הכנסות מימון**  
הכנסות ריבית מפקדונות  
הפרשי שער  
אחרות  
**סך הכנסות מימון**  
**הכנסות מימון, נטו**

### ביאור 19- הפסד למניה:

חישוב ההפסד הבסיסי למניה מבוסס ככלל על ההפסד המיוחס למניות הרגילות של החברה מחולק בממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות הקיימות במחזור במהלך התקופה.

בחישוב ההפסד המדולל למניה מתווסף לממוצע המניות הרגילות, ששימש לחישוב הבסיסי, גם הממוצע המשוקלל של מספר המניות שיונפקו, בהנחה שכל המניות הפוטנציאליות המדוללות יומרו למניות. המניות הפוטנציאליות מובאות בחשבון כאמור רק כאשר השפעתן הינה מדללת (מגדילה את ההפסד למניה).

#### א. הפסד בסיסי למניה

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		
2021	2022	2023
57,546	82,582	75,833
9,599,851	9,891,978	11,217,719
<u>5.99</u>	<u>8.35</u>	<u>6.76</u>

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

#### ב. הפסד מדולל למניה

בחישוב ההפסד המדולל למניה לשנים המדווחות לא הובאו בחשבון כתבי אופציה ואופציות מאחר שהשפעתן, בהנחה של דילול מלא, הינה אנטי מדללת.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 20- עסקאות ויתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

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

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

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

ביום 9 בדצמבר 2020, אושרו עדכון תנאי העסקתם של המנכ"ל ויו"ר הדירקטוריון, אורן עזר והמדען הראשי, חנן רומבק שהנם נושאי משרה ובעלי שליטה בחברה. שכרם החודשי לאחר העדכון יעמוד על סך של 65 אלפי ש"ח לחודש (להלן – השכר המעודכן). כמו כן, אושר להם הבונוס בגובה 5 משכורות מהשכר המעודכן עבור השנים 2020 ו-2019. ביום 30 במרס 2022, אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מענק בשיקול דעת בסך 4 משכורות מהשכר המעודכן ליו"ר הדירקטוריון ולמדען הראשי, בכפוף לאישור בעלי המניות, אשר התקבל ביום 19 במאי 2022.

ביום 28 בדצמבר 2023, אושרו עדכון תנאי העסקתם של המנכ"ל ויו"ר הדירקטוריון, אורן עזר שהינו נושא משרה ובעל מניות בחברה. שכרו החודשי לאחר העדכון יעמוד, בשנה הראשונה, על סך של 65 אלפי ש"ח לחודש ובשנה השנייה והשלישית יעודכן השכר ב 10% בכל שנה.

#### א. תגמול לאנשי מפתח בהנהלה:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
5,049	5,416	5,519
310	352	342
90	126	-
2,341	1,023	896
7,790	6,917	6,757

**מנכ"ל וסמנכ"לים:**  
משכורות והטבות עובד אחרות לזמן קצר  
פיצויי פיטורין  
הטבות אחרות לזמן ארוך  
תשלום מבוסס מניות  
סך הכל

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
2,278	2,542	1,765
2	2	2
482	542	793
4	4	4

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

\* בנוסף לשכר כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנה שהסתיימה ב-31 בדצמבר 2021 בתשלום מבוסס מניות בסך של 40 אלפי ש"ח, בגין הענקת אופציות לנושאי משרה שהינם בעלי שליטה בחברה.

ביום 10 באוגוסט 2022 פקע הסכם בעלי המניות בין בעלי השליטה לשעבר בחברה, ועל כן, החל ממועד זה אין בחברה בעל שליטה.

\*\* בנוסף לגמול דירקטורים כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2023, 2022 ו-2021 בתשלום מבוסס מניות בסך 100 אלפי ש"ח, 200 אלפי ש"ח ו-1.0 מיליון ש"ח בהתאמה, בגין הענקת אופציות ל-4 דירקטורים, כמפורט בביאור 13(3).

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20- עסקאות ויתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך):

ג. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי ש"ח	
899	955

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

ביאור 21 – אירועים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

- (1) ביום 29 בינואר 2024, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 1,500 אופציות לעובד החברה. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל אופציה הינה 77.68 ש"ח. השווי ההוגן של האופציות חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 4.50%, מחיר מניה 77.0 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 84% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.
- (2) ביום 24 בפברואר 2024, נחתם הסכם עם אוניברסיטת יוטה, במסגרתו הוסכם כי החברה תקים מקטע דינאמי ועמדות טעינה סטטיות בתוך הנמל היבשתי ביטה, וכן תתקין את מערכת הטעינה על משאית Kenworth. החברה צפויה להתחיל את התקנת המערכת ברבעון הרביעי לשנת 2024. בגין פרויקט זה צפויה החברה לקבל תמורה בסך של כ-2.4 מיליון דולר (כ-8.7 מיליון ש"ח).
- (3) ביום 7 במרס 2024, החליטה אסיפת בעלי המניות של החברה, לאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, לאשר הענקת 26,424 אופציות ל-4 דירקטורים, זאת בהמשך לאישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מהימים 28 ו-30 בינואר 2024. תוספת המימוש של כל אופציה הינה 81.58 ש"ח והיא נקבעה על בסיס הגבוה מבין (1) ממוצע מחיר מניית החברה בבורסה במהלך 30 הימים שקדמו למועד החלטת דירקטוריון החברה על ההקצאה הפרטית ו-(2) מחיר מניית החברה בבורסה בתום יום המחסר שקדם למועד החלטת דירקטוריון החברה על ההקצאה הפרטית. מחיר מניית החברה בתום יום המחסר שקדם למועד החלטת דירקטוריון החברה על ההקצאה הפרטית מיום 30 בינואר 2024 עמד על 81.58 ש"ח. האופציות תבשלה על פני 3 שנים החל ממועד הקצאתם, 33.33% בתום שנה מיום הקצאתם, והיתרה תבשיל ב-8 מנות רבעוניות שוות לאחר מכן, ובלבד שהניצע יכהן בדירקטוריון החברה במועד גיבוש הזכאות. השווי ההוגן של האופציות חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 4.50%, מחיר מניה 81.58 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 84% ומועד מימוש חזוי של 6.5 שנים.
- (4) ביום 13 במרס 2024, מומשו 83,333 כתבי אופציה המירים ל-83,333 מניות רגילות של החברה ללא ע.ג, בתמורה לתוספת מימוש על סך 2.9 מיליון ש"ח.
- (5) ביום 20 במרס 2024, מומשו 210,000 כתבי אופציה המירים ל-210,000 מניות רגילות של החברה ללא ע.ג, בתמורה לתוספת מימוש על סך 7.4 מיליון ש"ח.
- (6) ביום 25 במרס 2024, מומשו 10,000 כתבי אופציה המירים ל-10,000 מניות רגילות של החברה ללא ע.ג, בתמורה לתוספת מימוש על סך 0.35 מיליון ש"ח.
- (7) ביום 26 במרס 2024, מומשו 216,667 כתבי אופציה המירים ל-216,667 מניות רגילות של החברה ללא ע.ג, בתמורה לתוספת מימוש על סך 7.9 מיליון ש"ח.

## אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 21 – אירועים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי (המשך):

(8) ביום 27 במרס 2024, אישר דירקטוריון החברה הענקה של 2,750 אופציות ל 2 עובדי החברה. האופציות תבשלנה על פני 4 שנים ממועד הענקתן - 25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל אופציה הינה 111.12 ש"ח. השווי ההוגן של האופציות חושב תוך שימוש במודל בלק ושולס ובהתבסס על הפרמטרים הבאים: ריבית חסרת סיכון בשיעור של 4.50%, מחיר מניה 113.0 ש"ח, סטיית תקן של מחיר המניה 84% ומועד מימוש חזוי של 7 שנים.

---

---



# פרק ד'

**פרטים נוספים על התאגיד**

**31 בדצמבר 2023**

### תקנה 19: דוח מצבת התחייבויות לפני מועדי פירעון

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

### תקנה 10א: תמצית דוחות על הרווח הכולל לכל אחד מהרבעונים של שנת 2023

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

שנתי	רבעון 4	רבעון 3	רבעון 2	רבעון 1	
23,097	8,940	6,003	5,102	3,052	הכנסות
19,598	7,968	4,965	4,369	2,296	עלות ההכנסות
48,532	13,333	12,630	12,730	9,839	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
20,225	4,512	4,801	5,594	5,318	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
10,651	2,323	2,883	2,649	2,796	הוצאות הנהלה וכלליות
2,641	-	2,641	-	-	הוצאות אחרות
<b>78,550</b>	<b>19,196</b>	<b>21,917</b>	<b>20,240</b>	<b>17,197</b>	<b>הפסד מפעולות</b>
(2,717)	524	(1,435)	(869)	(937)	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
<b>75,833</b>	<b>19,720</b>	<b>20,482</b>	<b>19,371</b>	<b>16,260</b>	<b>הפסד לשנה</b>
1,554	(245)	1,038	260	501	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
<b>77,387</b>	<b>19,475</b>	<b>21,520</b>	<b>19,631</b>	<b>16,761</b>	<b>הפסד כולל לשנה</b>

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

#### הדוח על המצב הכספי באלפי ש"ח

עיקר תנאי הלוואות	יתרת הלוואות ליום 31 בדצמבר 2023	שם החברה מקבלת הלוואות	שם החברה מעמידת הלוואות
ההלוואה נושאת ריבית שקלית שנתית על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(ל)), התשמ"ו-1986	10,465	החברה	ספירהד השקעות (ביו) בע"מ
ההלוואה נושאת ריבית שנתית והפרשי הצמדה על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(ל)), התשמ"ו-1986	1,032	אלקטריאון AB	החברה

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

בתקופת הדוח, הכירה החברה בהוצאות ריבית בסך של 295 אלפי ש"ח בגין הלוואה שהתקבלה מספירהד והכנסות ריבית והפרשי הצמדה בסך של 66 אלפי ש"ח בגין הלוואה שניתנה לאלקטריאון AB.

**תקנה 13: הכנסות של חברות בת וחברות כלולות והכנסות מהן**

הכנסות ריבית			דמי ניהול, ייזום, תקורות ואחרות			דיבידנדים			רווח (הפסד) לאחר מס	רווח (הפסד) לפני מס לשנה	שם התאגיד
מועדי תשלום לאחר 31.12.2023	שהתקבלו לאחר 31.12.2023 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו (ששולמו) עד 31.12.2023	מועדי תשלום לאחר 31.12.2023	שהתקבלו לאחר 31.12.2023 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו עד 31.12.2023	מועדי תשלום לאחר 31.12.2023	שהתקבלו לאחר 31.12.2023 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו עד 31.12.2023			
-	-	(295)	-	-	-	-	-	-	(12)	(12)	ספירהד השקעות (ביו) בע"מ
-	-	-	-	-	-	-	-	-	(8,333)	(8,333)	Electreon Wireless Inc.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	(4,893)	(4,893)	Electreon Germany GmbH
-	-	66	-	-	-	-	-	-	(2,098)	(2,098)	Electreon AB
-	-	-	-	-	-	-	-	-	(185)	(185)	Electreon Wireless France

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

שנת 2023

- א. ביום 15 בינואר 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית מהותית לבעלי מניות של החברה המחזיקים מעל 25% מזכויות ההצבעה באסיפה הכללית, של 666,667 מניות רגילות של החברה וכן הקצאה של כתבי אופציה (לא סחירים) המירים ל-666,667 מניות רגילות של החברה, זאת בתמורה להשקעה של 20 מיליון ש"ח אשר שולמו עם השלמת העסקה ו-23.3 מיליון ש"ח נוספים אשר ישולמו במידה שימומשו מלוא כתבי האופציה המוקצים. ביום 28 בפברואר 2023, אישרה האסיפה הכללית של החברה את ההקצאה הפרטית המהותית וביום 2 במרץ 2023, ניתן אישור הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ ("הבורסה") לרישום למסחר של ניירות הערך המוקצים, וחלק מניירות הערך הוקצו, וביום 3 במאי 2023 הושלמה הקצאת יתרת ניירות הערך. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים מהימים 19 בינואר 2023, 24 בינואר 2023, 1 במרץ 2023, 5 במרץ 2023, ו-3 במאי 2023 (מס' אסמכתאות: 2023-01-009762, 2023-01-009499, 2023-01-018994, 2023-01-023904 ו-2023-01-047472, בהתאמה), אשר האמור בהם נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
- ב. ביום 26 בפברואר 2023, פרסמה החברה תשקיף מדף נושא תאריך 27 בפברואר 2023, מכוחו רשאית החברה להנפיק סוגי ניירות ערך שונים בהתאם להוראות הדין. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 26 בפברואר 2023, (מס' אסמכתא: 2023-01-017893), אשר האמור בו נכלל בדוח זה דרך ההפניה.
- ג. ביום 28 במרץ 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 24,350 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-24,350 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, ל-20 עובדים של החברה וכן ל-3 נושאי משרה בה, וכן הקצאה של 8,750 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-8,750 מניות רגילות של החברה מכוח המתאר. ביום 29 במאי 2023, הושלמה הקצאת האופציות כאמור. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים שפרסמה החברה מיום 29 במאי 2023 (מס' אסמכתאות: 2023-01-057333, ו-2023-01-057342), אשר האמור בהם נכלל בדוח זה דרך ההפניה.
- ד. ביום 3 במאי 2023, הושלמה הקצאת 128,414 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-128,414 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת, לאי.בי.אי. ניהול נאמנויות בע"מ ("הנאמן") כמאגר להענקות עתידיות של כתבי אופציה לעובדי החברה ולנושאי משרה בה, על פי המתאר ובהתאם לדוח משלים מיום 24 באפריל 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-044805) ("מאגר האופציות לעובדים"), אשר האמור בהם נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
- ה. ביום 27 ביוני 2023, השלימה החברה הקצאה פרטית של 538,462 מניות רגילות של החברה ו-538,462 כתבי אופציה לא סחירים הניתנים למימוש ל-538,462 מניות רגילות של החברה לגופים מוסדיים מקבוצת כלל חברה לביטוח בע"מ, לפי דוח הצעה פרטית מהותית. הנפקת המניות כאמור בוצעה בתמורה לסך של כ-35 מיליון ש"ח, המשקף מחיר של 65 ש"ח למניה, ומימוש כתבי האופציה, ככל שימומשו, ייעשה במחיר מימוש של 95 ש"ח, המשקפים כ-51 מיליון ש"ח נוספים. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים מהימים 5 ביוני 2023, 7 ביוני

2023, ו-26 ביוני 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-061779, 2023-01-062796, ו- 2023-01-070407, בהתאמה), אשר האמור בהם נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

ו. ביום 15 בנובמבר 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 26,200 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-26,200 מניות רגילות של החברה ל-20 עובדים של החברה מתוך מאגר האופציות לעובדים מכוח המתאר.

#### שנת 2024

ז. ביום 29 בינואר 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 1,500 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-1,500 מניות רגילות של החברה, לעובד של החברה מתוך מאגר האופציות לעובדים מכוח המתאר.

ח. ביום 7 במרץ 2024, אישרה האסיפה הכללית של החברה, לאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מימים 28 בינואר 2024, ו-29 בינואר 2024, בהתאמה, הקצאה פרטית של 26,424 אופציות שאינן רשומות למסחר, הניתנות למימוש ל-26,424 מניות רגילות של החברה, כדלקמן: (1) 6,606 אופציות יוקצו לגבי רונית נועם, המכהנת כדירקטורית חיצונית בחברה; (2) 6,606 אופציות יוקצו לגבי שלומית הרט המכהנת כדירקטורית בלתי תלויה בחברה; (3) 6,606 אופציות יוקצו למר משה קפלינסקי המכהן כדירקטור בחברה; (4) 6,606 אופציות יוקצו למר יוסף טנא המכהן כדירקטור חיצוני בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 31 בינואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-010036), אשר האמור בו נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

ט. ביום 27 במרץ 2024, אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת התגמול מיום 25 במרץ 2024, הקצאת 2,750 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-2,750 מניות רגילות של החברה, לשני נושאי משרה בחברה מתוך מאגר האופציות לעובדים מכוח המתאר.

#### **תקנה 21: תגמולים לבעלי עניין ונושאי משרה בכירה בשנת 2023**

##### נושאי משרה בכירה

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

סה"כ	תגמולים אחרים			תגמולים בעבור שירותים (אלפי ש"ח)					פרטי מקבל התגמולים				
	אחר	דמי שכירות	ריבית	אחר	דמי יעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שיעור החזקה בהון למועד הדוח (בדילול מלא)	היקף משרה	תפקיד	שם
1,063	-	-	-	-	-	-	139	-	924	0.1	100%	סמנכ"ל מדיניות Electreon - ב Inc.	יבגני (ג'ין) גורביץ' (1)
1,019	-	-	-	-	-	-	103	-	915	-	100%	סמנכ"ל פיתוח עסקי באלקטריאון INC Electreon - ב Inc.	סטפן טונגור (2)
1,005	-	-	-	-	462	-	245	-	298	0.1	100%	סמנכ"ל אסטרטגיה	מאיר חן (3)
939	-	-	-	-	-	-	270	-	669	0.1	100%	סמנכ"ל טכנולוגיות	אמיר קפלן (4)
892	-	-	-	-	-	-	-	-	892	13.9%	100%	יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל	אורן עזר (5)

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

(1) **מר יבגני (ג'ין) גורביץ'** מכהן כסמנכ"ל מדיניות של חברת Electreon Inc, שהינה חברה בת של החברה. תנאי כהונתו של מר גורביץ' כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר בסך של 220 אלף דולר לשנה (כ-66,000 ש"ח לחודש); (2) הפרשות סוציאליות בגובה 4% מהשכר השנתי; (3) ביטוח בריאות פרטי; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם 24 ימי חופשה בשנה. כמו כן, זכאי מר גורביץ' לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבנות של החברה. הסכם העסקתו של מר גורביץ' ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 4 חודשים.

(2) **מר סטפן טונגור** מכהן כסמנכ"ל הפיתוח העסקי של חברת Electreon Inc, שהינה חברה בת של החברה. תנאי כהונתו של מר טונגור כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר בסך של 200,000 דולר ארה"ב לשנה (כ-60,000 ש"ח ברוטו לחודש) בחודש אוגוסט לשנת 2023 עודכן שכרו של מר טונגור ושכרו המעודכן עומד על 220 אלף דולר לשנה (כ-66,000 ש"ח לחודש); (2) הפרשות סוציאליות בגובה 4% מהשכר השנתי; (3) ביטוח בריאות פרטי; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם 24 ימי חופשה בשנה. כמו כן, זכאי מר טונגור לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבנות של החברה. הסכם העסקתו של מר טונגור ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 4 חודשים.

(3) **מר מאיר חן** מכהן כסמנכ"ל אסטרטגיה של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר חן כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – מר חן זכאי לשכר חודשי קבוע של 17,500 ש"ח ברוטו. בנוסף, זכאי מר חן לתשלום חודשי קבוע, בכפוף להוצאת חשבונית, בסך של 38,500 ש"ח; (2) 500 ש"ח השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות עד לתקרת הפטור ממס; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה לפי דין. כמו כן, זכאי מר חן לפטור,

שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר חן ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 30 יום.

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

ביום 27 במרץ 2024, אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת התגמול מיום 25 במרץ 2024, הענקה של 1,250 אופציות למר חן, הניתנות למימוש ל-1,250 מניות רגילות של החברה במחיר מימוש של 111.12 לאופציה. השווי הכלכלי של האופציות שהוקצו למר חן במועד הענקתן הינו 105,851 ש"ח.

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

ביום 1 באוקטובר 2020, הקצתה החברה למר קפלן 14,742 אופציות הניתנות למימוש ל-14,742 מניות רגילות של החברה במחיר מימוש של 226.4 לאופציה.

ביום 28 במרץ 2023, אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת התגמול מיום 23 במרץ 2023, הענקה של 1,500 אופציות למר קפלן, הניתנות למימוש ל-1,500 מניות רגילות של החברה במחיר מימוש של 71.51 ש"ח לאופציה.

ביום 29 באוגוסט 2023, אישר דירקטוריון החברה עדכון תנאי הכהונה והעסקה של מר אמיר קפלן, כך שהחל ממועד זה שכרו החודשי המעודכן יעמוד על 44,000 ש"ח (בשאר תנאי כהונתו והעסקתו לא חל שינוי).

(5) **מר אורן עזר** מכהן כיו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה. עד ליום 28 בדצמבר 2023, תנאי כהונתו והעסקתו של מר עזר כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – סך של 65 אלפי ש"ח ברוטו; (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על פי דין. כל תנאי עבודתו וההטבות הסוציאליות להם זכאי מר עזר בהתאם להסכם העסקתו, אשר הינם תלויי משכורת, נגזרים ומחושבים בהתאם לשכרו כפי שהוא במועד הרלוונטי. כמו כן, זכאי מר עזר לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר עזר ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 60 ימים.

בחודש ינואר 2023, הודיע מר עזר לדירקטוריון החברה על החלטתו להפחית את שכרו כך שהחל מיום 1 בינואר 2023 ולמשך תקופה של 6 חודשים, עמד שכרו על סך של 50,000 ש"ח (ברוטו).

ביום 28 בדצמבר, 2023, אישרה האסיפה הכללית של החברה, לאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מימים 9 ו-15 בנובמבר 2023, בהתאמה, תנאי כהונה מעודכנים למר עזר, שעיקריהם כדלקמן: (1) משכורת חודשית סך של 65 אלפי ש"ח ברוטו. סכום זה יעודכן בתום שנת העסקתו הראשונה לאחר מועד אישור הסכם העסקה על ידי בעלי המניות של החברה באופן שישקף תוספת של 10% לסך של 71,500 ש"ח; וכן בתום שנת העסקתו השנייה לאחר מועד אישור הסכם העסקה על ידי בעלי המניות של החברה באופן שישקף תוספת של 10% נוספים, לסך של 78,650 ש"ח; (2) השתתפות בהוצאות נסיעה ותחזוקת רכב; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה, וזכות פדיון ימי חופשה שלא נוצלו החורגים מהמינימום הקבוע בדין בתום כל שנתיים; ימי מחלה וימי הבראה על פי דין; (5) זכאות לקבלת המענקים הבאים: מענק שנתי מבוסס יעדים מדידים שיקבעו בתחילת כל שנה על ידי ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, בשווי של עד 9 משכורות חודשיות; מענק שנתי בשיקול דעת בשווי של עד 3 משכורות חודשיות; מענק חד פעמי בשווי של עד 5 משכורות חודשיות כמפורט במדיניות התגמול של החברה; (6) זכאות לתגמול הוני בכפוף להוראות מדיניות התגמול וקבלת האישורים על פי דין; (7) מענק פרישה בסכום של עד 6 משכורות אשר יחושב לפי המשכורת החודשית האחרונה ברוטו, בכפוף לתקרה הכללית הקיימת במדיניות התגמול המוצעת לעניין מענקים ותגמולים בעת סיום כהונה; (8) נסיעות עבודה לחו"ל: מימון טיסות, החזר הוצאות ואש"ל, בהתאם למדיניות החברה. כמו כן, אישרה האסיפה הכללית האמורה החלטה לפיה ועדת התגמול והדירקטוריון יהיו רשאים לאשר לחברה להעניק למר עזר, בכפוף לקבלת האישורים הנדרשים על פי דין, מענק מיוחד חד פעמי (מענק הנפקה), שלא יעלה על 5 משכורות חודשיות (פעם אחת בתקופת מדיניות התגמול) וזאת בגין גיוס הון ו/או רישום למסחר באחת מבין הבורסות המובילות בארה"ב או באנגליה.

לפרטים נוספים אודות תנאי כהונתו והעסקתו של מר עזר, ראו דוח מידי מתקן מיום 19 בדצמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-114517), אשר האמור בו נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

#### תגמול בעלי עניין

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

#### מדיניות תגמול

ביום 28 בדצמבר 2023, אישרה האסיפה הכללית של החברה, לאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מימים 9 ו-15 בנובמבר 2023, בהתאמה, מדיניות תגמול חדשה לנושאי המשרה בחברה לתקופה של שלוש שנים החל מיום אישור האסיפה (קרי, עד ליום 28 בדצמבר 2026) ("מדיניות התגמול החדשה"). לפרטים נוספים בדבר מדיניות התגמול החדשה, ראו דוח מידי מתקן מיום 19 בדצמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-114517), אשר האמור בו נכלל על דרך ההפניה.

## גמול דירקטורים

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

במסגרת מדיניות התגמול החדשה של החברה עודכן סעיף העוסק בתגמול ההוני אשר ניתן להעניק לדירקטורים, כך שניתן להעניק לדירקטורים אופציות בשווי הוגן שנתי אשר לא יעלה במועד הענקה על הנמוך מבין סך שווי הגמול הקבוע (כולל גמול ישיבות) לו היו זכאים הדירקטורים החיצוניים בשנה הקודמת להענקה בהתאם לתקנות הגמול, ובין 125,000 ש"ח (בלי לקחת בחשבון הענקות קודמות), לאורך תקופת ההבשלה, של עד כ-4 שנים, צמוד למדד המחירים לצרכן.

בהתאם, ביום 7 במרץ 2024, אישרה האסיפה הכללית של החברה, לאחר אישור ועדת התגמול והדירקטוריון מהימים 28 ו-30 בינואר 2024, בהתאמה, הענקת תגמול הוני, אשר יינתן בניירות ערך בנוסף לגמול המרבי, בהתאם לתקנות הגמול, לדירקטורים החיצוניים ולדירקטורים האחרים המכהנים בחברה (כהגדרת מונח זה בתקנה 8א) (לתקנות הגמול). במסגרת התגמול ההוני כאמור, הוקצו בהקצאה פרטית מהותית 26,424 אופציות שאינן רשומות למסחר, הניתנות למימוש ל-26,424 מניות רגילות של החברה, כדלקמן: (1) 6,606 אופציות הוקצו לגב' רונית נועם, המכהנת כדירקטורית חיצונית בחברה; (2) 6,606 אופציות הוקצו לגב' שלומית הרט המכהנת כדירקטורית בלתי תלויה בחברה; (3) 6,606 אופציות הוקצו למר משה קפלינסקי המכהן כדירקטור בחברה; (4) 6,606 אופציות הוקצו למר יוסף טנא המכהן כדירקטור חיצוני בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי של החברה מיום 31 בינואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-010036), אשר האמור בו נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

### תקנה 21א: בעלי השליטה בחברה

החל מיום 10 באוגוסט 2022 ונכון למועד פרסום דוח זה, אין בחברה בעל שליטה.

### תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה

לפירוט החזקות בעלי עניין בחברה ונושאי משרה בה למועד דוח זה, ראו מצבת החזקות בעלי עניין שפרסמה החברה בימים 7 בינואר 2024, וכן דוח מידי שפרסמה החברה מיום 5 בפברואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-002667 ו-2024-01-013221, בהתאמה), אשר האמור בו נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

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

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

לפרטים בדבר ההון הרשום, ההון המונפק והנפרע של החברה וניירות הערך ההמירים, ראו דוח מיידי של החברה בדבר מצבת הון מיום 27 במרץ 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-027406), אשר האמור בו נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

#### **תקנה 24ב': מרשם בעלי המניות**

לפרטים אודות מרשם בעלי המניות של החברה ראו דוח מיידי של החברה בדבר מצבת הון מיום 27 במרץ 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-027406), אשר האמור בו נכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

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

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

מספר טלפון: 055-5081093

מספר פקסימיליה: 03-7770101

דואר אלקטרוני: barak.d@electreon.com

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

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

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

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

#### **תקנה 26ב: מספר מורשי החתימה העצמאיים**

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

#### **תקנה 27: רואה החשבון של החברה**

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

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

## תקנה 29: המלצות והחלטות הדירקטוריון

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

לפרטים אודות החלטות הדירקטוריון בדבר הענקת אופציות לעובדים, נושאי משרה ויועצים של החברה ושל החברות הבנות מכוח תכנית האופציות של החברה, ובדבר החלטות הדירקטוריון לאשר הצעות פרטיות מהותיות של מניות רגילות של החברה ואופציות לא סחירות הניתנות למימוש למניות רגילות של החברה, ראו תקנה 20 לעיל.

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

1. ביום 28 בפברואר 2023, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי מניות של החברה התקשרות החברה בהסכמים מחייבים עם הניצעים (כהגדרתם בדוח זימון האסיפה) לפיהם בכפוף להתקיימות התנאים המתלים כמפורט בדוח זימון האסיפה, יוקצו לניצעים, בדרך של הקצאה פרטית (אחת או יותר), 666,667 מניות רגילות של החברה, וכן 666,667 כתבי אופציה (לא סחירים) המירים למניות רגילות של החברה.

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

(1) מינוי מחדש של משרד קסלמן וקסלמן, רואי חשבון (PwC ישראל), כמשרד רואה החשבון המבקר של חברה עד לתום האסיפה הכללית השנתית הבאה ולהסמיך את דירקטוריון החברה לקבוע את שכרו;

(2) מינויים מחדש של הדירקטורים המכהנים בחברה אשר אינם דירקטורים חיצוניים, ה"ה אורן עזר, משה קפלינסקי ושלומית הרט לתקופת כהונה נוספת;

(3) אישור מדיניות התגמול של החברה הכוללת מספר עדכונים ביחס למדיניות התגמול הקיימת של החברה.

(4) אישור את כפל כהונתו של מר אורן עזר בתפקידי יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל החברה לתקופה נוספת של שלוש שנים.

(5) אישור עדכון תנאי הכהונה וההעסקה של מר אורן עזר בתפקידו כמנכ"ל החברה.

(6) אישור אפשרות למתן מענק מיוחד למנכ"ל (חד פעמי) בסכום של עד חמש (5) משכורות חודשיות, בכפוף לאישורים שיתקבלו בעתיד על ידי ועדת התגמול ודירקטוריון החברה ולפי יעדים ותנאים שאורגנים אלו יקבעו לעניין זה, ככל שהחברה תקבל בעתיד החלטה בדבר גיוס הון ו/או רישום למסחר בבורסה זרה, בהתאם למדיניות התגמול.

3. ביום 7 למרץ 2024, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי מניות של החברה את ההחלטות הבאות:

(1) מינוי מחדש של מר יוסף טנא לכהונה שנייה כדירקטור חיצוני לדירקטוריון החברה.

(2) אישור תגמול הוני לדירקטורים המכהנים בחברה רונית נועם, שלומית הרט ומשה קפלינסקי, וכן למועמד לכהונה כדירקטור חיצוני, מר יוסף טנא, בכפוף למינויו, והקצאה פרטית של 26,424

אופציות שאינן רשומות למסחר, הניתנים למימוש ל-26,424 מניות רגילות של החברה, כדלקמן:  
(1) 6,606 אופציות יוקצו לגבי רונית נועם, המכהנת כדירקטורית חיצונית בחברה; (2) 6,606 אופציות יוקצו לגבי שלומית הרט המכהנת כדירקטורית בלתי תלויה בחברה; (3) 6,606 אופציות יוקצו למר משה קפלינסקי המכהן כדירקטור בחברה; (4) 6,606 אופציות יוקצו למר יוסף טנא בכפוף למינויו לכהונה שנייה כדירקטור חיצוני בחברה.

#### **תקנה 29א: החלטות החברה**

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

#### **א. ביטוח אחריות נושאי משרה**

ביום 23 במרץ 2023, החליטה ועדת התגמול של החברה לאשר, בהתאם להוראות סעיף 1ב1 לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי ענין), התשי"ס-2000, את התקשרות החברה בפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, אשר תחול ביחס לדירקטורים ונושאי משרה אשר מכהנים ו/או יכהנו בחברה ובחברות הבנות שלה מעת לעת, לרבות ביחס למנכ"ל החברה ודירקטורים ונושאי משרה, אשר נמנו על בעלי השליטה בחברה, וזאת לתקופה שמיום 7 במרץ 2023 ועד 6 במרץ 2024, שהוארכה עד ליום 17 באפריל 2024, בגבולות אחריות של 20 מיליון דולר ארה"ב למקרה ולתקופת הביטוח, בתוספת הוצאות משפט סבירות מעבר לגבול האחריות הנ"ל. הפרמיה לתקופת הביטוח הינה בסך 36 אלפי דולר ארה"ב; השתתפות עצמית לחברה בגין תביעות כנגד דירקטורים ונושאי משרה הינה 10 אלפי דולר ארה"ב לתביעה המוגשת בכל העולם, למעט ארה"ב או קנדה, ו-35 אלפי דולר ארה"ב לתביעה המוגשת בארה"ב או בקנדה; פוליסת הביטוח מורחבת לכסות תביעות כנגד החברה עצמה שעניינן ניירות ערך של החברה עצמה הנסחרים בבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ. ההשתתפות העצמית בגין תביעות כנגד החברה שעניינן דיני ניירות ערך כאמור הינה 35 אלפי דולר ארה"ב לתביעה.

#### **ב. כתיב פטור והתחייבות לשיפוי לנושאי משרה**

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

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

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

כמו כן, במסגרת כתבי השיפוי והפטור פטרה החברה את האמורים מכל אחריות כלפיה (עד כמה שהדבר מותר על פי הדין), ביחס לכל נזק שייגרם לה על ידי האמורים בפעולותיהם מתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או נושאי משרה או מועסקים מטעם החברה בתאגיד אחר, עקב הפרת חובת הזהירות (למעט נזק עקב הפרת חובת הזהירות בחלוקה (כהגדרתה בחוק החברות) ונזקים נוספים שנקבעו בכתב הפטור).

**תאריך הדוח: 27 במרץ 2024**

<hr/>	<hr/>	<hr/>
<b>רונית נועם</b>	<b>ברק דואני</b>	<b>אורן עזר</b>
<b>דירקטורית חיצונית</b>	<b>סמנכ"ל כספים של החברה</b>	<b>יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה</b>

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

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר ומנכ"ל	רונית נועם	יוסף טנא	שלומית הרט	משה קפלינסקי
תעודת זהות	038273017	028955961	053581575	68645779	054679550
תאריך לידה	07.02.1976	13.10.1971	17.10.1955	11.04.1963	20.01.1957
מען להמצאת כתבי בי דין	רקאנטי 3, תל אביב	הכלנית 11, רעננה, 4352430	התות 6, רמות השבים 4593000	שלומציון המלכה 22, הרצליה	מנחם בגין 150 תל אביב (אצל הון הטבע)
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית ופולנית	ישראלית	ישראלית
חברות בוועדה או בוועדות דירקטוריון	לא	הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, ועדת הביקורת ועדת תגמול	הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, ועדת הביקורת ועדת תגמול	הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, ועדת הביקורת ועדת תגמול	לא
האם דירקטור חיצוני, חיצוני מומחה או בלתי תלוי	לא	דירקטורית חיצונית	דירקטור חיצוני	דירקטורית בלתי תלויה	דירקטור
התאריך בו החל לכהן כדירקטור	06.03.2018	08.08.2018	08.03.2021	03.11.2022	27.04.2022
השכלתו בציון המקצועות או התחומים שבהם נרכשה ההשכלה, המוסד שבו נרכשה והתואר האקדמי או התעודה המקצועית שהוא מחזיק בהם	בוגר, הנדסת אלקטרוניקה, אוניברסיטת תל אביב; מוסמך, הנדסת מערכות, הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל	B.A. בכלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל-אביב; מאוניברסיטת תל-אביב; תואר שני (MBA) במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב	B.A. בכלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל-אביב; תואר שני (MBA) במנהל עסקים – התמחות בחשבונאות ומימון, אוניברסיטת תל אביב	Bsc. במדעי המחשב, University of Central Florida	EMBA, אוניברסיטת תל אביב; תואר ראשון בכלכלה ומנהל עסקים, אוניברסיטת בר אילן; קורס דירקטורים, אוניברסיטת בר אילן.
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית	לא	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעלת כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית
האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון לפי סעיף 92(א)(12) לחוק החברות	לא	כן	כן	לא	לא

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר ומנכ"ל	רונית נועם	יוסף טנא	שלומית הרט	משה קפלינסקי
התעסקותו בחמש השנים האחרונות	מהנדס אלקטרוניקה ראשי, אלאופ – תעשיות אלקטרו אופטיקה בע"מ; ראש מחלקת מחקר ופיתוח, אלאופ – תעשיות אלקטרו אופטיקה בע"מ	2019-2022 – סמנכ"לית כספים, שינדלר ישראל בע"מ; 2019, 2022 – היום - יעוץ פיננסי עצמאי לחברות; דירקטורית בחברות ציבוריות	2003 - היום – דירקטור בחברות ציבוריות; 2017 – 2023 – יועץ פיננסי (במשרה חלקית) איתמר מדיקל בע"מ	2019 - 2011 - מנכ"ל וסמנכ"ל אזורי Gartner; 2019 – היום - TPY Capital Venture Partner 2021- היום – יועצת לחברת Walkme; 2021 – היום - דירקטורית חיצונית מיטב בית השקעות	2021 – היום – יו"ר דירקטוריון קבוצת בז"ן; 2020 – 2021 – מנכ"ל קבוצת בז"ן; 2013-2020 – מנכ"ל נשר; 2013 – היום – דירקטור בחברות ציבוריות.
פירוט התאגידים בהם מכהן כדירקטור	דירקטור בחברות הבנות של החברה.	חברת השקעות דיסקונט בע"מ (דח"צ); מיטב טרייד השקעות בע"מ (דח"צ)	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); טריא ישראל בע"מ (דב"ת); אורגניסיס בע"מ (חברת סטארט אפ פרטית); קיוריקל בע"מ (חברת סטארט אפ פרטית); טננבאום נכסים בע"מ (חברה משפחתית פרטית)	מיטב בית השקעות	יו"ר דירקטוריון בקבוצת בז"ן; דירקטור ובעלים בקפלינה קי.פי.אל בע"מ; דירקטור בתבונה פיננסית בע"מ
האם הוא עובד בחברה, חברת בת, חברה קשורה או בעל עניין בחברה	לא	לא	לא	לא	לא
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא	לא	לא	לא	לא

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

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

שם נושא המשרה	תעודת זהות	תאריך לידה	תאריך תחילת כהונה	תפקיד שממלא בחברה, בחברה בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	האם בן משפחה של נושא משרה בכירה בחברה או של בעל עניין אחר בחברה	השכלתו בציון המקצועות או התחומים שבהם נרכשה ההשכלה, המוסד שבו נרכשה והתואר האקדמי או התעודה המקצועית שהוא מחזיק בהם	עיסוק בחמש השנים האחרונות
<b>הילה עמיאל</b>	036795722	28.07.1985	12.07.2022	יועצת משפטית של החברה	לא	תואר ראשון במשפטים, האוניברסיטה העברית; תואר שני במשפט ציבורי ובינלאומי, האוניברסיטה העברית; תעודת מגשרת, המרכז הישראלי למשא ומתן וגישור (ICNM).	יועצת משפטית, פריים אנרגי פי.אי בע"מ (2022); עורכת דין, משרד ארנון – תדמור לוי (2018-2022); עורכת דין, משרד ש. הורביץ (עד שנת 2018).
<b>שרון כהן</b>	040403958	14.09.1980	10.10.2021	מבקרת פנים	לא	בוגרת תואר ראשון במנהל עסקים, התמחות פיננסית, המכללה למנהל; בוגרת תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב; רואת חשבון מוסמכת	שותפה במשרד רואי חשבון-דלויט ישראל.
<b>אייל עמית</b>	029635133	14.09.1972	17.3.2024	סמנכ"ל פיתוח עסקי	לא	הנדסאי דפוס, מכללת הדסה, ירושלים תואר ראשון בכלכלה ושיווק, אוניברסיטת דרבי תואר שני במינהל עסקים, Kellogg School of Management / אוניברסיטת תל אביב	Head of Marketing, HP Industrial Asia Pacific Channels Partners Manager, HP Indigo Services, Europe, Middle East and Africa Director of Product Marketing, SolarEdge Technologies VP Marketing, Electriq Global
<b>הילה פרץ</b>	036206308	5.12.1978	29.1.2023	סמנכ"לית תפעול	לא	תואר ראשון בהנדסה תעשיית וניהול מאוניברסיטת תל אביב, במסגרת התעודה הצבאית; תואר שני בכלכלה ומנהל עסקים מהאוניברסיטה הפתוחה.	מנהלת שרשרת אספקה במפעלי נשק ובארקון.



## **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, בפקוח 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, בפקוח 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, בפקוח 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 בפקוח 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 בפקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת החברה הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה ליום 31 בדצמבר, 2023 היא אפקטיבית.

תאריך : 27 במרץ 2024

## 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 2023 ("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(בד)(2)

אני, ברק דואני, מצהיר כי:

- (1) בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") לשנת 2023 ("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), התשי"ע-2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן
  - ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
  - ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון והנהלה ומשולבות בדוח זה.

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