

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2020

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2020

תוכן עניינים

פרק א' – תיאור עסקי התאגיד

פרק ב' – דוח דירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

פרק ג' – דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2020

פרק ד' – פרטים נוספים על התאגיד

פרק ה' – הצהרת מנהלים

הדוח השנתי של החברה ליום 31 בדצמבר 2020 נערך תוך כדי יישום מלוא ההקלות של "תאגיד קטן" כמשמעות המונח בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל 1970 (להלן: "תקנות הדוחות"). בהתאם להודעת החברה מיום 07 בינואר 2021 היא אינה עונה עוד על הגדרת "תאגיד קטן" אך מבלי לגרוע מהאמור, ובהתאם לתקנה 5(ה) לתקנות הדוחות, תמשיך החברה לאמץ את ההקלות אותן אימץ דירקטוריון החברה כמפורט בדיווחי החברה מהתאריכים 23 ביולי 2020 ויום 27 ביולי 2020 (מס' אסמכתאות: 2020-01-078249 ו- 2020-01-072820, בהתאמה), עד וכולל הדוחות הרבעוניים של החברה ליום 30 בספטמבר 2021. לפרטים נוספים ראה דיווח מייד של החברה מיום 07.01.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-003327).

מידע צופה פני עתיד

דוח זה כולל מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968. מידע זה כולל, בין היתר, תחזיות, מטרות הערכות ואומדנים המתייחסים לאירועים או לעניינים עתידיים, ובכללם התייחסות לגורמי סיכון והתפתחויות שונות המתוארות בדוח, אשר התממשותם אינם ודאית ומושפעת מגורמים שונים, אשר אינם בשליטת החברה.

מידע צופה פני עתיד אינו מהווה עובדה מוכחת והינו מבוסס, בין היתר, על הערכות החברה, אשר מתבססות על נתונים וגורמים מגוונים ושונים, אשר נכונותם או אמיתותם לא נבדקה על ידי החברה.

מובהר בזאת, כי התוצאות העתידיות כפי שתתרחשנה בפועל עלולות להיות שונות מהמתואר בדוח זה. מידע צופה פני עתיד בדוח זה מתייחס אך ורק למועד בו הוא נכתב, והחברה אינה מתחייבת לעדכן ו/או לשנות כל מידע, הנוגע למידע צופה פני עתיד כפי שמופיע בדוח, ככל שמידע נוסף בקש למידע האמור יגיע לידיעתה.

התייחסות למידע צופה פני עתיד בדוח זה תכלול בדרך כלל הטיות של הביטויים "הערכה", "ציפייה", "כוונה" וכד'.

פרק 1 - תיאור עסקי התאגיד

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ (להלן: "החברה") מתכבדת להגיש את הדוח התקופתי לשנת 2020 (להלן: "תקופת הדוח"). הדוח נערך בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל – 1970 (להלן: "תקנות הדוחות").

1. חלק א' - פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו

1.1 כללי

- 1.1.1 אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ (להלן: "החברה") התאגדה בחודש יוני 1966 תחת השם סולוג מפעלי סריגה בע"מ. ביום 12 במרץ 2015 שינתה החברה את שמה לאפיו אפריקה בע"מ וביום 27 בדצמבר 2020 שינתה את שמה לשמה הנוכחי.
- 1.1.2 ביום 18 באוגוסט 2020 נחתם הסכם מיזוג, עם תנאים מתלים, בין החברה לבין חברת אקסיליון בע"מ (להלן: "אקסיליון") ובעלי מניות אקסיליון (להלן: "עסקת המיזוג").
- 1.1.3 אקסיליון הינה חברת טכנולוגיה פרטית ישראלית אשר התאגדה ונרשמה בישראל ביום 18 באוגוסט 2009. אקסיליון הינה חברת מחקר ופיתוח אשר מתמקדת בפיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססת בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה באופן מיטבי בערים ומטרופולינים בדגש על שיפור זרימת התנועה, העדפת תחבורה ציבורית, רכבי חירום והגברת בטיחות משתמשי הדרך השונים בדגש על הולכי רגל. הפתרונות שמפתחת החברה מתעתדים להביא לאופטימיזציה מיטבית של תזמון מערכת הרמזורים הפועלת במרחב הציבורי וכפועל יוצא מכך לזרימה מיטבית של משתמשי הדרך השונים כגון: הולכי רגל, תחבורה ציבורית, רכבים פרטיים ורכבים קלים (להלן: "משתמשי הדרך") וזאת באמצעות ניתוח כולל של רשת הרמזורים, משתמשי הדרך ורמת הביקוש ברשת, וזאת ללא צורך בפריסת תשתיות פיזיות, חומרה יקרה וחפירת קווי תקשורת וגלאים.
- לפרטים נוספים אודות עסקת המיזוג ראו סעיף 1.3.2 להלן ולפרטים נוספים אודות תחום הפעילות של הקבוצה ראו סעיף 3.1 להלן בדוח זה.
- 1.1.4 ביום 03 בדצמבר 2020 השלימה החברה את התקשרותה בעסקת המיזוג עם אקסיליון. במועד השלמת עסקת המיזוג בוצעה החלפת ניירות ערך, כך שהחברה הקצתה לבעלי מניות אקסיליון מניות רגילות של החברה המהוות כ- 81.34% מהון המניות המונפק של החברה וכ- 70.01% בדילול מלא. בתמורה לכך העבירו כל בעלי מניות אקסיליון לחברה את מניותיהם וזכויותיהם כבעלי מניות באקסיליון, כך שממועד השלמת עסקת המיזוג, החברה מחזיקה ב- 100% ממניות אקסיליון, בדילול מלא.
- 1.1.5 במסגרת הדוחות הכספיים של החברה טופלה עסקת המיזוג בשיטת הרכישה במהופך. הדוחות הכספיים הוצגו תחת שם החברה, אך טופלו מבחינה חשבונאית כהמשך הדוחות הכספיים של אקסיליון, הרוכשת החשבונאית בעסקה, והמידע ההשוואתי שהוצג בדוחות אלה הוא של אקסיליון, למעט מידע השוואתי לגבי נתוני הון המניות המשפטי, המוצגים בהתאם לנתוני הרוכשת המשפטית. לפרטים נוספים אודות הטיפול החשבונאי שיושם בדוחות הכספיים ראו ביאור 1ב' לדוחות הכספיים של החברה.

1.1.6. כללי השימור של הבורסה והשעיית מסחר עקב אי פרסום דוחות כספיים.

החל מיום 02 בינואר 2017 הושעה המסחר בניירות הערך של החברה עקב אי פרסום דוחות כספיים ליום 30 בספטמבר 2016. ביום 13 בספטמבר 2020 חודש המסחר בניירות הערך של החברה במסגרת רשימת השימור וזאת לאחר שהחברה פרסמה את דוחותיה הכספיים החסרים. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי שפרסמה הבורסה ביום 10.09.2020.

ביום 08 בדצמבר 2020 הועברו ניירות ערך של החברה מרשימת השימור לרשימה הראשית בבורסה לניירות ערך בתל אביב לאור עמידת החברה בתנאים הנדרשים מחברת מ"פ לצורך חידוש מסחר במניותיה ברשימה הראשית. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 06.12.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-124111) וכן אישור הבורסה מיום 06.12.2020.

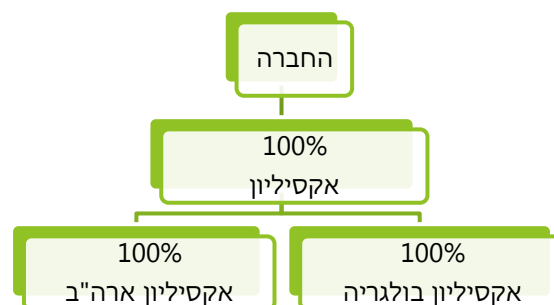
1.1.7. רישום מניותיה של החברה בבורסת הנאסד"ק שבארה"ב

ביום 21 בינואר 2021 אישר דירקטוריון החברה להנהלת החברה להתחיל בביצוע בדיקות ופעולות להכנת התשתית המשפטית והמסחרית לשם רישום מניותיה של החברה בבורסת הנאסד"ק שבארה"ב וזאת כחלק מאסטרטגיית החברה לפיתוח פעילותה הבינלאומית. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 24.01.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-010134). **יובהר כי נכון למועד דוח זה החברה טרם החלה ברישום מניותיה בבורסת הנאסד"ק בארה"ב וכי אין כל ודאות כי החברה אכן תעמוד בתנאי הרישום בבורסת הנאסד"ק ו/או תשלים את הרישום בנאסד"ק.**

1.2. תרשים מבנה החזקות של החברה

החל ממועד השלמת עסקת המיזוג ונכון למועד דוח זה, פועלת החברה באמצעות החברה בת אקסיליון בפיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססת בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה.

אקסיליון מחזיקה ב- 100% מהונה המונפק והנפרע של חברת Axilion Bulgaria Ltd. אשר נוסדה בבולגריה בחודש נובמבר 2018 (להלן: "**החברה הבת**" ו/או "**אקסיליון בולגריה**"). באמצעות אקסיליון בולגריה מפעילה החברה מרכז תמיכה, תשתיות ושירותים מקצועיים. כמו כן, מחזיקה ב- 100% מהונה המונפק והנפרע של חברת Axilion Smart Mobility Inc. אשר התאגדה ביום 18 באוגוסט 2020 בדלוור ארה"ב (להלן: "**אקסיליון ארה"ב**"). בשנת 2020 לא הייתה כל פעילות באקסיליון ארה"ב. נכון למועד דוח זה, באמצעות אקסיליון ארה"ב מבצעת החברה פיתוח עסקי בארה"ב אשר כולל בין היתר קידום שיתופי פעולה, שיווק מוצריה ותהליכי קדם מכירה בארה"ב. להלן תרשים מבנה ההחזקות של החברה נכון למועד דוח זה:



1.3 אופיו ותוצאותיו של כל שינוי מבני, מיזוג או רכישה מהותיים

1.3.1 הסדר חוב ומכירת השלד הבורסאי של החברה

ביום 06 במאי 2020 פנתה החברה לבית המשפט המחוזי בבקשה לזימון אסיפת בעלי מניות ואסיפות נושים לאישור הסדר חוב שלא במסגרת צו לפתיחת הליכים אשר במסגרתו יימכר השלד הבורסאי של החברה לויקטור תשובה ולמאה ואחד ייעוץ כלכלי בינלאומי בע"מ בתמורה לתשלום שכרם של נותני שירותים לצורך עריכת הדוחות הכספיים של החברה ותמורה נוספת של 1 מיליון ש"ח (להלן: "הסדר החוב"). לפרטים נוספים אודות הסדר החוב האמור ראה דיווח מיידי של החברה מיום 06.05.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-040300), דיווח מיידי מיום 25.05.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-046102) בדבר הודעה שהגישה החברה לבית המשפט הכוללת שינויים מוצעים בהסדר החוב. ביום 06 במאי 2020 אישר בית המשפט את זימון אסיפת בעלי המניות ואסיפות הנושים לצורך אישור הסדר החוב. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 07.05.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-040597). במסגרת אסיפת בעלי המניות ואסיפות הנושים שהתקיימו ביום 26 במאי 2020 אושר הסדר החוב על ידי בעלי המניות והנושים. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 11.05.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-041674) ודיווח מיידי מיום 01 ביוני 2020 (מספר אסמכתא 2020-01-049150) בדבר תוצאות האסיפות שהתקיימו. ביום 01 ביוני 2020 פנתה החברה לבית המשפט בבקשה לאשר את הסדר החוב. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 01.06.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-049150), דיווח מיידי מיום 08.06.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-051112) ודיווח מיידי מיום 22.06.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-065145). ביום 29 ביוני 2020 אישר בית המשפט את הסדר הנושים. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 29.06.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-068247). ביום 09 באוגוסט 2020 הוקצו 117,682 מניות רגילות של החברה לרוכשי השלד הבורסאי של החברה ו/או למי שהרוכשים המחו להם את זכותם. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 06.08.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-085602) ודיווח מיידי מיום 09.08.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-076183).

1.3.2 עסקת המיזוג עם אקסיליון

ביום 18 באוגוסט 2020 נחתם הסכם מיזוג על דרך החלפת מניות עם תנאים מתלים, בין החברה לבין אקסיליון ובעלי מניותיה. ביום 30 בנובמבר 2020 התקיימו כל התנאים המתלים להשלמת עסקת המיזוג ועסקת המיזוג הושלמה ביום 03 בדצמבר 2020. על פי הסכם המיזוג במועד השלמת עסקת המיזוג בוצעה החלפת ניירות ערך, כך שהחברה הקצתה למחזיקי ניירות הערך של אקסיליון מניות וכתבי אופציה אשר מהווים כ- 81.34% מהונה המונפק והנפרע של החברה ומזכויות ההצבעה בה ללא דילול וכ- 70.07% בדילול מלא.

בתמורה לכך העבירו כל בעלי מניות אקסיליון לחברה את מניותיהם וזכויותיהם כבעלי מניות אקסיליון, כך שלאחר ההעברה כאמור מחזיקה החברה בכ- 100% מהון המניות המונפק והנפרע של אקסיליון, בדילול מלא, ובכל זכות מכל מין וסוג שהם באקסיליון. ממועד השלמת עסקת המיזוג מחזיקה החברה ב- 100% ממניות אקסיליון, בדילול מלא. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי של החברה מיום 19.08.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-

081052), דוח זימון האסיפה הכללית לאישור עסקת המיזוג עם אקסיליון שפרסמה החברה ביום 29.09.2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-096808), דיווח מידי מיום 30.09.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-097780) בדבר תוצאות האסיפה הכללית, דיווח מידי מיום 30.11.2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-122116) בדבר התקיימות התנאים המתלים המהותיים ודיווח מידי מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-123598).

1.4 רכישה, מכירה או העברה של נכסים בהיקף מהותי שלא במהלך העסקים הרגיל לעניין עסקת המיזוג של החברה עם אקסיליון ראו סעיף 1.3 לעיל.

1.5 כל שינוי מהותי שאירע באופן ניהול עסקי התאגיד בעקבות עסקת המיזוג, חלו שינויים בשדרה הניהולית של החברה ובמצבת נושאי המשרה של החברה. לפרטים נוספים ראו סעיף 3.14.2 להלן וכן תקנות 26 ו-26א' בפרק ד' – פרטים נוספים על התאגיד לדוח תקופתי זה.

1.6 תחום הפעילות עם השלמת עסקת המיזוג פועלת החברה במחקר ופיתוח אשר מתמקדת בפיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססת בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה באופן מיטבי בערים ומטרופולינים בדגש על שיפור זרימת התנועה, העדפת תחבורה ציבורית, רכבי חירום והגברת בטיחות משתמשי הדרך השונים בדגש על הולכי רגל. אחת ממטרותיה של החברה היא למנף את יכולות הבינה המלאכותית המפותחת על ידיה לטובת הקלת גודש התנועה והפחתת פליטות הפחמן הנובעות מכלי תחבורה. הפתרונות שמפתחת החברה מתעתדים להביא לאופטימיזציה מיטבית של תזמון מערכת הרמזורים הפועלת במרחב הציבורי וכפועל יוצא מכך לזרימה מיטבית של משתמשי הדרך השונים כגון: הולכי רגל, תחבורה ציבורית, רכבים פרטיים ורכבים קלים (להלן: "משתמשי הדרך") וזאת באמצעות ניתוח כולל של רשת הרמזורים, משתמשי הדרך ורמת הביקוש ברשת, וזאת ללא צורך בפריסת תשתיות פיזיות, חומרה יקרה וחפירת קווי תקשורת וגלאים.

1.7 השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה למיטב ידיעת החברה, במהלך השנתיים שקדמו למועד הדוח ועד למועד הדוח לא בוצעו השקעות בהון החברה, ולמיטב ידיעת החברה לא בוצעה כל עסקה מהותית אחרת על ידי בעל ענין בחברה במניות התאגיד מחוץ לבורסה, למעט כמפורט להלן:

תאריך	סוג הפעולה	סוג ניירות הערך	כמות ניירות ערך	התמורה	הערות
08.01.2019	הצעה פרטית	מניות רגילות	196,170	כ- 100,047 ש"ח	הצעה פרטית של 196,170 מניות רגילות של החברה בתמורה ל- 0.51 ₪ למניה. לפרטים נוספים ראה דיווח מידי של החברה מיום 27.12.2018 (מספר אסמכתא 2018-01-119698) ודיווח מידי מיום 10.01.2019 (מספר אסמכתא 2019-01-003931).
05.07.2020	איחוד הון	מניות רגילות	(1,177,882)	-	איחוד הון המניות המונפק והנפרע של החברה במסגרתו אוחדו עשרת אלפים (10,000) מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת של החברה אוחדו למניה רגילה אחת (1) ללא ערך נקוב של החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מידי של החברה מיום 30.06.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-069111) ודיווח מידי מיום 05.07.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-071394).

09.08.2020	הקצאת מניות עקב הסדר נושים	מניות רגילות	117,682	כ- 1 מיליון ש"ח	ביום 09 באוגוסט 2020 הוקצו 117,682 מניות רגילות של החברה לרוכשי השלד הבורסאי של החברה ו/או למי שהרוכשים המחו להם את זכותם. נכון למועד ההקצאה הועבר לחברה סך של 35,500 ש"ח בגין המניות המוקצות. ככל שתושלם עסקה להכנסת פעילות חדשה לחברה במסגרתה יועבר המסחר בניירות הערך של החברה מרשימת השימור לרשימה הראשית של הבורסה יעבירו הרוכשים תמורה נוספת בסך של 1 מיליון ש"ח נטו ללא הקצאה נוספת. לפרטים נוספים ראה דיווח מידי של החברה מיום 06.08.2020 (מספר אסמכתא 0085602-01-2020) ודיווח מידי מיום 09.08.2020 (מספר אסמכתא 076183-01-2020).
24.09.2020	חלוקת מניות הטבה	מניות רגילות	824,600	ללא תמורה	ביום 24.09.2020 בוצעה חלוקת 824,600 מניות הטבה לבעלי המניות של החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מידי של החברה מיום 15.09.2020 (מספר אסמכתא 092191-01-2020) ודיווח מידי מיום 24.09.2020 (מספר אסמכתא 095428-01-2020).
21.10.2020	מימוש כתבי אופציה (סדרה ב'1)	כתבי אופציה	45,617	772 ש"ח	טרם השלמת עסקת המיזוג, מומשו 45,617 כתבי אופציה (סדרה ב'1) של החברה. תמורת המימוש שהתקבלה בידי החברה בגין מימוש כתבי אופציה אלה הסתכמה ב-772 ש"ח.
11.11.2020	מימוש כתבי אופציה (סדרה ב'1)	כתבי אופציה	197,672	3,293 ש"ח	טרם השלמת עסקת המיזוג, מומשו 197,672 כתבי אופציה (סדרה ב'1) של החברה. תמורת המימוש שהתקבלה בידי החברה בגין מימוש כתבי אופציה אלה הסתכמה ב-3,293 ש"ח.
18.11.2020	תשקיף זכויות	מניות רגילות	1,585,680	6,025,584 ש"ח	מימוש 19,821 יחידות זכות במסגרת הנפקת זכויות על פי תשקיף זכויות שפרסמה החברה ביום 27.10.2020 (מספר אסמכתא 107497-01-2020) הנושא תאריך 28.10.2020 וזאת בתמורה לסך כולל של כ- 6,025,584 ש"ח (ברוטו). לפרטים נוספים ראה דיווח מידי של החברה מיום 18.11.2020 (מספר אסמכתא 115972-01-2020).
		כתבי אופציה (סדרה 3)	2,299,236	ללא תמורה	
		כתבי אופציה (סדרה 4)	3,076,527		
03.12.2020	מימוש כתבי אופציה (סדרה ב'2)	כתבי אופציה	197,672	330,135 ש"ח	טרם השלמת עסקת המיזוג, מומשו 197,672 כתבי אופציה (סדרה ב'2) של החברה. תמורת המימוש שהתקבלה בידי החברה בגין מימוש כתבי אופציה אלה הסתכמה ב-330,135 ש"ח.
03.12.2020	הקצאה פרטית	מניות רגילות	19,296,447	עסקת מיזוג בתמורה ל- 100% מהון המניות של חברת אקסיליון.	הקצאה פרטית של 19,296,447 מניות רגילות של החברה ו- 3,428,759 כתבי אופציה (לא סחירים) לבעלי ניירות הערך של אקסיליון כחלק מהשלמת עסקת המיזוג בדרך של החלפת מניות עם אקסיליון בע"מ ובעלי מניותיה. לפרטים נוספים ראה דוח הצעה פרטית מיום 29.09.2020 (מספר אסמכתא 096808-01-2020) ודיווח מידי מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 123598-01-2020).
		כתבי אופציה	3,428,759		
11.01.2021	הקצאה פרטית	מניות רגילות	2,175,894	60,924,816 ש"ח	הקצאה פרטית של 2,175,894 מניות רגילות של החברה ו- 1,087,947 כתבי אופציה (לא סחירים). לפרטים נוספים ראה דוח הקצאה פרטית מיום 04.01.2021 (מספר אסמכתא 001176-01-2021) ודיווח מידי מיום 11.01.2021 (מספר אסמכתא 004368-01-2021).
		כתבי אופציה	1,087,947	ללא תמורה	
18.11.2020 עד 15.12.2020	מימוש כתבי אופציה (סדרה 3)	כתבי אופציה	2,299,176	6.075 ש"ח לכל כתב אופציה	החל מיום 18.11.2020 ועד ליום 15.12.2020 מומשו 2,299,176 כתבי אופציה (סדרה 3) של החברה. תמורת המימוש הכוללת שהתקבלה בידי החברה בגין מימוש כתבי אופציה אלה הסתכמה בכ- 13,967,494 ש"ח.
10.02.2021	הקצאה לעובדים	כתבי אופציה	232,000	ללא תמורה	ביום 10 בפברואר 2021 הקצתה החברה לעובדים ולנושאי משרה 232,000 כתבי אופציה לא סחירים. לפרטים נוספים ראה דוח הצעה פרטית מיום 15.12.2020 (מספר אסמכתא 128428-01-2020) ומיום 03.01.2021 (מספר אסמכתא 000486-01-2021) ודיווח מידי מיום 10.02.2021 (מספר אסמכתא 016756-01-2021).
01.03.2021	הקצאה לעובדים	כתבי אופציה	38,250	ללא תמורה	ביום 01 במרץ 2021 הקצתה החברה 38,250 כתבי אופציה לא סחירים לעובדים. לפרטים נוספים ראה מתאר אופציות לעובדים שפרסמה החברה ביום 25.01.2021 (מספר אסמכתא 010746-01-2021) ודיווח מידי מיום 01.03.2021 (מספר אסמכתא 024801-01-2021).
18.11.2020 עד 25.03.2021	מימוש כתבי אופציה (סדרה 4)	כתבי אופציה	2,190,782	4.992 ש"ח לכל כתב אופציה	החל מיום 18.11.2020 ועד ליום 25.03.2021 (כולל) מומשו 2,190,782 כתבי אופציה (סדרה 4) של החברה. תמורת המימוש הכוללת שהתקבלה בידי החברה בגין מימוש כתבי אופציה אלה הסתכמה בכ- 10,936,383 ש"ח.

1.8 חלוקת דיבידנדים

1.8.1 מדיניות חלוקת דיבידנדים

בהתאם לתקנון ההתאגדות של החברה, החלטת החברה על חלוקת דיבידנד או מניות הטבה ותנאיה תתקבל על ידי דירקטוריון החברה.

1.8.2 חלוקת דיבידנדים במהלך השנתיים שקדמו למועד הדוח

לא הוחלט על חלוקת דיבידנד במהלך השנים 2019-2020 ואף לא חולקו דיבידנדים בתקופה זו.

1.8.3 רווחים הניתנים לחלוקה לתאריך הדוח על המצב הכספי

לחברה אין רווחים הניתנים לחלוקה.

2. חלק ב' - מידע אחר

2.1 מידע כספי לגבי תחום הפעילות של החברה

להלן יובא מידע כספי על תחום הפעילות של החברה מתוך דוחותיה הכספיים ליום 31 בדצמבר 2018, יום 31 בדצמבר 2019 ויום 31 בדצמבר 2020 באלפי ש"ח:

לשנה שהסתיימה ביום 31.12.2018	לשנה שהסתיימה ביום 31.12.2019	לשנה שהסתיימה ביום 31.12.2020	
847	6,391	1,531	הכנסות ממכירות
3,319	3,774	21,867	הוצאות מחקר ופיתוח
1,301	3,387	19,812	הוצאות שיווק הנהלה וכלליות
-	-	240,843	הוצאות רישום למסחר
(3,773)	(770)	(280,991)	הפסד תפעולי
(47)	356	510	הוצאות (הכנסות) מימון
2	14	42	הוצאות מס
(3,728)	(1,141)	(281,543)	הפסד כולל לתקופה
ליום 31 בדצמבר 2018	ליום 31 בדצמבר 2019	ליום 31 בדצמבר 2020	
2,589	19,861	42,563	סך נכסים
3,153	2,798	5,806	סך התחייבויות
(564)	17,063	36,757	סה"כ הון (גרעון בהון)

2.2 סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה

פעילות החברה, בתחום פיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססות בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים בצורה חכמה ומיטבית, עשויה להיות מושפעת ממגמות ו/או אירועים ו/או התפתחויות שונות בסביבה המקרו כלכלית בה היא פועלת, אשר לחברה אין יכולת השפעה עליהם ואלה עשויים להשפיע, חלקם באופן מהותי, על התפתחותה ותוצאותיה העסקיות, כמפורט להלן.

2.2.1 כללי

החידושים האחרונים בתחום התחבורה נוגעים לכל אחד ואחת מאיתנו, משתמשי הדרך, באופן יום יומי. עולם התחבורה משתנה ללא היכר במסגרת מה שמסתמן כיום כמהפכה התעשייתית הרביעית – מהפכת הידע והמידע, המבוססת על חיבור עמוק בין הפיזי לדיגיטלי עד כדי טשטוש הגבול ביניהם. בעולם כולו רותמים כעת את המהפכה הזו לטובת שיפור תחום התחבורה על רבדיו השונים – החל בהגדלת היצע אפשרויות הנסיעה, דרך ייעול ניהול התנועה ועד להגברת הבטיחות של משתמשי הדרך. מהפכת הידע המתרחשת

בעולם אינה פוסחת על עולם התשתיות הקיימות ובתוך כך על תחום ניהול ובקרת התנועה וזאת באמצעות הטמעת מערכות אשר קולטות ומעבדות נתונים המיוצרים באופן שוטף על ידי מצלמות, חיישנים המוטמעים בכבישים, רמזורים, צמתים, ברשת הסלולרית ובאמצעים נוספים, ובהתאם להם מווסתות את התנועה, על פי מדיניות התנועה המתאימה לאזור מסוים. ויסות זה מאפשר ניצול אופטימלי של משאבי הדרך ונעשה למשל על ידי מתן התראות לנהגים באשר למהירות נסיעה אופטימלית, התאמת תוכנת רמזורים למצב התנועה העדכני, שינוי רמזור לטובת תחבורה ציבורית והמלצות לדרכים חלופיות בשעות עומס.

2.2.1.1 תיאור המגמה בישראל

למועד הדוח, למיטב ידיעת החברה, כתוצאה מהעלייה ברמת החיים במקביל לגידול בתעסוקה ופיזור האוכלוסייה, קצב הגידול של הנסועה ברכב פרטי בשני העשורים האחרונים מהיר כ- 4% לשנה. כ- 65% מהעובדים בישראל נוסעים לעבודה במכונית פרטית, ובחמש השנים האחרונות העלייה של שיעור הנוסעים ברכב פרטי לעבודה היא בקצב של כנקודת אחוז לשנה.¹ מדובר על אחוז גבוה ביחס לנהוג במדינות ה-OECD. נכון למועד דוח זה, בהתאם למחקר שנערך על ידי בנק ישראל, המגמה בישראל הינה של "שיפור השירות של התחבורה הציבורית וייקור הנסיעה ברכב פרטי ככלים להתמודדות עם הגודש בכבישים".² משבר הקורונה עשוי להביא לירידה מסוימת בהיקף הנסועה, הודות להרחבת העבודה מהבית - אך במקביל הוא גם גרם להימנעות מהגעה לעבודה באמצעות התחבורה הציבורית. לגישת בנק ישראל, הדרך לעודד מעבר מנסיעה לעבודה ברכב פרטי לנסיעה לעבודה באמצעות תחבורה ציבורית היא שילוב של שיפור השירות של התחבורה הציבורית וייקור הנסיעה ברכב הפרטי.

את זאת הוא מציע לעשות באמצעות כלים פשוטים, שחלקם כבר נמצאים בתוכניות הממשלה, אך באופן חלקי בלבד, שאינו מספק: שיפור השירות אשר כולל את קיצור זמן הנסיעה הכולל, הגדלת אמינותו ושיפור נוחות הנסיעה. דרכים אפשריות לקיצור זמן הנסיעה הכולל בתחבורה הציבורית הן מתן יתרות בזכות הדרך לתחבורה הציבורית, צמצום זמן ההמתנה בתחנה ושיפור השירות והתשתית לנסיעת ה"קילומטר האחרון".³

שיפור תשתיות התחבורה הציבורית באמצעות מסלולים ייעודיים לתחבורה ציבורית, העדפה ברמזורים, קיום רכבת תחתית (אשר לה מפלס עצמאי), חנייה נוחה (לרכב ולאופניים) בתחנות מרכזיות של האוטובוס והרכבת ועוד – נדרשת הגדלה מסיבית של ההשקעה. בשנים האחרונות ניכרת עלייה מסוימת של

¹<https://www.boi.org.il/he/NewsAndPublications/PressReleases/Pages/21-7-2020.aspx>

²<https://www.themarker.com/dynamo/cars/1.9012916>

³ה"קילומטר האחרון" הוא קטע הדרך המקשר בין נקודת המוצא לתחנה הקרובה של כלי התחבורה הציבורי העיקרי המוביל אל היעד, וכן הקטע שבין התחנה הקרובה ליעד לבין היעד עצמו. זמן נייודת ארוך ב"קילומטר האחרון" עלול לפגוע אנושות בכדאיות השימוש בתחבורה הציבורית ולכן חשוב שיינתן לו מענה יעיל.

ההשקעה בתשתיות תחבורה, ובפרט בתשתיות הרכבת, אך זאת עלייה מתונה, שאין בה כדי לספק את הגידול המהיר של הביקוש.

למיטב ידיעת החברה, נכון למועד דוח זה, העדפה לתחבורה ציבורית ברמזורים קיימת היום בשתי ערים בלבד - ירושלים (עבור הרכבת הקלה), ועבור אוטובוסים בכמה צמתים) ובחיפה (עבור המטרונית) - בשני המקרים הללו, כאמור, מיושם הפתרון של החברה.

כמו כן, במסגרת החלטת ממשלה מס' 2316 משנת 2017 שעניינה תכנית לאומית לתחבורה חכמה (להלן: "**החלטת ממשלה תחבורה חכמה**")⁴, הדגישה ממשלת ישראל את מחויבותה לפתח את תחום התחבורה החכמה בישראל ולהיות מובילה בתחום. החלטת הממשלה עוסקת בשני היבטים: האחד – קידום ותמיכה בחברות העוסקות בתחום (פיתוח התעשייה הישראלית והאקו-סיסט) והשני – קידום פתרונות לסוגיות תחבורתיות.

משרד התחבורה פועל להטמעה מיטבית של מהפכת התחבורה החכמה באמצעות כלל אגפיו – תנועה, תשתיות, מדען ראשי, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, טכנולוגיות דיגיטליות וכן יחידות המטה ובראשן הלשכה המשפטית. משרד התחבורה מתמקד בעידוד ובקידום תחומי ליבה שאותם זיהה כמרכזיים וכרלוונטיים ביותר לסיבה הייחודית בישראל וביניהם מערכות בקרת תנועה - מערכות אלו קולטות ומעבדות נתונים המיוצרים באופן שוטף על ידי מצלמות, חיישנים המוטמעים בכבישים, רמזורים, טלפונים חכמים ואמצעים נוספים, ובהתאם להם מווסתות את התנועה, על מנת לאפשר זרימה חלקה יותר שלה. משרד התחבורה רואה את עצמו כלקוח מרכזי של מערכות אלו ובהתאם יפעל לזיהוי אתגרים, הצפת צרכים לשוק הפרטי ותקצוב מחקר ופיתוח, תוך שיתוף פעולה עם מגוון שחקנים באקו-סיסט (לרבות מגזר פרטי ואקדמיה), לטובת הבנת האתגרים וגיבוש פתרונות.⁵

2.2.1.2 תיאור המגמה ברחבי העולם

ממשלות רבות בעולם מציבות את תחום התחבורה החכמה במיקום גבוה בסדר העדיפויות שלהן ופועלות לגיבוש אסטרטגיה ודרכי פעולה מתאימות לקידומו. ניתן לזהות מספר תחומי ליבה של תחבורה חכמה בהם המדינות בוחרות להתמקד באופן רוחבי: הקמת פלטפורמות ניידות כשירות (Mobility as a Service – MaaS) המאגדות את כל שירותי התחבורה ומאפשרות למשתמש תכנון נסיעה, כרטוס ותשלום במקום אחד; שימוש ב-Data ככלי למקבלי ההחלטות בעת תכנון והפעלת תחבורה ציבורית ותשתיות, כמו גם למשתמשי הדרך וליזמים השונים; הטמעת מערכות בקרת תנועה מתקדמות לוויסות התנועה; שימוש בכלים מיקרו-מוביליים (זעירים חשמליים) כמענה לאתגר הקילומטר הראשון/אחרון; והיערכות לעידן הרכבים האוטונומיים.

⁴https://www.gov.il/he/departments/policies/2017_des2316

⁵https://www.gov.il/BlobFolder/reports/smart_transportation/he/smart_transportation_2019.pdf

אחד מתחומי הליבה של תחבורה חכמה בהם המדינות השונות בוחרות להתמקד באופן רוחבי הינו הטמעת מערכות ניהול ובקרת תנועה מבוססות נתונים (Data Driven Traffic Management). מערכות ניהול ובקרת התנועה עתידות למלא שלוש פונקציות מרכזיות – האחת היא איסוף נתונים ממקורות רבים ושונים בזמן אמת (תשתיות, חיישנים, מידע מהציבור, מצלמות וכו') וסנכרון במקום אחד; השניה – הקצאת משאבי הדרך בהתאם למדיניות מנהל התנועה באמצעות שינוי רמזורים וייעוד נתיבים לצמצום גודש וקיצור זמני נסיעה; והשלישית – הפצת מידע לציבור באמצעים שונים בזמן אמת (שלטים אלקטרוניים, אפליקציות, הכוונת חניה ואף הכוונת ומסלול ציי רכב ותחבורה ציבורית). מערכות אלו מאפשרות למרכזי ניהול התנועה לצמצם זמן תגובה על אירועים שונים (פקקים, תאונות ובלתי צפוי) למינימום האפשרי, למצות את משאבי הדרך ולשפר את השירות למשתמשי הדרך תוך שיפור ולמידה להמשך.

בהולנד מטמיעים מערכת Charm⁶ שתאפשר סנכרון דיגיטלי בין כל מרכזי בקרת התנועה במדינה (אשר עד הטמעת המערכת נעשה בצורה אנושית), בסינגפור הוטמעו שלל מערכות, ביניהן Glide⁷ – מערכת רמזורים חכמה המתאימה עצמה ליצירת "גלים ירוקים" בהתאם לעומסי התנועה בצמתים. מדינות או ערים מטרופוליניות אחרות המובילות את תחום החדשנות (כגון ליסבון וסן דייגו) אימצו גם מערכות בקרה וניהול ניידות המסנכרות בין מערכות בקרת תנועה לבין ספקי תחבורה ומהוות פלטפורמה לקבלת החלטות בזמן אמת עבור הרשת המקומית ו/או המטרופולינית, על בסיס אגרגציה של נתונים ופתרונות תחבורה. בנוסף מערכות אלו מאפשרות ניתוחי Big Data לשם תכנון מיטבי ומותאם של פרויקטי תחבורה עתידיים. מרכז כזה מטרתו לאגם מידע ממצלמות הדרך השונות וממערכות מפעילי התחבורה הציבורית (ובכלל זה נתוני GPS, מערכות רישוי וניהול צי רכב) ולהעביר מידע בין משתמשי הדרך ונהגי האוטובוסים למרכזי הבקרה ומנהלי התנועה לטובת בקרת התנועה בדגש על מתן עדיפות לתחבורה ציבורית בזמן אמת.⁸

מדינות רבות מקצות תקציבים ומשאבים בסדרי גודל לטובת מימוש אסטרטגיית התחבורה החכמה שלהן, מעבר לאנרגיה ירוקה/מתחדשת, שימוש בטכנולוגיות ירוקות, מיקוד בהפחתת פליטת פחמן וכו': האיחוד האירופאי אישר את תוכנית ה- Green Deal בהיקף של 572 מיליארד דולר ארה"ב. בהיקף 572 מיליארד דולר.⁹ בדרום קוריאה אושרה תוכנית South Korea's Digital New Deal בתקציב של 62 מיליארד דולר ארה"ב לחמש שנים.¹⁰

ישנו ביקוש גדול בשווקים העולמיים להפחתת פליטות פחמן ו/או לפתרונות לכידת פחמן. בתרחישים המגבילים את ההתחממות הגלובלית ל- 1.5 מעלות

Common Highways Agency Rijkswaterstaat Model⁶
Green Link Determining⁷

https://www.gov.il/BlobFolder/reports/smart_transportation/he/smart_transportation_2019.pdf⁸
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-07-21/eu-approves-biggest-green-stimulus-in-history-with-572-billion-plan>⁹
<https://thediplomat.com/2020/06/south-koreas-digital-new-deal/>¹⁰

צלזיוס צופים שימוש באמצעים להסרת פחמן דו חמצני בסדר גודל של כ- 100-1000 ג'יגה טון במהלך המאה ה- 21. ההערכה היא כי פינאי / הסרת CO₂ לצד מדיניות תומכת, יהפוך לשוק הגדול בעולם. חישוב מתמטי המוצע על ידי סוכנויות שונות מעיד על צורך בהסרת 10-20 ג'יגה- טון CO₂ לשנה. בעלות ממוצעת של 50-100 דולר ללכידה והסרה של טון. לפי חישוב זה תיווצר תעשייה הגדולה פי שלוש מהגודל הנוכחי של תעשיית הנפט והגז.

מדינות העולם מזהות את הצורך בפיתוחן והטמעתן של מערכות בקרת תנועה הוליסטיות. אלו צריכות לדעת לעבד את הנתונים לכדי המלצות בזמן אמת, לזהות מגמות תחבורתיות רוחביות ולהוות כלי לחיזוי התנהגות. סינגפור שנחשבת חלוצה בתחום זה, הטמיעה בשנת 2010 את מערכת ה-EMAS¹¹. זהו למעשה חדר בקרה המנטר תנועה על כבישים מהירים, מתריע מפני מפגעים, ומאפשר תגובה מהירה למצבי חירום ותקריות תחבורתיות. מאז הקמת חדר הבקרה נחסכו בממוצע 24 דקות מזמן התגובה לתקריות אשר ערכן הכלכלי משתווה ל- 40 מיליון דולר. כמו כן, כמות התקריות עצמן ירדה מ- 201 בשנת 2010 ל- 122 בשנת 2017. מערכות דומות מוטמעות אף בהולנד (Charm) ובלוס אנג'לס (Atsac 3.0). האחרונה מעבדת מדי יום כ- 7.5 טרה-בייט של נתונים המתקבלים מכ- 30,000 מקורות שונים וכך מקטינה את זמן הנסיעה הממוצע בכ- 10%.

אלו מהוות בסיס לפיתוח מערכות המסנכרנות בין מערכות בקרת תנועה לבין ספקי תחבורה ומהוות פלטפורמת קבלת החלטות בזמן אמת וכן לטובת תכנון עתידי מבוסס נתוני עבור הרשות המקומית ו/או המטרופוליטית.¹²

כמו כן, בעקבות המשבר העולמי שהתרחש בעקבות וירוס הקורונה (19-Covid) מביאה גם לשינויים בדפוסי חשיבה ויציאה מפרדיגמות וקיבעונות שהיו נהוגים טרם המשבר. זה בא לידי ביטוי גם במגזר הפרטי אבל בעיקר ניכרים הדברים במגזר הציבורי ברחבי העולם. המשבר קידם את הפתיחות לחדשנות ולשינוי, חיפוש אחר טכנולוגיות חדשות (AI, ביג דאטה, G5) שעשויות לסייע להתמודד עם האתגרים החדשים בשגרה החדשה של "לחיות עם הוירוס". גם המעבר לשימוש נרחב והסתמכות על תשתיות ענן (להבדיל משרתיים on premise) הוא בעקבות המשבר.

2.2.2 האטה בפעילות וחוסר ודאות כלכלית

האטה בפעילות הכלכלית ואי הוודאות בשוק הישראלי ו/או העולמי בשנים הקרובות, בין היתר בעקבות וירוס הקורונה (19-Covid) עשויים להשפיע על יכולתה של החברה לגייס הון בשוק ההון המקומי ו/או העולמי הדרוש לה לשם השלמת פיתוח מוצריה.

2.2.3 תיאור כללי של מגמות רגולציה / חקיקה

למועד הדוח, קיימת בארץ ובעולם רגולציה וחקיקה ביחס להצבת הרמזורים ופעילותם וזאת מתוך מגמה להבטיח תכנון, ביצוע ותפעול תקין ואחיד של רמזורים, התואם את צרכי

¹¹ Expressway Monitoring & Advisory System

¹² עמוד 34 ב- https://www.gov.il/BlobFolder/reports/smart_transportation/he/smart_transportation_2019.pdf

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

כמו כן, קיימת רגולציה עולמית ומקומית שייתכן ששינוי בה עשוי להשפיע על פעילות החברה (לחיוב או לשלילה) ובכלל זה תקינה מקומית ובינלאומית בנוגע לתכנון רמזורים, בחינת יעילות חיבור צמתים מרומזרים בגל ירוק, הנחיות לתכנון ותפעול רמזורים, הנחיות לשילוב גלאים ברמזורים, פיצול צמתים מרומזרים וכד'. החברה עוקבת אחר התפתחות הרגולציה בתחום התקינה הנוגעת לפעילותה ותפעל, ככל שניתן, לבצע את ההתאמות הנדרשות לטכנולוגיה פרי פיתוחה בהתאם לנדרש.

יובהר כי, למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח חלים על המוצרים אותם מפתחת החברה מגבלות, חקיקה, תקינה או אילוצים מיוחדים כלשהם ועליהם לעמוד בתקנים מחייבים המעוגנים בחוק וזאת על מנת שניתן יהיה לשווק ולמכור מוצרים אלו.

ביום 22 בינואר 2019, קיבלה החברה ממשרד התחבורה אישור כי תוכנת ה- TransEm של החברה עומדת בדרישות משרד התחבורה בישראל וניתן להשתמש בה לתכנון רמזורים בישראל. תוקף האישור הינו לשלוש שנים ממועד קבלתו.

יובהר כי, החברה מספקת ללקוחותיה תוכנות לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים בצורה חכמה ומיטבית לצד תחזוקה שוטפת של תוכנות אלה. ההטמעה של התוכנה ואופן השימוש בה בפועל נעשה בהתאם להמלצות של מהנדסי תנועה מטעם העיר ו/או המטרופולין שרכש את התוכנה.

לפרטים נוספים אודות מגבלות ופיקוח החלים על החברה ראה סעיף 3.21 להלן.

2.2.4 תקינה: לפרטים אודות מגבלות ופיקוח על פעילות חברה ראה סעיף 3.21 להלן.

2.2.5 מגמה גלובלית של הפחתת זיהום אוויר במרכזי הערים

כלי הרכב מהווים מוקד עיקרי לבעיות זיהום אוויר. מנתוני האו"ם וה- OECD עולה, כי כיום יותר ממחצית האוכלוסייה בעולם מתגוררת בערים (בעולם המפותח השיעור הינו כ- 75% בממוצע) וכי הערים צורכות כ- 2/3 מהאנרגיה הגלובלית.¹³

התיישבות עירונית בפני עצמה אינה הגורם הראשי להגברת בעיות זיהום האוויר, היות ודפוסי התיישבות צפופים יותר המאפיינים את העיר דווקא עשויים לייעל ולהפחית את צריכת האנרגיה. יחד עם זאת, דפוסי ההתפתחות של אזורים עירוניים מלווים בעלייה בשימוש בכלי רכב המגביר את זיהום האוויר. הגורמים לכך הם בעיקר תופעות היווצרות הפרבר העירוני וההישענות על הרכב הפרטי ככלי ניידות עיקרי.¹⁴

המגמה הנוכחית הינה לצמצם משמעותית את פליטות המזהמים מכלי רכב באמצעים טכנולוגיים שונים וההתמודדות עם בעיית זיהום האוויר נמצאת בסדר עדיפות גבוה בערים רבות בעולם, הנוקטות אמצעים שונים על מנת להפחית את זיהום האוויר בתחום שיפוטן. ע"פ ספרו החדש של ביל גייטס (How to avoid a climate disaster), זיהום אוויר מכלי תחבורה יבשתיים מהווה כ-12% מסך כל פליטת גזי חממה גלובלית. להערכת החברה, לניהול התנועה ברחבי הערים יש תפקיד מרכזי בהפחתת זיהום האוויר וזאת על ידי ניתוב

¹³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Degree_of_urbanisation_classification_-_2011_revision

¹⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:Urban-rural_typology

התנועה דרך רמזורים מסונכרנים על מנת למנוע פליטות גבוהות יותר עקב האצה ובלימה.

2.2.6 פיתוח טכנולוגיית הרכב האוטונומי

הפיכה עתידית אפשרית של הרכב האוטונומי לנפוץ עשויה לעודד את השימוש ברמזורים חכמים וכן בתוכנות תכנון רמזורים מבוססת בינה מלאכותית (AI) דוגמת אלו שמפתחת החברה, בין היתר, לאור האפשרות שהתוכנות שמפתחת החברה (ככל שפיתוחם יושלם בהצלחה) יתקשרו ו/או ישולבו בכלי הרכב האוטונומיים ויסייעו לניתוב התנועה בצורה מיטבית.

2.2.7 תחרות, פיתוח וייצור מוצרים מתחרים חליפיים למוצרי החברה

ניהול התנועה ברחבי הערים הוא תחום דינאמי, הכולל פתרונות רבים ומגוונים מלבד פיתוח מערכות תוכנה מבוססות בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים כגון רמזורים חכמים, כלי רכב אוטונומיים, תחבורה ציבורית וכד' כאשר בנוסף לחברה ישנם חברות נוספות המפתחות תוכנות שונות לניהול רמזורים ו/או רמזורים חכמים. פתרונות אלו והתחרות מצד חברות אחרות עלולות לנגוס בחלקה של החברה בשווקי היעד. לפרטים אודות תחרות ומוצרים תחליפיים למוצרי החברה ראה סעיף 3.8.2 לדוח זה להלן.

2.2.8 גורמי השפעה נוספים

לפירוט נוסף אודות השפעה אפשרית של גורמים חיצוניים על פעילות החברה, ראו פרק גורמי הסיכון בסעיף 3.28 להלן.

האמור לעיל בדבר הסביבה הכללית והגורמים החיצוניים המשפיעים ו/או העשויים להשפיע על אופי ופעילות החברה קיימות ו/או העתידית, מתבסס בעיקרו על הערכות ואומדנים סובייקטיביים של החברה, כפי שהם ידועים לה כיום. 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 עשויים 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 המערכת שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 3.28 לדוח.

3. חלק ג' - תיאור עסקי החברה לפי תחומי פעילות

3.1 מידע כללי על תחום הפעילות

למועד הדוח פועלת החברה בתחום פיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססות בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים אשר מאפשרות תחבורה חכמה ומיטבית בערים בדגש על שיפור זרימת התנועה, העדפת תחבורה ציבורית, רכבי חירום והגברת בטיחות משתמשי הדרך השונים בדגש על הולכי רגל. הפתרונות שמפתחת החברה מתעדים להביא לאופטימיזציה מיטבית של תזמון מערכת הרמזורים הפועלת במרחב הציבורי וכפועל יוצא מכך לזרימה מיטבית של משתמשי הדרך וזאת באמצעות ניתוח כולל של רשת הרמזורים, משתמשי הדרך ורמת הביקוש ברשת, וזאת ללא צורך בפריסת תשתיות פיזיות, חומרה יקרה וחפירת קווי תקשורת וגלאים.

להלן יתוארו מגמות, אירועים והתפתחויות בסביבת המקור כלכלית של החברה, שיש להם או צפויה להיות להם השפעה מהותית על התוצאות העסקיות או ההתפתחויות בחברה, או בתחום הפעילות שלה, ותפורטנה ההשלכות הצפויות בגינם על החברה.

3.1.1 מבנה התחום ושינויים החלים בו

תמרורי אזהרה הראשונים היו עששיות בצבעי ירוק ואדום שהותקנו בלונדון בשנת 1868 ונועדו עבור כרכרות רתומות לסוסים. באמצע המאה ה-19, עם התפתחות הרכבת, החלו לעשות שימוש בתמרורים כדי להסדיר את התנועה. ביום 05 באוגוסט 1914 הותקנו הרמזורים החשמליים הראשונים בקליבלנד אוהיו (ארה"ב) שהשתמשו בצבעים אדום וירוק. צבעים אלו יובאו ליבשה לאחר שנים שנעשה בהם שימוש כדי לסמן ימין ושמאל בכלי שיט. הצבע האדום סימל מאז ומתמיד סכנה ומלחמה בשל היותו זהה לצבע של הדם. הסימונים המוסכמים הראשונים היו שונים מהמקובל היום. הצבע הירוק סימן זהירות (בדומה לצהוב בימינו) והצבע ה"לבן", שהיה למעשה אור מעששית חשופה, סימן שניתן לנסוע. סימון זה גרם לתאונת רכבת קשה בשנת 1914 לאחר שהקטר זיהה מקור אור חשוף כתמרור "לבן" לבסוף הוחלף הצבע הלבן בירוק, תוך הוספת אור בצבע צהוב מהבהב כאות לצורך בזהירות.¹⁵

הרמזור הראשון בישראל הותקן בעיר חיפה, בפינת הרחובות הרצל-בלפור, בשנת 1949.¹⁶ כיום בכבישים רבים בארץ ובעולם יש עומסי תנועה המתאפיינים במהירויות נמוכות של כלי רכב הנעים בכביש, הארכת זמני הנסיעה, הגברת הצפיפות של כלי הרכב בכביש ובזבז דלק וכסף רב. יחד עם זאת, כיום יש שימוש ברמזורים רגילים המאפשרים לרכבים לנוע בדרכים ומווסתים את התנועה.

הרמזור נועד לאפשר זרימת תנועה יעילה ובטוחה ככל האפשר במערכת הדרכים, ע"י הפרדה בזמן בין התנועות הנוגדות בצומת.

לרוב, רמזורים המוצבים בצמתים עוקבים על צירי תנועה ראשיים, פועלים באופן מתוזמן אוטומטית, כך שניתן יהיה לנסוע על "גל ירוק" מבלי לעצור, אם נוסעים במהירות המותרת.

¹⁵ <https://bit.ly/3fh63fi>

¹⁶ <https://bit.ly/321npIU>

אף כי חלק מתפקידם של הרמזורים הוא להקל על עומסי תנועה, תכנון לקוי של מערכות רמזורים, שאינו מתחשב בעומסי התנועה המשתנים בצומת, עלול ליצור עומסים כבדים, כאשר תוכן "רמזור קצר" מידי בנתיב עמוס או בשעות העומס.

בשנים האחרונות חלה, כידוע, בוצעה קפיצה טכנולוגית בכל הנוגע למערכות אוטונומיות מבוססות בינה מלאכותית אשר משולבות בין היתר בכלי רכב.

לאור התפתחות הטכנולוגיה החלו חברות טכנולוגיה שונות, וביניהם החברה, לפתח פתרונות שונים שמטרתם לנהל את מערך התחבורה בערים ומטרופולינים בצורה מיטבית כגון פיתוח מערכות תוכנה מבוססות בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים, פיתוח רמזורים אדפטיביים המשתנים בזמן אמת בהתאם לעומסי התנועה לצד רמזורים חכמים שינהלו את התנועה לפי הביקוש.

בישראל במהלך השנים הוקם מרכז אחד להפעלת רמזורים בערים הגדולות, ומרכז נוסף, של נתיבי ישראל, לכבישים הבין-עירוניים, אולם כולם פועלים כבר עשרות שנים לפי מספר תוכניות הפעלה קבועות - לשעות הבוקר, לשעות אחר הצהריים ולשעות השפל. מערכת הבקרה מעבירה אוטומטית את הרמזור בין המצבים, כשבמקרה של עומס לא צפוי יכולים במרכז הבקרה רק לעבור בין התוכניות האוטומטיות, או לשלוח שוטר, שיעמוד בצמוד לארון ההפעלה של הרמזורים בצומת ויפעיל אותם ידנית. ההפעלה האוטומטית מבוססת על "ספירות תנועה" שנערכות, במקרה הטוב, אחת לשנה, ובמקרים רבים אחת לעשור.¹⁷ ע"פ US Access Board, נכון לחודש דצמבר 2018 היו בארצות הברית בלבד כ- 300,000 רמזורים, כאשר ברחבי העולם ישנם בשימוש מיליוני רמזורים. המגמה העולמית היא של גידול מתמשך בכמות הרמזורים לצד מגמת האורבניזציה שקיימת במדינות רבות בעולם.

18

נכון למועד דוח זה, כאמור לעיל, רמזורים עדיין פועלים על פי אותה מתודולוגיה המבוססת על תזמון קבוע, שפותחה לפני יותר ממאה שנים כאשר צורת הפעולה שלהם כמעט ולא השתנתה לאורך השנים. הרמזורים פועלים לפי תוכניות קבועות ורובם לא מסוגלים להגיב לשינויים בתנועה. כמו כן, גם בערים שמפעילות מרכזי בקרת רמזורים ניתן להפעיל מספר תוכניות פעולה שנקבעו מראש למצבים שונים.

בשנים האחרונות נוצר צורך פתרונות של שיפור זרימת התנועה, העדפת תחבורה ציבורית, רכבי חירום והגברת בטיחות משתמשי הדרך השונים בדגש על הולכי רגל לצד השמירה על איכות האוויר ומניעת זיהום.

תכנון אוטומטי של תוכניות רמזור אינו משתלב בקלות עם המתודולוגיות שקיימות בספרות ודורש חדשנות בתחום ידע ייחודי בשל מורכבותו הרבה. תכנון אוטומטי של תוכניות רמזור מושתת על פיתוח מתודולוגיית למידה באמצעות חיזוקים, ייצוג הסביבה וביצוע אופטימיזציה ותכנון אוטומטי של רמזורים אשר מתבסס על התובנות התחבורתיות שמועברות מהמרחב הציבורי.

כמו כן, להערכתה של החברה, בעקבות משבר הקורונה התייעל הצורך ליעול זרימת התנועה במרחב הציבורי, בדגש על "גלים ירוקים" לתחבורה הציבורית, שמירת תדירות

¹⁷ אבי בליזובסקי, רמזורים – המצאה בת 101 שנים שעשויה להתיישן בקרוב, "הידען", 5 באוגוסט 2015
¹⁸ <https://247wallst.com/economy/2018/12/10/the-traffic-light-turns-150-years-old/>

קבועה של הגעת התחבורה הציבורית לתחנות וזאת על מנת למנוע התגודדות בתחנות ואיי תנועה. כמו כן, המגמה הגלובלית לקידום טכנולוגיות ירוקות והפחתת פליטת פחמן מהווים כר פורה לקידום הפתרונות המוצעים ע"י החברה.

ככל שפיתוח מוצרי החברה יסתיים בהצלחה, בכוונת החברה, לפתח תוכנה מבוססת בינה מלאכותית (AI) אשר תאפשר תחבורה חכמה ומיטבית בערים בדגש על שיפור זרימת התנועה, העדפת תחבורה ציבורית, רכבי חירום והגברת בטיחות משתמשי הדרך השונים בדגש על הולכי רגל.

האמור לעיל בדבר מבנה תחום הפעילות והשינויים החלים בו מתבסס בעיקרו על הערכות ואומדנים סובייקטיביים של החברה, כפי שהם ידועים לה כיום. 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 השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכת שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 3.28 לדוח.

3.1.2 מגבלות חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על התחום

למועד הדוח החברה הינה חברת מחקר ופיתוח בתחום פיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססות בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים בצורה חכמה ומיטבית ואשר הינו חלק מענף התחבורה והבטיחות בדרכים.

למיטב ידיעת החברה, נכון למועד דוח זה חלים על המוצרים אותם מפתחת החברה מגבלות, חקיקה, תקינה או אילוצים מיוחדים כלשהם לצד תקנים שונים בהם נדרשים לעמוד המוצרים אותם מפתחת החברה וזאת על מנת שניתן יהיה לשווק ולמכור אותם. לפרטים נוספים אודות מגבלות ופיקוח החלים על החברה ראה סעיף 3.21 להלן.

3.1.3 שינויים בהיקף הפעילות, בתחום הפעילות וברווחיותו

שוק התחבורה העירונית בעולם גדל יחד עם המגמה של מעבר לערים ובעיקר למגה ערים בהן נחוצים פתרונות של שיפור זרימת התנועה, העדפת תחבורה ציבורית, רכבי חירום והגברת בטיחות משתמשי הדרך השונים בדגש על הולכי רגל לצד השמירה על איכות האוויר ומניעת זיהומים. להערכת החברה, מגמה זו מרחיבה את השוק הפוטנציאלי של החברה והגדלת ההזדמנויות העומדות בפניה וניתן לראות זאת בעקבות כניסה של שחקנים חדשים לפיתוח מערכות מבוססות בינה מלאכותית לניהול יעיל של התנועה בעיר ולתחום "הרמזורים החכמים" (כגון: No Traffic, Go Green, Rhythm Engineering, ITC, Siemens) והדרישה של ערים רבות בעולם לפתרונות אופטימיזציה מיטבית של תזמון מערכת הרמזורים הפועלת במרחב הציבורי וכפועל יוצא מכך לזרימה מיטבית של משתמשי הדרך השונים. לפרטים נוספים ראה סעיף 2.2.1 לדוח זה.

לפרטים נוספים אודות מבנה התחרות ראה סעיף 3.8 לדוח זה.

תחזיות והנחות החברה לעיל הן בבחינת מידע צופה פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס בחלקו על פרסומים פומביים שונים ובחלקו 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 אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 3.28 לדוח זה.

3.1.4 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות

שוק התחבורה העירונית בעולם גדל יחד עם המגמה של מעבר לערים ובעיקר למגה ערים דבר שיוצר גידול במשתמשי הדרך השונים ועומסי תנועה המתאפיינים במהירויות נמוכות של כלי הרכב הנעים בדרכים, הארכת זמני נסיעה, הגברת הצפיפות של כלי הרכב בכביש. לאור האמור לעיל, נוצר צורך ליצור מערכת חכמה אשר תמנע עומסי תנועה ותביא לניצול חכם יותר של הזמן בכביש ותנועת משתמשי הדרך השונים. לאור האמור לעיל, מעריכה החברה כי ישנה מגמה של התרחבות השוק הפוטנציאלי של החברה.

למיטב ידיעת החברה, נכון למועד דוח זה, היקף שוק הפתרונות לניהול התנועה במרחב הציבורי (כלל הפתרונות אשר כולל בין היתר פתרונות תוכנה, חומרה, פתרונות הכוונה, ניתוח תנועה, חישובי מסלול וכד') הוערך בשנת 2019 בכ- 30.6 מיליארד דולר ארה"ב והוא צפוי לצמוח בשיעור של כ- 13.6% לשנה עד לשנת 2024 אז הוא צפוי לעמוד על כ- 57.9 מיליארד דולר ארה"ב.¹⁹

על פי אנאליזה עדכנית של חברת Frost & Sullivan שוק תוכנות הבינה המלאכותית בתעשיית התחבורה צפוי לגדול מ-2.1 מיליארד דולר בשנת 2020 ל-4.7 מיליארד דולר בשנת 2025, עם שיעור צמיחה שנתי ממוצע של 17.5%.

לפרטים נוספים אודות המגמה בישראל ובעולם בתחום הפעילות ראה סעיף 2.2.1 לדוח זה. **תחזיות והנחות החברה לעיל בדבר התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות הן בבחינת מידע צופה פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס בחלקו על פרסומים פומביים שונים ובחלקו 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 אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 3.28 לדוח זה.**

3.1.5 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על התחום

החברה מעריכה כי ככל שתהיינה התפתחויות טכנולוגיות בשווקים הפוטנציאליים בהם החברה, ובייחוד כאלו שיביאו ליצירת טכנולוגיה וחדשנית שיש בה כדי להוות תחלופה עדיפה או מקבילה לטכנולוגיה פרי פיתוחה, עשויה להיות לכך השפעה מהותית על עסקיה העתידיים ועל תוצאות הפעילות העתידיות שלה.

להערכת החברה, המגמות וההתפתחויות הטכנולוגיות שחלו בשנים האחרונות כגון שימוש גדל בניתוח תופעות בתחומי הספקטרום השונים והרחבת השימוש בפרוטוקולי תקשורת²⁰ עקב התקדמות תחום התקשורת והדיגיטליזציה; יכולות דיאגנוסטיקה של המידע שמתקבל ממקורות שונים בזמן אמת ובמהירות; העברת נתונים רבים בצורה אלחוטית

¹⁹<https://www.marketsandmarkets.com/Market-Reports/traffic-management-market-1036.html>

²⁰ פרוטוקולי תקשורת הינם חומרה ותוכנה המתווספים לתוכנה על מנת שיוכלו להתקשר להעברת מידע וקבלת אינפורמציה מהמקורות השונים.

בזמן קצר ; שיפור אמינות הנתונים ופרוטוקול הפעולה המומלץ שמפיקות התוכנות השונות לצד שיפור אמינות העבודה ללא תקלות בסביבה קשה יכולים להשפיע על תחום פעילותה של החברה.

החברה משקיעה בפיתוח מוצריה ובהכנסת שיפורים ויכולות פורצות דרך נוספות למוצריה שישפיעו וייקחו חלק משמעותי בקידום והובלת הדרך בתחום פעילותה. כדי לקחת חלק משמעותי במגמות ולקדם את עצמה משפרת ומשלימה החברה את יכולות התוכנות הקיימות שלה וזאת במטרה להתמודד ולהוביל את המגמות וההתפתחויות הטכנולוגיות האמורות לעיל. בכוונתה של החברה להמשיך ולהציע ללקוחותיה תוכנות מובילות ברמה הטכנולוגית, ביכולות ובאמינות הנתונים ופרוטוקול הפעולה המומלץ המופק על ידם.

תחזיות והנחות החברה לעיל הינן בבחינת מידע צופה פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס בחלקו על פרסומים פומביים שונים ובחלקו 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 אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 3.28 לדוח זה.

3.1.6 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

בתחום פעילותה של החברה ניתן להצביע על מספר גורמי הצלחה קריטיים, המשפיעים על פעילותה ומעמדה של החברה :

3.1.6.1 חידושים ושיפורים טכנולוגיים להעלאת איכות ושיפור הביצועים של התוכנה יחד עם בניית ממשקים פשוטים וידידותיים להפעלת התוכנה.

3.1.6.2 השתתפות בהדגמות וניסויי ביצועים השוואתיים וכן פרסום ופעולות שיווק אחרות להעלאת המודעות לאיכות ולביצועים המיוחדים של מוצרי החברה.

3.1.6.3 השקעות שוטפות במחקר ופיתוח לשם יצירת מוצרים חדשים ושדרוג המוצרים הקיימים.

3.1.6.4 גמישות בייצור המוצרים והיכולת להתאימם לצרכי העיר ו/או המטרופולין.

3.1.6.5 תחום הפעילות הינו תחום הדורש ידע ייחודי ומומחיות במחקר ופיתוח תוכנות לניהול מערך התחבורה באופן מיטבי בערים .

3.1.6.6 עמידה בלוחות זמנים ואיכות התוכנה ויכולותיה.

3.1.6.7 יכולת לתמוך ולשמר לקוחות על מנת ליזום בפרויקטים חוזרים.

3.1.6.8 מקורות פיננסיים (פנימיים וחיצוניים) הדרושים למימון צרכי הון חוזר לביצוע הפרויקטים ופעילות המחקר והפיתוח.

3.1.6.9 איכות כוח האדם.

3.1.6.10 קבלת הגנה על נכסים לא מוחשיים, ובעיקר פטנטים הקשורים לטכנולוגיה אותה מפתחת החברה.

3.1.6.11 מוניטין לגבי איכות, אמינות וטיב המוצר.

לחברה ידע ויכולות טכנולוגיות ייחודיות הנובעות מניסיון וידע נרחב בפיתוח תוכנות לניהול מערך התחבורה באופן מיטבי בערים ומטרופולינים אותם היא מתרגמת לאפיוני פיתוח ודרישות מהמוצרים המפותחים על ידה. להערכת החברה, יכולות, מהירות ופשטות הקמת התשתית להתקנה ותפעול המוצר (מזעור המאמץ מצד הלקוח להשקעה מצידו בתהליך ההתקנה של המוצר) מהווה גורם קריטי להצלחה בתחום הפעילות. הצוות המוביל

של החברה הינו בעל ניסיון רב שנים בניהול ופיתוח של תוכנות לניהול מערך תחבורה וכן בעל היכרות עמוקה עם כלל הגורמים בשוק וצרכי השוק.

3.1.7 שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

נכון למועד דוח זה החברה הינה חברת מחקר ופיתוח בתחום פיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססות בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים בצורה חכמה ומיטבית. למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח אין חומרי גלם מהותיים שיידרשו לפעילותה ואשר עשויה להיות לחברה לגביהם תלות בספק בודד או במספר מצומצם של ספקים. המוצרים שמפותחים ונמכרים על ידי החברה דורשים שימוש ביחידות קצה שכוללת מצלמה, GPS ומודם (להלן: **"יחידת הקצה"**) אשר מעבירות את הנתונים שנאספים לתוכנה אשר מעבדת אותם ומפיקה את הפלט. אולם, לחברה אין כל חלק בייצור יחידת הקצה ומדובר על מוצר מדף שנרכש מספקים שונים. כמו כן, נכון למועד דוח זה מתבססת החברה על תשתית ענן Azure של חברת מיקרוסופט לפעילות של מוצריה מאחר ולערכתה מדובר, נכון למועד דוח זה, בתשתית מתאימה מבחינה טכנולוגית למוצריה של החברה והן לפיתוחה העסקי. יובהר כי, לחברה אין תלות בתשתית ענן Azure של מיקרוסופט או בכל תשתית ענן אחרת והיא יכולה לבצע התאמה של מוצריה לכל תשתית ענן.

3.1.8 מחסומי הכניסה והיציאה העיקריים של התחום ושינויים החלים בהם

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

חסמי כניסה:

3.1.8.1 מומחיות: מחסום הכניסה העיקרי נובע מהצורך בפיתוח מוצר ייחודי, ידע ותשתיות טכנולוגיות בתחום בו פועלת החברה, הכרוך בהשקעות גדולות במחקר ופיתוח.

3.1.8.2 כוח אדם איכותי: תחום המחקר והפיתוח מצריך כוח אדם בעל ידע מקצועי עדכני ומומחיות בין-תחומית, וכן יכולת לשלב בין תחומי הידע השונים לצורך פיתוח המוצר ויעילותו.

3.1.8.3 מימון: מחקר ופיתוח של טכנולוגיות חדשות לניהול מערך תחבורה דורש הון ראשוני גבוה. כמו כן, לאחר סיום פעולות המחקר והפיתוח עשוי להידרש הון נוסף לצורך הקמת מערך תפעול, שיווק והפצה.

3.1.8.4 רגולציה: למועד הדוח ולמיטב ידיעת החברה, על מנת שניתן יהיה לשווק תוכנה לניהול מערך תחבורה יש לקבל אישור רגולטורי ועמידה בהוראות תקינה. טכנולוגיות לניהול מערך תחבורה הינם חלק מענף התחבורה והבטיחות בדרכים ולכן עליהם לעמוד בדרישות תקינה ורגולציה מחמירות אשר מהווה חסם כניסה גדול לחברות תוכנה ו/או יצרנים שונים.

3.1.8.5 יצירת שיתופי פעולה: פריסת התשתית לצורך פעילות המוצרים אותם מפתחת החברה בצורה מיטבית דורשת שיתוף פעולה בין מספר רב של גורמים, ובכלל זה גופים פרטיים וגופים ממשלתיים. שיתוף הפעולה הכרחי על מנת שהמוצרים אותם מפתחת החברה ישיגו את התוצאה המיטבית ביותר ולכן בכל אחד משווקי היעד נדרש שותף אסטרטגי המסוגל לשלב בין הגורמים השונים.

3.1.8.6 מוניטין וניסיון: מיזמים בתחום התחבורה והתשתיות הינם מורכבים ועתירי עלויות, ועל כן המוניטין והניסיון של הגוף ממנו רוכשים מוצר מסוים מהווה חסם

כניסה. החברה מאמינה כי הניסיון והידע הטכנולוגי שצברה בתחום פעילותה יסייע למתג את החברה כמובילה בתחומה.

חסמי יציאה:

מיוזמים של תחבורה ותשתיות מאופיינים בהתקשרויות ארוכות טווח עם רשויות שונות. להערכת החברה, אין מחסומי יציאה מהתחום למעט התחייבויותיה של החברה בפני לקוחותיה לתקופת אחריות, תחזוקה, תמיכה והמשך ייצור מוצריה, בהתאם למקובל בשוק. נכון למועד דוח זה החברה מתחייבת בפני לקוחותיה לתקופת תחזוקה, תמיכה ואחריות אשר נקבעת בהתאם להסכם ההתקשרות עם הלקוח.

3.1.9 תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

לפרטים נוספים ראה סעיף 3.8 לדוח זה.

3.1.10 מבנה התחרות בתחום ושינויים החלים בו

לפרטים אודות מבנה התחרות בתחום הפעילות והשינויים החלים בו ראה האמור בסעיף 3.8 להלן.

3.2 מוצרים ושירותים

למועד הדוח פועלת החברה בתחום פיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססות בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים אשר מאפשרות תחבורה חכמה ומיטבית בערים בדגש על שיפור זרימת התנועה, העדפת תחבורה ציבורית, רכבי חירום והגברת בטיחות משתמשי הדרך השונים בדגש על הולכי רגל. הפתרונות שמפתחת החברה מתעדים להביא לאופטימיזציה מיטבית של תזמון מערכת הרמזורים הפועלת במרחב הציבורי וכפועל יוצא מכך לזרימה מיטבית של משתמשי הדרך וזאת באמצעות ניתוח כולל של רשת הרמזורים, משתמשי הדרך ורמת הביקוש ברשת, וזאת ללא צורך בפריסת תשתיות פיזיות, חומרה יקרה וחפירת קווי תקשורת וגלאים.

במסגרת מערכות התוכנה שמפתחת החברה נעשה ניתוח של כל הגורמים הפועלים במרחב הציבורי ואשר משפיעים על מערך התחבורה כגון: כמות כלי הרכב שעוברים ברמזור, סוג כלי הרכב, תאוצת כלי הרכב, תאוצה ושמירת המרחק, מפגעים שונים, תדירות הרמזור, כמות הולכי הרגל וכד'. כל הנתונים שמתקבלים מנותחים באמצעות מערכת מבוססת בינה מלאכותית שמסייעת לנהל את מערך התחבורה בצורה חכמה ומיטבית.²¹

בתרשים שלהלן ניתן לראות דוגמה לתהליך זרימת המידע בצומת בין יחידות הקצה השונות (בקר, גלאים, מצלמות וכלי רכב שונים):

²¹ <https://www.youtube.com/watch?v=kLs6kboGzew>

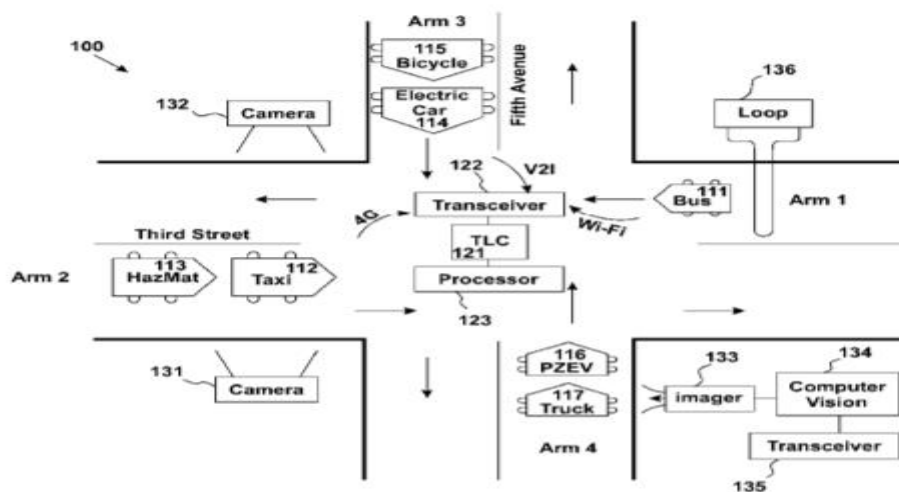


Fig. 1

להלן סטטוס פיתוח מוצרי החברה של שני קווי המוצרים :

3.2.1 TransEm: המוצר הראשון שהציעה החברה. מדובר בתוכנה לתכנון תוכניות רמזור מופעלות תנועה ועם מרכיבי העדפה לתחבורה ציבורית (תח"צ) ולחצני הפעלה להולכי רגל. התוכנה משמשת לתכנון, הצגה ובדיקה של תוכניות רמזור על ידי מהנדסי התנועה, לפני קבלת אישור להן מהרשויות הממונות ויישום בשטח. התוכנה נמצאת בשימוש ברכבת הקלה בירושלים ובמטרונית בחיפה, וכן בשימוש של מהנדסי תנועה ברחבי העולם. כמו כן, החברה ביצעה הדגמה של יכולותיה בעיר ניו יורק, ניו יורק, ארה"ב. במסגרת הדגמת יכולת החברה בעיר ניו יורק התבקשה החברה ליישם את יכולותיה על מקטע תחבורה, תוך בחינת קיצור זמן הנסיעה של התחבורה הציבורית באותו מקטע. תוצאות ההדגמה הוכיחה קיצור זמני התנועה של כ- 8%. מדידת יעילות שירותי החברה נעשית תוך בחינת קיצור זמן הנסיעה בתחבורה הציבורית (אוטובוסים) באחוזים אל מול הנתונים שהיו לרשות המקומית. התוכנה אף נמצאת בשלבי יישום מתקדמים ברחבי העיר אשדוד. בעבר נמכרו רישיונות שימוש לחברות הנדסת תנועה אירופאיות שיישמו באמצעות תוכניות רמזורים בערים ומדינות שונות ברחבי אירופה.

הידע והניסיון שנצבר בחברה במהלך השנים של עבודה על תוכנת ה- TransEm היווה בסיס מוצק לפיתוח מערכת ה- X Way במודל (SaaS). כמו כן, היישום בירושלים, חיפה וניו-יורק והתוצאות שהושגו סייעו לבניית המוניטין של החברה בתור ספק תוכנות טכנולוגיות לשיפור תחבורה.

נכון למועד דוח זה גרסה 8.1 של תוכנת TransEm זמינה לרכישה וזאת לאחר שביום 22 בינואר 2019, קיבלה החברה ממשרד התחבורה אישור כי תוכנה זו עומדת בדרישות משרד התחבורה בישראל וניתן להשתמש בה תכנון רמזורים בישראל. תוקף האישור הינו לשלוש שנים ממועד קבלתו.

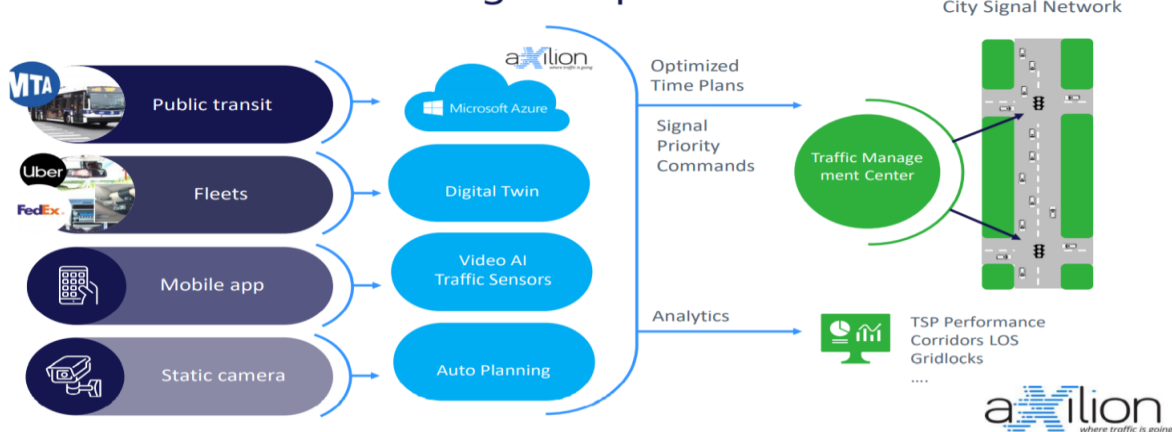
כמו כן, החברה מספקת שירותי תמיכה ותחזוקה ללקוחות שרכשו את רישיונות השימוש למוצר זה מעדכנת גרסאות מעת לעת ומגישה אותן לאישור משרד התחבורה בהתאם לנוהל המקובל.

מודל של סימולציה במערכת TransEm פותח בשיתוף המכון לחקר תחבורה בטכניון במסגרת תוכנית המגנטון בתמיכת רשות החדשנות מחודש יולי 2018 ועד חודש יוני 2020,

כמפורט בסעיף 3.12.2.2 להלן. המערכת מאפשרת הרצת סימולציה אשר מבוססת על מודל מזוסקופי²² שפותח בטכניון הנחיתו של פרופ' תומר טולדו (Toledo 2015). רמת הפירוט של תנועת הרכבים במודל זה נמוכה יותר מהמודלים המיקרוסקופיים המקובלים ובכך מאפשרת עלויות וזמני הרצה נמוכים בהרבה.

3.2.2 משפחת מוצרי X Way מבוססי בינה מלאכותית וסנסורים מבוזרים: משפחת מוצרים זו כוללת שלוש מערכות: מערכת ניטור (Monitoring), מערכת תיאום דיגיטלי (Digital Twin) ומערכת אופטימיזציה/תכנון אוטומטי לתזמון רמזורים דינאמי אשר מתבססות על מערכת ה- TransEm של החברה (לעיל ולהלן): **"משפחת מוצרי ה- X Way"**. משפחת מוצרי ה- X Way פועלת באמצעות איסוף מידע יומיומי ומתמשך מרכיבי קצה שמורכבים על רכבי תחבורה ציבורית, ציי רכב, אפליקציה ייעודית במכשיר סלולרי ומצלמות. המידע מועבר באמצעות תקשורת לתשתית הענן של מיקרוסופט. לאחר קליטת המידע בתשתית הענן הוא עובר ניתוח, עיבוד ותהליכים שונים אשר לאחריהם מופקות המלצות לשינויים בתוכניות הרמזורים והתאמת מערכות בקרת הרמזורים והרמזורים להמלצות שהתקבלו.

Axilion Solution AI SaaS - Edge Compute - Wireless



בתכנון מערכת מוצרי X Way שמה החברה דגש על אפשרות להתקנה פשוטה ותפעול פשוט של המוצר (מזעור המאמץ מצד הלקוח להשקעה מצידו בתהליך ההתקנה של המוצר) במטרה לספק ללקוח מוצר שדורש מינימום התערבות והתאמת תשתיות.

3.2.3 X Way Pulse - מערכת ניטור (Monitoring) וזיהוי צווארי בקבוק במערכת הרמזורים (להלן: "מערכת הניטור"): המערכת מסייעת בידי מהנדסי התנועה להבין את מידת יעילותם של תוכניות הרמזור בעיר ומשמשת אמצעי להבין את הבעיות התנועתיות והגורמים להן ולמקד את עבודת התכנון בבעיות אלו. מערכת זו נמצאת בשלב של גמר פיתוח וניסויי שטח.

²² מודל מזוסקופי: המודלים המקובלים לסימולציה (הדמיה) של בעיות תחבורה הם מקרוסקופי, מזוסקופי ומיקרוסקופי. המודל המזוסקופי הוא ברזולוציה בתחום הביניים. להבדיל ממודל מיקרוסקופי שהוא ברזולוציה של 1 מ' ודורש עבודה רבה של הכנת קלט המורכב מפרמטרים רבים מאוד להרצת הסימולציה, המודל המזוסקופי מפשט את עבודת הכנת הסימולציה ומקצר את זמן הריצה שלה ביחס למודל מיקרוסקופי.

מערכת הניטור היא מערכת IoT²³ המבוססת על ניתוח (מבוסס בינה מלאכותית) של סרטי וידאו המתקבלים ממצלמות דינמיות אשר מותקנות על רכבים שנוסעים ברחבי העיר (תחבורה ציבורית, רכבי עירייה וכו'). המערכת מזהה תובנות תחבורתיות ומציעה שיפורים/עדכונים לתכניות הקיימות על מנת לשפר את זרימת התנועה ולהוריד צווארי בקבוק. כל מצלמה מצוידת גם בGPS ומודם ומהווה יחידת קצה (edge device) חכמה עם יכולות חישוביות ביחידה עצמה (edge compute), אשר מעבירה את הסרטים שנאספים על הענן ושם נעשה ניתוח וידאו באמצעות רשתות למידה עמוקה (Deep Learning). נכון למועד דוח זה משתמשת החברה בשירותי ענן של חברת מיקרוסופט (Azure Cloud). ניתן לרכוש מערכת זו באופן נפרד ואין צורך לרכוש את מערכת התאום הדיגיטלי ו/או מערכת האופטימיזציה / תכנון אוטומטי לתזמון רמזורים דינמי.

3.2.4 X Way Twin - מערכת תאום דיגיטלי (Digital Twin) (להלן: "מערכת תאום דיגיטלי"):

מאפשרת מידול של רשת התחבורה בעיר תוך כיוול המודל באמצעות ספירות התנועה העדכניות ומטריצת מוצא-יעד אשר מתקבלות ממערכת הניטור.²⁴ המערכת מאפשרת למהנדסי התנועה להעריך את השפעתם של שינויים מוצעים (כגון ביטול פניה חופשית ימינה, אפשרות חציה רציפה של הולכי רגל וכו') על הציר כולו, הצמתים הסמוכים והצירים החוצים - טרם יישום השינויים בפועל. מערכת זו נמצאת בשלב פיתוח מתקדם. היעילות החישובית מאפשרת לא רק להעריך את העיכובים ורמת השירות המתקבלים עבור תוכניות רמזור ותנאי תנועה שונים אלא גם לבצע אופטימיזציה של הפרמטרים השונים ויישומם בתוכנית הרמזור. הסימולציה מסוגלת לטפל במשתמשי הדרך השונים, בתחבורה ציבורית, ברשת של צמתים סמוכים מתואמים כולל פונקציות של העברת מידע של גלאים בין הצמתים, אופסטים, גלים ירוקים בכיוון תנועה אחד או יותר. הסימולציה מכוילת בצורה אוטומטית על בסיס נתונים ומטריקות המופקים ממערכת הניטור. לקוח שמעוניין לקבל את מערכת התיאום הדיגיטלי חייב לרכוש את מערכת הניטור ולא ניתן לרכוש אותה באופן נפרד.

3.2.5 X Way Neural - מערכת אופטימיזציה/תכנון אוטומטי לתזמון רמזורים דינמי (להלן: "מערכת האופטימיזציה"):

מערכת המלצות אשר מספקת תוכניות רמזור אלטרנטיביות לרשת הרמזורים בעיר על בסיס מדידה דינמית ומבוזרת של רמות הביקושים, כלי הרכב השונים, הקיבולת של הכבישים ואופי הנהיגה של הנהגים. המערכת מבוססת על טכנולוגיה מתקדמת של למידה באמצעות חיזוקים (Reinforcement Learning). מערכת זו נמצאת בשלב מחקר ופיתוח, בתמיכת רשות החדשנות. מערכת זו הינה תוספת למערכת הניטור ומערכת התיאום הדיגיטלי. לקוח אשר מעוניין לרכוש מערכת זו חייב לרכוש את מערכת הניטור ומערכת התיאום הדיגיטלי ולא ניתן לרכוש אותה באופן נפרד. מערכת זו היא מערכת הוליסטית ומהווה עוד נדבך על מערכת הניטור ומערכת התאום הדיגיטלי. המערכת

²³ מערכת IoT: האינטרנט של הדברים (באנגלית: Internet of Things, או בקיצור IoT; המונח שנקבע על ידי האקדמיה ללשון העברית: מרשית הדברים), הוא רשת של חפצים פיזיים, או "דברים", המשובצים באלקטרוניקה, תוכנה וחיישנים המאפשרים תקשורת מתקדמת בין החפצים ויכולות איסוף והחלפת מידע. רשת זו צפויה להוביל לאוטומציה בתחומים רבים. האינטרנט של הדברים כולל בין השאר את תחומי "הבית החכם" ו"העיר החכמה".

https://he.wikipedia.org/wiki/%D7%94%D7%90%D7%99%D7%A0%D7%98%D7%A8%D7%A0%D7%98_%D7%A9%D7%9C_%D7%94%D7%93%D7%91%D7%A8%D7%99%D7%9D
<https://www.youtube.com/watch?v=mGILsqsw79I>

מספקת פתרון מקצה לקצה לכלל תהליך תכנון תכניות רמזור על כל שלביו מא' עד ת' (כפי שניתן לראות בתרשים הבא) - תכנון, סימולציה, ולידציה, יישום והטמעה ואנליזה.



האופטימיזציה מתבצעת באמצעות אלגוריתמים ייחודיים בשיטות של Deep Reinforcement Learning²⁵. המערכת מקבלת כקלט את תוכניות הרמזור הנוכחיות ושערוך תמונת המצב, כמויות הרכבים ואופי התנועה בעיר בפרקי זמן שונים, באמצעות סנסורים המותקנים על רכבים וסורקים את התנועה בעיר. על בסיס קלט זה המערכת מבצעת תהליך אופטימיזציה שמטרתו להזרים את התנועה בהתאם למדיניות העיר. מדיניות התנועה עשויה להשתנות בין עיר לעיר ובין אזורים שונים בעיר, ובסופו של תהליך מתקבלות תוכניות רמזור אלטרנטיביות בליווי סימולצית תנועה באמצעותה ניתן לבחון את טיב הפתרון.

המערכת, כמערכת X Way, ממשיכה לסרוק את השטח ולשפר את תוכניות הרמזור באופן מתמיד בהתאם לשינויי התנועה בעיר.

3.2.6 במהלך שנת 2020, ונכון למועד דוח זה, מבצעת החברה ניסוי ראשון בתחומי העיר תל אביב להוכחת יכולת של מערכת הניטור ומערכת התאום הדיגיטלי ובחינת יעילות רשת הרמזורים בצירים מרכזיים בעיר תל אביב. במסגרת הניסוי הותקנו עשרות מצלמות חכמות על רכבי תחבורה ציבורית (אוטובוסים, מוניות שירות וכד') וכן על מספר רכבים שכורים של החברה. לאור משבר הקורונה, מועד סיום הפיילוט נדחה.

ביום 14 בדצמבר 2020 חתמה אקסיליון על הסכם לפרויקט פיילוט בירושלים עם צוות תכנית אב לתחבורה של עיריית ירושלים, להוכחת יכולת של מערכת הניטור ומערכת התאום הדיגיטלי ובחינת יעילות רשת הרמזורים בצירים מרכזיים בעיר. בימים אלו החברה נערכת להתחלת יישום הפיילוט ברבעון שני 2021. הישום מתוכנן לכלול התקנת עשרות מצלמות חכמות על רכבי תחבורה ציבורית (אוטובוסים, מוניות שירות וכד'), רכבי פיקוח עירוניים וכן על מספר רכבים שכורים של החברה, ולהערכת החברה הוא יושלם עד חודש דצמבר 2021. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 14.12.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-127765).

יובהר כי מדובר בניסוי ראשוני בלבד של חלק ממשפחת מוצרי X Way הכוללת וכי עד להגעה למערכת שלמה ואופרטיבית נדרשים ניסויים ופעולות מחקר ופיתוח נוספים

²⁵ Deep Reinforcement Learning: אלגוריתמים אלה מבוססים על למידה עמוקה עם חיזוקים, שמהווה את אחד התחומים החדשניים ביותר בבינה מלאכותית. הלמידה נשענת על מרחב בינה חבוי ייחודי, רשתות Convolutional neural networks ייעודיות, רשתות Recurrent neural networks ייעודיות, רשתות Graph convolutional networks ואלגוריתם Game tree research ייעודי המפותחים במסגרת מערכת האופטימיזציה.

שלמועד הדוח אין ודאות לגבי תוצאותיהם. כמו כן, נכון למועד דוח זה טרם הושלם הניסוי ואין כל ודאות כי הוא יושלם בהצלחה ומה יהיו תוצאותיו. לפרטים נוספים אודות פעילות המחקר והפיתוח של החברה ראה סעיף 3.12 לדוח זה.

יובהר, כי לאור אופיה של החברה כחברת מחקר ופיתוח המצויה בתחילת דרכה ועל רקע העדר הוודאות בהצלחת פיתוח מוצרי החברה ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצרי החברה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הן נועדו עלולה השקעת החברה בפיתוח מוצריה לרדת לטמיון. כמו כן, תידרש החברה לגייס הון נוספים עד ליצירת תזרים מזומנים חיובי ממכירת מוצריה, אם בכלל, וככל שלא תצליח לגייס את ההון הנדרש ייתכן כי לא תצליח להמשיך בפעילותה. בנוסף, כל ההערכות והאומדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת פיתוח מוצרי החברה, מועדי ההשלמה, ביצוע פיילוט ותחילת ייצור ושיווק) 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 בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות מי מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 3.28 להלן.

3.3 פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים

נכון למועד דוח זה, המודל העסקי של החברה מתבסס על ארבעה סוגי הכנסות:

3.3.1 הכנסות ממכירת רישיונות לתוכנת TransEm: המכירה בוצעה עד כה במודל של רישיונות קבע, במחיר לרישיון עבור כל צומת מרומזרת. החברה סיימה את הפיתוח של תוכנה זו והיא מוטמעת בצמתים רבים ונמצאת בשימוש של מהנדסי תנועה ברחבי העולם. נכון למועד דוח זה גרסה 8.1 של תוכנת TransEm זמינה לרכישה וזאת לאחר שביום 22 בינואר 2019, קיבלה החברה משרד התחבורה אישור כי תוכנה זו עומדת בדרישות משרד התחבורה בישראל וניתן להשתמש בה תכנון רמזורים בישראל. תוקף האישור הינו לשלוש שנים ממועד קבלתו.

כמו כן, החברה מספקת שירותי תמיכה ותחזוקה ללקוחות שרכשו את רישיונות השימוש למוצר זה, מעדכנת גרסאות מעת לעת ומגישה אותן לאישור משרד התחבורה בהתאם לנוהל המקובל.

החברה מתעתדת למכור רישיונות אלו בעתיד במודל של רישיונות תקופתיים, המתומחרים במחיר עבור תקופת שימוש (מודל Software as a Service) כחלק ממשפחת מוצרי ה-X Way.

3.3.2 הכנסות ממכירת שירות תחזוקה לתוכנת TransEm: נמכר בחיוב שנתי, ובמסגרתו ניתנת תחזוקה שוטפת למערכת ולמשתמשיה. שירותי התחזוקה ניתנים באמצעות עובדי החברה.

3.3.3 שירותים מקצועיים Professional Services: שירותי תכנון רמזורים הניתנים ע"י עובדי החברה. שירותים אלה מתמקדים במרכיבי התכנון המורכבים (בדגש על לוגיקת העדפה). במתן שירותים אלה החברה משמשת כקבלן משנה של משרדי התכנון (מהנדסי תנועה) שעובדים מול הלקוחות (ערים ו/או מטרופולינים).

3.3.4 מכירת X Way Pulse מערכת ניטור (Monitoring) וזיהוי צווארי בקבוק במערכת הרמזורים: מכירה במודל SaaS, כמנוי תקופתי. בכוונתה של החברה למכור רישיון עבור כל שטח גאוגרפי אותו מכסות המצלמות המעבירות את המידע לתוכנה לענף. העלות

הגולמית המיוחסת למכירות מסוג זה היא בעיקרה תחזוקת המצלמות, סיוע בהקמה ותמיכה במשתמשים.

מבנה ההתקשרות שתבקש החברה לייצר במסגרת המכירה במודל SaaS יהיה מבוסס על תא השטח אותו תתבקש החברה לכסות ועל מספר הרמזורים המותקנים באותו תא שטח תוך שתמחור השירות יעשה בשים לב לתא השטח ולמספר הרמזורים המותקנים באותו תא שטח. אולם מובהר שנכון למועד הדוח גובש מודל ראשוני לתמחור שירותי ה- X Way אשר ייבחן בפועל בשוקי היעד. ולכן יתכנו שינויים במודל התמחור לאור תוצאות הפיילוט של מערכת ה- X Way של החברה ותוצאות תהליכי המכירה.

נכון למועד דוח זה, פיתוח משפחת מוצרי ה- X Way הינו בתהליך ולכן לא ניתן לדעת בדיוק מה שיעור הרווח הגולמי לכל אחד מהמוצרים במשפחה זו. החברה טרם ביצעה מכירות של מערכת X Way Pulse לניטור (Monitoring) וזיהוי צווארי בקבוק במערכת הרמזורים למעט ניסויים שונים ולכן אין ביכולתה להעריך את מידת הרווחיות של החברה ממכירת מערכת זו.

3.3.5 בשנת 2020, המשיכה החברה לפעול תחת מודל עסקי על פיו נמכרו רישיונות שימוש בתוכנת TransEm לתכנון רמזורים כרישיונות קבועים (Perpetual) עבור כל צומת. כמו כן, בגין כל רישיון שימוש שנמכר מתחייב הרוכש לשלם לחברה דמי תחזוקה שנתיים לטווח ארוך. בשנת 2021, מעבר להמשך מימוש החוזים הקיימים בישראל, בכוונתה של החברה למכור את משפחת מוצרי ה- X Way במודל חיוב שנתי בגין כל רישיון שימוש (Software as a service) שיירכש.

כל רישיון יימכר על בסיס השטח הגיאוגרפי אותו תכסה מערכת הניטור, תוך התחשבות בכמות הצמתים המרומזרים באותו תא שטח.

בכוונתה של החברה להציע לעיר ו/או המטרופולין אשר יביע התעניינות ברכישת מוצרי החברה שלוש (3) חבילות תוכנה במנוי שנתי כמפורט להלן:

מבילת מלאה	מבילת משודרגת	מבילת בסיסית	מודל
✓	✓	✓	X Way Pulse - מערכת ניטור מבוססת טכנולוגיית AI / למידה עמוקה אשר מפיקה "תובנות תחבורתיות" והמלצות לעדכון ושיפור תכניות הרמזור
✓	✓		X Way Twin - מערכת "תאום דיגיטלי" המאפשרת סימולציה והערכה של השפעת השינוי המוצע בתכנית הרמזור על המדדים השונים ברמת הציר, הצמתים הנסמכים והצירים החוצים
✓			X Way Neural - מודול תכנון המאפשר לרשות התמרור ל"סגור את המעגל" ולעדכן את תכנית הרמזור כולל הטמעת התכנית החדשה במנגנון בקר הרמזור

*הגדרה של יחידה תבצע במסגרת שלב ה-PreSale ותתבסס על כמות הרמזורים בתא שטח וגודל תא השטח (קמ"ר).

3.3.6 להלן נתונים אודות התפלגות הכנסות החברה ממוצרים אשר שיעורן מהווה 10% או יותר

מסך הכנסות החברה:

שם המוצר	לשנת 2020		לשנת 2019		לשנת 2018	
	הכנסה באלפי ש"ח	שיעור מסך הכנסות החברה	הכנסה באלפי ש"ח	שיעור מסך הכנסות החברה	הכנסה באלפי ש"ח	שיעור מסך הכנסות החברה
רישיונות TransEm	285	19%	5,220	81.7%	352	41.6%
תחזוקה לרישיונות TransEm	1,186	77%	840	13.1%	-	-
שירותי תכנון ואחרות	60	4%	331	5.2%	495	58.4%
סה"כ	1,531	100%	6,391	100%	847	100%

יובהר כי לאור אופיה של החברה כחברת מחקר ופיתוח אשר חלק ממוצריה מצויים בתחילת דרכם ועל רקע אי הוודאות בהצלחת פיתוחם ו/או בהחדרתם לשוק הרלוונטי ו/או בעלויות פיתוח מוצרי החברה ו/או בהצלחתם ו/או בהשגת המטרות לשמן הן נועדו עלולה השקעת החברה בפיתוח מוצרים אלו לרדת לטמיון. כמו כן, תידרש החברה לגיוסי הון נוספים עד ליצירת תזרים מזומנים חיובי ממכירת מוצריה, אם בכלל, וככל שלא תצליח לגייס את ההון הנדרש ייתכן כי לא תצליח להמשיך בפעילותה. בנוסף, תחזיות והנחות החברה לעניין הרווח הגולמי הינן בבחינת מידע צופה פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס בחלקו 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 אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 3.28 לדוח זה.

3.4 מוצרים חדשים

למועד הדוח, החברה שוקדת במקביל על השלמת הניסויים למערכת הניטור ומערכת התאום הדיגיטלי וכן על פיתוח מערכת האופטימיזציה/תכנון אוטומטי של רמזורים, כמפורט בסעיף 3.2 לעיל. עם זאת, וכמקובל בחברות טכנולוגיה, במקביל להשלמת פיתוח המוצרים הקיימים, וככל שיהיו בידיה המשאבים הדרושים לכך, בכוונת החברה, נכון למועד הדוח להמשיך ולהשקיע בפיתוח מערכות חדשות ומתקדמות כגון מערכת תמחור דינמי של אגרת גודש. כמו כן, מתוך מאגרי המידע של החברה ניתן יהיה לבנות, יחד עם לקוחות החברה, מאגר של שירותים/מוצרים המבוססים על מאגרי המידע של החברה.

3.5 לקוחות

הלקוחות הקיימים ו/או הפוטנציאליים של החברה משתייכים למגזר המוניציפלי והממשלתי - עיריות, רשויות תחבורה ממשלתיות²⁶ ו/או פדרליות ומשרדי תחבורה ברחבי תבל כאשר משתמשי הקצה במוצרי החברה עצמם הם מהנדסי התנועה. לאור העובדה שקיים שוני בין טריטוריות שונות באשר לגורם המפקח/ אחראי על תוכניות הרמזורים בכל עיר הרי שההתקשרות נעשית אל מול הגורם הציבורי האחראי על תוכניות הרמזורים כאשר בהחלט יתכן שישנו יותר מגורם ציבורי אחד אשר מנהל/ מפקח על ההתקשרות האמורה. לדוג', בישראל, ההתקשרות החברה בכל הנוגע למתן השירותים נעשית מול שלוחות של משרד התחבורה וגופי הביצוע העירוניים כאשר בעיר ירושלים ההתקשרות נעשתה אל מול תוכנית אב לתחבורה (ירושלים) ובעיר חיפה ההתקשרות הינה מול נתיבי ישראל ונתיבי איילון. לאור העובדה כי מדובר בחברות ממשלתיות הרי ששינה מעורבות של משרד התחבורה ומורכבות בירוקרטית בביצוע ההתקשרויות האמורות.

²⁶ רשויות תחבורה ממשלתיות : חברה ממשלתית שאמונה על מימוש תוכניות העבודה בהתאם להנחיות משרד התחבורה (בישראל קיימות מספר חברות מוכרות כגון נתיבי ישראל, חוצה ישראל, רכבת ישראל, נתי"ע, נתיבי איילון, מוריה ויפה נוף).

לפרטים נוספים אודות מערך השיווק וההפצה אשר דרכו מוכרת ומשווקת החברה את מוצריה ראה סעיף 3.6 לדוח זה.

מהנדסי התנועה יכולים להשתמש במוצרי החברה כגורם התכנון האחראי על יצירת תכנית הרמזור ועדכונה והן כגורם האחראי על הבקרה ו/או הבדיקה של תכנית הרמזור שנוצרה ע"י מהנדס התנועה תוך הרצת אמולציה²⁷ הבדוקת מגוון רחב של תרחישים על מנת לוודא את תקינות התכנית המוצעת במרחב משמעותי של מצבים.

משתמש נוסף הוא קבלן הרמזורים המבצע גם הוא הרצה של תרחישי בדיקה טרם יישום והטעמה של תכנית הרמזור במנגנון בקר הרמזור בפועל.

ברמה התפעולית, הרעיון הוא כי המערכת תבצע אופטימיזציה ותכנון אוטומטי של תכניות רמזורים על בסיס התובנות התחבורתיות שמתגלות בשטח - תעצים את תכולת העיסוק של מהנדס התנועה. מהנדס התנועה יוכל לקבל באופן מיידי המלצות לעדכון התכניות, יחד עם קישור לקטעי הוידאו בנתיב התנועה הרלוונטי והצגת הסימולציה של השינוי הצפוי וההשלכות שלו. כמו כן, תוכל המערכת לספק תמונת מצב מצרפית (אגרגטיבית) לדרג הניהולי בעירייה אודות סטטוס הגודש, הבעיות שזוהו ופתרון, כולל התייחסות להיבטי איכות הסביבה.

נכון למועד דוח זה, הלקוחות המהותיים של החברה (אשר רכשו רישיון שימוש לתוכנת ה-TransEm) הם: תכנית אב לתחבורה (ירושלים), נתיבי ישראל ונתיבי איילון. לפרטים נוספים אודות ההסכמים שנחתמו עם תכנית אב לתחבורה (ירושלים), נתיבי ישראל ונתיבי איילון ראה סעיף 3.22 לדוח זה.

הלקוחות הסופיים (משתמשי הקצה) של החברה הינם מהנדסי תנועה בישראל ורחבי העולם (אירופה וארה"ב) וכן קבלני רמזורים בישראל.

להלן פירוט הכנסות הקבוצה מלקוחות אשר הכנסותיהם מהוות 10% או יותר מסך הכנסות הקבוצה לשנת 2020 תוך השוואה להכנסות משנת 2019 (אלפי ש"ח):

לקוח	לשנת 2020		לשנת 2019	
	הכנסה באלפי ש"ח	שיעור מסך הכנסות החברה	הכנסה באלפי ש"ח	שיעור מסך הכנסות החברה
תכנית אב לתחבורה, העמותה לתכנון, פיתוח ושימור	780	50.98%	4,585.29	71.75%
חברת יפה נוף, תחבורה, תשתית ובנייה בע"מ	683	44.64%	1,220.40	19.10%

תחזיות והנחות החברה בנוגע ללקוחות פוטנציאליים של החברה הינן מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה שלהחברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי הפיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או אי עמידת המוצרים ביעדיהם ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 3.28 להלן.

²⁷אמולציה: היא היכולת של התקן חומרה או תוכנה לדמות תוכנה אחרת, על מצע חומרתי מסוים
<https://he.wikipedia.org/wiki/%D7%90%D7%9E%D7%95%D7%9C%D7%A6%D7%99%D7%94>

3.6.1 **כללי**

החברה משתמשת בערוצי שיווק שונים על מנת להפיץ את מוצריה כגון שיתופי פעולה עם חברות מובילות (בעיקר כאלו שפועלות בתחום החדשנות ופתרונות לערים חכמות בדגש על תנועה במרחב הציבורי), שיווק ישיר באמצעות מערך השיווק של החברה, השתתפות בכנסים מקצועיים בישראל ובעולם בהם מציגה החברה את הטכנולוגיה פרי פיתוחה ויתרונותיה, עבודה מול יועצי ומהנדסי תנועה וכד'.

נכון למועד דוח זה, החברה מעסיקה מנהל מכירות ושיתופי פעולה לאירופה, מנהל מכירות ושיתופי פעולה MENA (Middle East & North Africa), מנהל תחום Customer Success, מנהל פיתוח עסקי ומנהלת תוכן שיווקי.

החברה סבורה כי הכרת השוק בו היא פועלת ואשר מבוססת על פעילותה של החברה בעשור האחרון בפיתוח תוכנה לתכנון תוכניות רמזור מורכבות אשר מיושמות במאות צמתים בעולם וכן התוצאות שמשיגים מוצרי החברה שנמצאים בשימוש ברכבת הקלה בירושלים (פרויקט שהעפיל לגמר בתחרות שנערכה בכנס "ערים חכמות" בשנת 2019 בברצלונה)²⁸ ובמטרונית בחיפה מהווים אף הם אמצעי שיווק של החברה.

3.6.2 **שיתוף פעולה עם חברת מיקרוסופט העולמית**

בחודש יולי 2019 חתמה החברה על הסכם "שותף מיקרוסופט" (להלן: "**הסכם מיקרוסופט**"), לרבות השתתפות בתוכנית IP Co-Sell עם חברת מיקרוסופט העולמית (הסכם מכירה משותפת של מוצרי החברה באמצעות מערך המכירות של מיקרוסופט) ואשר במסגרתו החלה החברה שיתוף פעולה אסטרטגי עם חברת מיקרוסופט העולמית. במסגרת שיתוף פעולה זה, צוות של החברה עובד יחד עם צוותים של מיקרוסופט בפיתוח פונקציות חדשות ושיפור היכולות של מוצרי החברה (ובכלל זה פיתוח יכולות נוספות למוצרי החברה בתחום העיר החכמה, הרחבת יכולת המכירה למגזר הציבורי – ממשלתי והציבורי – עירוני, שיפור יכולות ופתרונות הענן וכד'), לימוד השוק אליו פונים מוצרי החברה והתאמתם לצרכי השוק.

החברה הוכרה בשנת 2020 כאחת השותפים המובילים של מיקרוסופט העולמית בקטגוריית AI and Machine Learning²⁹. החברה גם מוכרת כאחד מהפתרונות המובילים של מיקרוסופט בתחום Smart Cities, כאשר מיקרוסופט מקדמת את מכירתה לערים, מטרופולינים ומדינות ברחבי העולם.

כמו כן, במסגרת שיתוף הפעולה שמתקיים בין הצדדים צוותי המכירות של מיקרוסופט מציעים ללקוחות קיימים של מיקרוסופט וכן לערים ומטרופולינים את מוצרי החברה כפתרון המועדף לערים ומטרופולינים שמחפשים תוכנות חכמות לניהול מערך התחבורה תוך כדי מיצוי הקשרים הקיימים של מיקרוסופט עם מקבלי החלטות בערים

²⁸ <https://www.jerusalem.muni.il/he/newsandarticles/municipalitymessages/public-transportt-in-jerusalem/>
²⁹ <https://news.microsoft.com/2020/07/13/microsoft-announces-2020-partner-of-the-year-awards-winners-and-finalists>

ומטרופוליניים.

בנוסף, מוצרי החברה מוצעים למכירה דרך החנות של שירות הענן של מיקרוסופט (Microsoft Azure)³⁰ דבר שמאפשר ללקוחות קיימים של מיקרוסופט לרכוש את מוצרי החברה ישירות ממיקרוסופט ללא צורך בהתקשרות ישירה מול החברה.³¹

במסגרת שיתוף הפעולה שמתקיים בין הצדדים, החברה מבצעת הדרכות בנוגע למוצרי החברה לצוותים של מיקרוסופט שפועלים בתחום העיר החכמה וצוות השיווק של החברה פועל בצמוד לצוותי המכירות של מוצרי הענן של מיקרוסופט ואף מול לקוחותיהם במטרה להגביר את המודעות למוצרי החברה והפתרונות שהם מעניקים.³²

הסכם מיקרוסופט הינו לתקופה בלתי קצובה, וכל צד רשאי להביא את ההסכם לידי סיום בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 30 ימים או באופן מידי בקורות הפרה מהותית של מי מהצדדים.

להערכת החברה, שיתוף הפעולה עם מיקרוסופט משקף את האמונה של חברת מיקרוסופט בפתרון הטכנולוגי ובקו המוצרים של החברה.

נכון למועד דוח זה, לחברה יש תלות בשיתוף הפעולה עם מיקרוסופט וזאת מכיוון שנכון למועד דוח זה מוצרי משפחת ה-X Way של החברה עובדים אך ורק באמצעות שירות ענן Azure של חברת מיקרוסופט. ביטול שיתוף הפעולה עם מיקרוסופט עלול להשפיע לרעה על פעילותה של החברה וכן יאלץ את החברה להוצאה כספית ככל ויהיה צורך להתאים את משפחת מוצרי ה-X Way לעבודה באמצעות שירות ענן אחר.

כמו כן, קיים סיכון כי ישנן ערים ו/או מטרופולינים שמקבלים שירותי ענן מספק ענן אחר (כגון AWS או GCP) דבר שיהווה מכשול לפני התקשרות. בכוונת החברה לבחון את המשמעות והאפשרויות העומדות בפניה על מנת לאפשר למוצרי החברה לעבוד גם באמצעות קבלת שירותי ענן מספקים אחרים ולאור ממצאי בחינה זו לכלול נושא זה בתוכנית העבודה של פעילות המחקר והפיתוח שלה. נכון למועד דוח זה, טרם נבעו לחברה מכירות משיתוף הפעולה עם חברת מיקרוסופט.

3.6.3 שיתוף פעולה עם חברת Transdev העולמית

ביום 14 בינואר 2021 נשלח לחברה מזכר הבנות בלתי מחייב בין אקסיליון לבין קבוצת Transdev להקמת פיילוט להקמת "עיר דיגיטלית תאומה" מבוססת על תשתית ענן Azure של מיקרוסופט לניהול מערך תחבורה בעיר ריימס (Reims), צרפת וזאת באמצעות מצלמות וידאו מבוססות בינה מלאכותית של אקסיליון. במסגרת מזכר ההבנות הבלתי מחייב נקבע כי אקסיליון תספק ל-Transdev מצלמות מבוססות בינה מלאכותית (להלן: "המצלמות") אשר יותקנו על רכבי התחבורה הציבורית שמפעילה Transdev בעיר ריימס, צרפת ואשר באמצעות המידע שייאסף מהם תבנה ה"עיר דיגיטלית תאומה" ויופקו דוחות בדבר מצב התחבורה בעיר.

במסגרת הפרויקט תיבדק ההיתכנות הטכנולוגית של אקסיליון והיכולת שלה לסייע בניהול

³⁰ https://azuremarketplace.microsoft.com/en-us/marketplace/apps/axilionltd.transsem_1

³¹ סרטון משותף של החברה ומיקרוסופט <https://www.youtube.com/watch?v=kLs6kboGzew>

³² https://www.prweb.com/releases/city_of_jerusalem_axilion_smart_mobility_and_microsoft_azure_are_finalist_at_the_smart_city_expo_award_2019_mobility_category/prweb16736901.htm

וכן <https://cloudblogs.microsoft.com/industry-blog/government/2019/11/18/innovation-now-for-the-smart-city-of-tomorrow/>

התחבורה בצורה אפקטיבית על בסיס הנתונים שיתקבלו מהמצלמות מבוססות הבינה המלאכותית שתספק החברה וזאת, בין היתר, מתוך מטרה להפחית את זיהום האוויר, שיפור יעילות הצי, הגברת הבטיחות והעלאת כמות הנוסעים בתחבורה הציבורית. יובהר כי, היעדים הסופיים והמטרות של הפרויקט טרם נקבעו. לפרטים נוספים ראה דיווח מידי של החברה מיום 14.01.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-006645). נכון למועד דוח זה החברה נערכת לימים התקנת המערכת במהלך הרבעון השני של שנת 2021.

3.6.4 ניתוח SWOT³³

ניתוח זה של סביבת הארגון והגורמים המשפיעים בא על מנת לגבש את הבסיס לתכנית העסקית והשיווקית.

חוזקות	הזדמנויות
הורדת הגודש והפחתת זיהום אוויר במידה ניכרת	כל נושא "העיר החכמה" וניהול תנועה חכם במרחב הציבורי הם נושאים חמים שנמצאים במוקד תחומי העניין במדינות רבות בעולם (לדוגמה במצע העדכני שפרסם נשיא ארה"ב הנבחר) ובעלי חשיבות רבה לטיפול מידי בעיקר מתוך רצון להפחית את זיהום האוויר. ³⁴
פתרון שמעניק מענה אינטגרטיבי תחת חבילה אחת לכלל שלבי תוכנית הרמזור	שיתוף הפעולה האסטרטגי עם חברת מיקרוסופט מאפשר לחברת מיקרוסופט למצב את עצמה כחברה שמציעה פתרון מרכזי לתחבורה בעיר חכמה ובאמצעות זו להגדיל את צריכת שירותי הענן שלה. עבור החברה שיתוף הפעולה עם מיקרוסופט מאפשר למנף את כוח המכירות העצום של מיקרוסופט על כלל יתרונותיו.
שותפות אסטרטגית עם חברת מיקרוסופט העולמית	
חולשות	איומים
מוצר חדש	התנגדויות של מהנדסי תנועה ובעלי עניין שונים.
חדירה של שימוש בפתרונות מבוססי בינה מלאכותית (AI) בשוק התחבורה היא עדיין בראשיתה.	הסתמכות על מיקרוסופט כספק יחיד של שירותי ענן לצד הצורך לתת מענה לשירותי ענן מתחרים בעתיד.
נדרש "לחנך" את הלקוחות לעובדה שניתן לעדכן את תוכנית הרמזור באופן שוטף. נכון למועד זה מקובל כי תכנון תוכנית רמזור מבוצע אחת בכל 5 עד 10 שנים.	התמודדות עם רגולציה.

העקרונות המנחים לתכנית השיווקית יהיו מינוף ההזדמנויות (שת"פ עם מיקרוסופט) תוך מזעור האיומים ע"י שת"פ עם שחקנים נוספים בשוק התחבורה (מפעילי תחבורה ציבורית מובילים בשוק).

3.6.5 תכנית שיווקית

נכון למועד דוח זה, בכוונת החברה להתמקד בשני ערוצים מרכזיים ביציאה לשוק עם מערכת הניטור ומערכת התאום הדיגיטלי (לפרטים נוספים אודות מערכת הניטור ומערכת התיאום הדיגיטלי ראה סעיף 3.2.6 לעיל):

3.6.5.1 מכירה לערים גדולות, רשויות מטרופוליניות ומדינות בעולם תוך מינוף שיתוף הפעולה האסטרטגי עם מיקרוסופט (לפרטים נוספים אודות שיתוף הפעולה עם מיקרוסופט ראה סעיף 3.6.2 לעיל).

3.6.5.2 שיתופי פעולה עם חברות ו/או גורמים מרכזיים הפועלים בשוק התחבורה כמו מפעילי תחבורה ציבורית, מוניות, חברות השכרת רכב, מפעילי שירותי הסעות, רכבי עירייה, ודומיהם אשר שיתוף הפעולה יותקנו הסנסורים הדינמיים (יחידות הקצה) על צי כלי הרכב של חברות אלו ברחבי העולם.

³³ Strengths, Weaknesses, Opportunities, Treats מודל רוח לתכנון וניהול אסטרטגי ולבחינת יכולת של ארגון לייצר יתרון תחרותי בסביבה בו הוא פועל. השיטה מנתחת את הסביבה הפנימית והיצונית של הארגון, ועל בסיס הניתוחים מעריכה את סיכוייו של הארגון להצליח. ³⁴ <https://joebiden.com/clean-energy>

3.6.5.3 כחלק מהתוכנית השיווקית מנהלת החברה דיאלוג עם השוק (מהנדסי תנועה, קבלני רמזורים, חברות הפועלות בשוק התחבורה) על מנת שישתמשו במוצרי החברה במסגרת פרויקטים שנעשים על ידם. כמו כן, במסגרת התוכנית השיווקית בכוונתה של החברה לשים דגש על התוצאות של מוצרי החברה שנמצאים בשימוש במטרונית בחיפה והרכבת הקלה בירושלים³⁵.

תחזיות והנחות החברה פעילות שיווק וההפצה העתידיות שלה ושיתופי פעולה הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה שלהחברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי הפיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או אי עמידת המוצרים ביעדיהם ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 3.28 להלן.

3.7 צבר הזמנות

3.7.1 נכון למועד דוח זה, אין לחברה צבר הזמנות בגין איזה מהמוצרים הנמכרים על ידה. לפרטים אודות הסכמים שחתמה החברה עם תוכנית אב לתחבורה, נתיבי ישראל ונתיבי איילון ראה סעיפים 3.22.1 ו- 3.22.2 בהתאמה.

3.7.2 נכון למועד דוח זה, מציעה החברה ללקוחותיה לרכוש את תוכנת ה- TransEm (לפרטים נוספים אודות מוצר TransEm ראה סעיף 3.2.1 לעיל) וכן את מערכת הניטור ומערכת התיאום הדיגיטלי (לפרטים נוספים אודות מערכת הניטור ומערכת התיאום הדיגיטלי ראה סעיף 0 לעיל) ממשפחת מוצרי ה- X Way. מאמצי המכירה של מערכת הניטור ומערכת התיאום הדיגיטלי נמצאת בראשית דרכה כאשר החברה בונה תוכנית מכירה גלובלית למוצרים אלו יחד עם חברת מיקרוסופט ושותפים אחרים כגון חברת Transdev (עמה יש לחברה מכתב הצהרת כוונות). כמו כן, החברה החלה ביישום פיילוטים ראשונים ביחד עם מיקרוסופט ושותפים עסקיים נוספים באירופה ובארה"ב. ברוב הערים הגדולות, תהליך המכירה של מוצרים אלו ידרוש השתתפות במכרז שיפורסם (ככל שיפורסם) כאשר אין כל ודאות כי החברה תזכה באיזה מהמכרזים שיפורסמו.

3.8 תחרות

3.8.1 משפחת מוצרי ה- X Way שמפתחת החברה, בדגש על מערכת האופטימיזציה ותכנון אוטומטי של תכניות רמזור, אשר למיטב ידיעת החברה היא פורצת דרך בתחומה. נכון למועד דוח זה, תוכנית רמזור מורכבת מכמה שלבים: (1) תכנון (2) סימולציה (3) יישום והטמעה (4) אנליזה (להלן יחדיו: "**תכנית הרמזור**") כאשר לכל שלב בתוכנית הרמזור ישנם מספר חברות שנותנות פתרון טכנולוגי לצורך שאותו שלב מקים.

3.8.1.1 תכנון: במסגרת התכנון מהנדס התנועה קובע את מיקום הרמזור, ממפה את הגישות השונות לצומות, קובע את סדר המופעים וזמני הפינוי, קובע את מיקום הגלאים, קובע את זמן המחזור ומתכן את התוכניות הפעלה השונות. בצמתים

³⁵ <https://customers.microsoft.com/en-us/story/820930-axilion-smart-spaces-azure>

שכוללים העדפה לתח"צ, אחראי המתכנן גם על כתיבת לוגיקה לאופן מתן ההעדפה עם זיהוי כלי הרכב אותו יש לתעדף (רכבת קלה/ אוטובוס וכו'). עם סיום התכנון עוברת התכנית לבדיקה ע"י מתכנן אחר והרצת תרחישים, גם ע"י קבלן הרמזורים. לאחר מכן מוגשת התכנית לאישור משרד התחבורה.

נכון למועד דוח זה, הגישה הקיימת בשוק היא שכל צומת מתוכנן באופן פרטני (Stand Alone) ואין הסתכלות על המסלול המלא מתוך מטרה לייצר "גלים ירוקים". תכנון תכניות רמזור מתבצע אחת למספר שנים (תדירות ממוצעת על אחת ל-5-10 שנים ברוב העולם) כאשר התכניות מתבססות על ספירות תנועה ישנות ונקודתיות אשר אינן מייצגות את כמות הרכבים בפועל בימים שונים לאורך שעות היממה השונות. כפועל יוצא מכך, תוכניות הרמזור שמתקבלות ומיושמות בפועל אינן אופטימליות מבחינת זרימת התנועה וגורמות לעיכובים מיותרים לרכבים, גלישת תורים, חסימות צמתים ועוד.

נכון למועד דוח זה ניתן למצוא מספר פתרונות טכנולוגיים המעניקים למהנדסי התנועה מענה לשלב התכנון כגון תוכנת Lisa של חברת S&W, תוכנת Crossig של חברת Gevas³⁶ ועוד.

להערכתה של החברה, מוצר ה- TransEm שלה עדיף על כלי התכנון של המתחרים הן ברמה הטכנולוגית (פוטנציאל בתחום מנגנוני פיצוי לתנועה חוצה כמפורט בסעיף 3.13.1 להלן), ברמת ממשק המשתמש, משך זמן התכנון והן היבטי סייבר ואבטחת מידע. ניתן למצוא מספר פתרונות כמענה לאוכלוסיית מהנדסי התנועה.

3.8.1.2 סימולציה: בעוד המיקוד של הבדיקות והרצת התרחישים בשלב התכנון הוא על

היבטי בטיחות, היבט חשוב נוסף לבחינת יעילות וטיב התכנון הוא בבחינת הביצועים הצפויים בשטח. לשם כך נעזרים מהנדסי התנועה בתוכנות לסימולציה (הדמיה) של זרימת התנועה ברמת צומת בודד/ציר של מס' צמתים/כלל העיר. תוכנות תכנון מתחרות מציעות מימשק לתוכנות מיקרוסימולציה מסחריות קיימות אולם אלה הן יקרות, השימוש בהן מורכב ודורש ידע ספציפי והן "כבדות" מבחינת חישוביות ודורשות זמן הרצה גבוה לצורך הצגה גרפית ויכולות עיבוד מכמה נקודות מבט. כפועל יוצא מכך, העבודה הנדרשת ממהנדס התנועה על מנת לייצר סימולציה ברמה גבוהה היא רבה וזאת עקב מספר עצום של פרמטרים נוספים שלא מופיעים במודל שעליו להזין לתוכנה. בהתאם, מעבר לעלות רישיונות התוכנה בתוכנות הללו נדרשת עבודה מקצועית של מהנדס התנועה שכרוכה בעלות גבוהה מאוד (שיכולה להגיע למאות אלפי ש"ח לסימולציה).

נכון למועד דוח זה ישנם בשוק מספר חברות אשר מוכרות תוכנות לביצוע

³⁶ חברת Gevas הינה חברה גרמנית אשר מפתחת ומוכרת תוכנות לתכנון רמזורים. עיקר פעילותה הינו במרכז אירופה (גרמניה, אוסטריה, שווייץ וכד'). לפרטים נוספים ראה: <https://gevas.eu/en/>

סימולציה לתכנון התנועה כאשר החברות המובילות הינם חברת PTV Group³⁷ ותוכנת Vissim פרי פיתוחה וחברת Aimsun³⁸ אשר מספקת שירותי סימולציה. מרכיב הסימולציה במערכת התאום הדיגיטלי של החברה פותח במסגרת תוכנית מגנטון בשיתוף המכון לחקר תחבורה בטכניון ובתמיכת רשות החדשנות והוא מבוסס על מודל סימולציה מזוסקופי אשר מקל ומייעל משמעותית על תהליך הכנת הסימולציה. בנוסף, ישנה אינטגרציה מלאה בין מודל הסימולציה למודול התכנון והם נמצאים תחת אותו כלי דבר שמפשט ומקצר משמעותית את תהליך התכנון שמבצע מהנדס התנועה ומשפר את איכות התוצר הסופי שמופק.

3.8.1.3 **יישום והטמעה:** לאחר שתכנית הרמזור מאושרת, נדרש להטמיע אותה בתוך המנגנון של בקר³⁹ הרמזור. דרך אחת להטמיע את התכנית בבקר הרמזור היא באמצעות תכנות כ"י תכנת הבקר, בהתאם לחוברת הרמזור אשר מופקת כקובץ PDF מתוכנת התכנון. דרך זו מבוססת על עבודה ידנית ולפיכך נוצר סיכון לטעויות ואי תאימות בין התכנית עצמה למה שתוכנת בפועל בבקר הרמזור. בנוסף, ספקי החומרה של בקרי הרמזורים מאפשרים לבצע הטמעה/צריבה של קובץ תכנית הרמזור (כקובץ קוד התומך בשפות תכנות סטנדרטיות כגון C או JAVA) שמעביר מהנדס התנועה אל תוך המנגנון של הבקר כאשר ברוב המקרים אפשרות הטמעה זו רק לאותו בקר שמוצר על ידי אותו ספק חומרה ולא ניתן לבצע הטמעה לחומרה ו/או בקר של ספק חומרה אחר. פתרון זה אינו נותן מענה לתמיכה במספר סוגים של בקרים שקיים היום בערים רבות (שיכול להיווצר לדוגמה בעקבות זכיה של מספר קבלנים שונים במכרזים לאורך השנים) ו/או ברמת המטרופולין בו נדרש לתכנן "גל ירוק" על פני ציר תנועה שעובר במספר ערים שכנות דבר שיוצר מצב בו בכל עיר יש בקרים מסוג שונה. נכון למועד דוח זה, כל נושא יישום והטמעה ע"י קבלני הרמזורים השונים אשר מספקים את החומרה (הרמזור עצמו + ספק) כאשר החברות המרכזיות הינם Trafficware⁴³, Simens⁴², Swarco⁴¹, Peek⁴⁰.

³⁷ חברת PTV הינה חברה גרמנית המתמחה בפתרונות תוכנה ושירות ייעוץ לתעבורה ותחבורה, ניידות ולוגיסטיקה. לפרטים נוספים ראה <https://www.ptvgroup.com/en/>

³⁸ חברת Aimsun הינה ספקית בינלאומית מובילה של תוכנה ושירותים לתכנון, הדמיה וחיזוי תנועה. Aimsun נרכשה בשנת 2018 ע"י סימנס והיא מתמחה באלגוריתמים, תוכנה וידע תפעולי ליישומי ניידות. לפרטים נוספים ראה <https://www.aimsun.com/>

³⁹ בקר הוא התקן תעשייתי ממוחשב המיועד לאסוף מידע, לפתור לוגיקת בקרה ולשלוט בתהליכים ("בהתאם ליעד הבקר ולצידו הקצה המחובר אליו") https://he.wikipedia.org/wiki/%D7%A7%D7%A8_%D7%9C%D7%95%D7%92%D7%99_%D7%9E%D7%99%D7%AA%D7%9B%D7%A0%D7%AA

⁴⁰ חברת Peek Traffic הינה חברה שמפתחת מערכות לניהול תחבורה כולל תשתיות ומערכות רמזורים כולל בקרי רמזורים, מערכות וידאו לניתוח וניטור תנועה. לפרטים נוספים ראה <http://www.peektraffic.com/index.php>

⁴¹ חברת Siemens מספקת מערכות לניהול תחבורה כולל תשתיות ומערכות רמזורים כולל בקרי רמזורים, תוכנות סימולציה ותכנון רמזורים. לפרטים נוספים ראה <https://www.mobility.siemens.com/global/en.html>

⁴² חברת Swarco הינה חברה שמספקת מערכות לניהול תחבורה כולל תשתיות ומערכות לניהול רמזורים, כולל בקרי רמזורים, מערכות לצי אוטובוסים, תחבורה ציבורית ועוד. לפרטים נוספים ראה <https://www.swarco.com/about-us>

⁴³ חברת Trafficware הינה חברה שמפתחת תשתיות ומערכות רמזורים כולל בקרי רמזורים. לפרטים נוספים ראה <https://www.trafficware.com/>

משפחת מוצרי ה- X Way של החברה כוללת ממשק אשר מאפשר לייצא את תכנית הרמזור שהתקבלה ממהנדס התנועה כקובץ קוד ולבצע פריסה שלו ישירות לבקר ללא הבחנה מהו סוג הבקר (קרי, ניתן לכל סוגי הבקרים).

3.8.1.4 אנליזה (כולל שיפור/למידה): לאחר שתכנית הרמזור הוטמעה בשטח (בבקר

הרמזור) והחלה לעבוד, יש לבחון את התיפקוד והביצועים של התכנית בהיבט של זרימת התנועה בצומת ובציר. במסגרת האנליזה נעשה איסוף נתונים אודות מספר מדדים מרכזיים מקובלים לבחינת הביצועים (כגון זמן המתנה, אורכי תורים בגישות לצומת וכו'). נעשית השוואה של המצב לפני ואחרי יישום תכנית הרמזור בשטח וכך ניתן ללמוד ולהסיק לגבי שיפורים נדרשים.

כיום ישנן תוכנות כגון Moovit⁴⁴ ו/או Nexar⁴⁵ אשר נעזרות בנתוני GPS ובמצלמות אשר מותקנות ברכבים. הפתרון שמספקות תוכנות אלה נותן תמונת מצב לגבי הגודש לאורך ציר התנועה וכמו כן מטריצות מוצא-יעד. אולם, תוכנות אלה לא מספקות מענה לצורך בביצוע אופטימיזציה והנדסת תנועה לתכנית הרמזור ולהפחתת הגודש.

נכון למועד דוח זה, להערכתה של החברה, משפחת מוצרי ה- X Way שמציעה ומפתחת החברה הינה פורצת דרך בתחום הנדסת התנועה ותכניות הרמזור וזאת מכיוון שמדובר במשפחת מוצרים ראשונה, ששמה את הרמזור במרכז ונותנת מענה אינטגרטיבי לכל שלבי תוכנית הרמזור כולל למידה (כולל הפקת תובנות תחבורתיות), עדכון ושיפור תכנית הרמזור בהתאם. נכון למועד דוח זה, עדכון תכנית רמזור דורש עבודה מחדש של מהנדס התנועה על תכנית הרמזור כאשר הטכנולוגיה של החברה מאפשרת לאסוף מידע מסנסורים ניידים שמותקנים על רכבים אשר נעים על פני המרחב הציבורי, תוך שילוב מידע ממקורות שונים ולשפר בעזרתם את תוכנית הרמזור למטריצות מוצא-יעד עדכניות ונפחי תנועה עדכניים (להבדיל מספירות תנועה נקודתיות וישנות) וזאת מבלי לבצע תכנון מחדש של תוכנית הרמזור.

3.8.2 מתחרות ישירות

למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח קיימות מספר חברות בתחום אשר באות לתת מענה לניתוח מצב התנועה והגודש:

3.8.2.1 **NoTraffic**

למיטב ידיעתה של החברה, חברת NoTraffic מתמחה בפיתוח פלטפורמת ניהול תנועה אוטונומית המיועדת להתמודד עם אתגרי תנועה תוך איפסור יתרונות

⁴⁴ חברת Moovit הינה חברת תוכנה לפתרונות Mobility as a Service ומפתחת אפליקציית ניידות. חברת Moovit מספקת לערים, חברות תחבורה וארגונים פתרונות תחבורה מבוססי AI שכוללים, תכנון, ניתוח ואופטימיזציה אשר מסייעים בהפחתת עומסי תנועה, העלאת כמות נוסעים, הגדלת היעילות וניצול ציי רכב – כשכל אלה תורמים להפחתת כמות הנהגים על הכביש לטובת שימוש בתחבורה ציבורית ושיתופית. לפרטים נוספים ראה <https://moovit.com/>.

⁴⁵ חברת Nexar הינה חברה שפיתחה פתרון הכולל אפליקציית מצלמת רכב שמנטרת, מתעדת, ומזהירה נהגים מפני סכנות על הכביש בזמן אמת. כמו כן, החברה מספקת מוצרי דאטה לחברות ביטוח, כמו דוחות שחזור התנגשות והודעה ראשונית על התנגשות, מה שנועד לזרז את הטיפול בתביעות ביטוח ולמנוע הונאות. כמו כן, עסקה Nexar ביצירת רשת תקשורת בין רכבים בעזרת טלפונים חכמים, מצלמות רכב וחיישנים, ואספקת התרעות בזמן אמת על מנת למנוע התנגשויות בין כלי רכב, רוכבי אופניים והולכי רגל. מערכת Nexar Virtual Camera משתמשת בצילומים של משתמשי המערכת (בין אם הם משתמשים באפליקציה או במצלמות הרכב של החברה) ומציגה אותם בממשק שמתעדכן בזמן אמת. לטענת Nexar היא מאפשרת לסייע לרשויות במאבק בנגיף הקורונה, בעיקר בהבנה של מה קורה בעיר בזמן אמת. כך למשל, בחברה טוענים כי הרשות יכולה לנטר את העומסים בכניסות לבתי החולים, לזהות התקהלויות בעייתיות בפארקים השונים, לעקוב אחרי עבודות בכביש, עומסים בתחנות אוטובוסים ובעיקר לספק ראות במקומות בעיר בהם אין פריסה איכותית מספיק של מצלמות נייחות. לפרטים נוספים ראה <https://www.getnexar.com/>.

ניידות לערים. הפלטפורמה מייעלת את הרמזורים בזמן אמת על בסיס חיישנים חכמים ומכילה את תשתית הכביש לעידן המחובר והאוטונומי. מקור המידע המרכזי שמזין את הפלטפורמה של NoTraffic הוא סנסור נייד/מצלמה אשר מותקן על הרמזור עצמו.

בעוד משפחת מוצרי ה- X Way שמפתחת החברה מסתמכת על סנסורים ניידים כמצלמות עם GPS ומודם אשר מותקנות על רכבי תחבורה ציבורית, רכבי עיריה וכד', ונעים במרחב הציבורי ואוספים מידע מנקודות מבטו של הנהג, הגישה של חברת NoTraffic היא להתקין מצלמה כסנסור נייד על הרמזור עצמו אשר מצלמה זו תאסוף נתונים על משתמשי הדרך כולל הולכי רגל ורכבים, בצומת הספציפי ובצמתים סמוכים. להערכתה של החברה, התקנת מצלמה על כל רמזור כרוכה בעלות הקמה גבוהה כאשר טווח הראיה של המצלמה הוא מוגבל. כמו כן, הצבת מצלמה על גבי רמזור חושפת אותה להשפעות מזג אוויר כך שיתכן ותידרש תחזוקה בתדירות יחסית גבוהה כאשר כל פעולת תחזוקה כזו יקרה גם היא (השבתת צומת וכו'). כמו כן, למיטב ידיעתה של החברה, הפתרון שמציעה חברת NoTraffic לא מסייע בבעיה המרכזית שהיא עדכון תוכנית הרמזור אלא מאשר לרמזור לפעול כרמזור אדפטיבי ולהזרים את התנועה בהתאם לאורכי התורים.

3.8.2.2 Nexar ו-Mobileye

הפתרונות שחברות Nexar ו-Mobileye⁴⁶ מספקות מידע לגבי סטטוס הדרכים, בדגש על הפן הבטיחותי (זיהוי התנגשויות, מכשולים, נתיבים סגורים, תנאי דרך מסוכנים וכו') וכן אודות מצב הגודש בדרכים. על מנת לספק את הנתונים נעזרות חברות אלו בנתוני GPS ונתונים שמתקבלים ממצלמות שמותקנות על הדשבורד ברכבים כאשר באמצעות נתונים אלו הם מנתחים ומייצרים מטריצות מוצא-יעד ומספקים תמונת מצב לגבי הגודש לאורך ציר התנועה.

3.8.2.3 הפתרון של City Brain של Alibaba

הפתרון של City Brain של חברת Alibaba מציע מענה של אופטימיזציה לרשת התחבורה העירונית. הפתרון מתבסס על התקנה של כמות רבה של מצלמות סטטיות ברחבי העיר (מספר מצלמות סטטיות בכל צומת מרומזר) וכן על נתונים המתקבלים מגלאי לולאה קיימים. הפתרון מאפשר ניטור ואופטימיזציה של אורך התור בצומת (מוגבל לטווח הראיה של המצלמה), מהירות וזמן נסיעה. אולם הוא האופטימיזציה מוגבלת לאזור הצומת הבודד בלבד.

⁴⁶ חברת Mobileye הינה חברה העוסקת ומתמחה בפיתוח, ייצור ושיווק של מערכות סיוע למניעת תאונות דרכים, המבוססות על טכנולוגיית עיבוד תמונה. מערכות המסייעות במניעת תאונות דרכים של חברת Mobileye משלבות בתוכן שבב ומצלמה המורכבת על השמשה הקדמית של הרכב וצג המורכב על לוח המחוונים, כאשר רכיבי המערכת נועדו לספק לנהג הרכב התרעות בזמן אמת מפני מגוון סכנות אפשריות במהלך הנסיעה. בנוסף, מציעה Mobileye מערכת מיפוי כבישים מתקדמת שאמורה לאפשר נהיגה אוטונומית מלאה ובטוחה בעתיד. מטרת המערכת היא לבנות ולתחזק (בזמן אמת) מפה מדויקת של הסביבה (בדיוק מרבי של עד 10 ס"מ) עבור כלי רכב אוטונומיים. כמו כן, טכנולוגיה של חברת Mobileye לרכב האוטונומי נמצאת בפיתוח והיא מבוססת על חיישנים שאוספים מידע על מה שקורה בסביבת הרכב. נתונים אלו נשלחים אל מחשב מיוחד ברכב שמטרתו לבצע את הפעולות שיאפשרו לרכב נהיגה אוטונומית. לפרטים נוספים ראה: <https://www.mobileye.com/>

3.8.2.4 חברות רמזורים (כגון Siemens, Swarco, Trafficware ועוד)

בשנים האחרונות גם חברות הרמזורים המסורתיות נכנסות לתחום של רמזורים חכמים/אדפטיביים אשר, בשילוב עם גלאים, יש להם את היכולת לשנות את מצב הרמזור בהתאם למצב התנועה. באמצעות הדור החדש של מנגנוני בקר הרמזור שחברות אלה מציעות וכמו כן פתרון תוכנה משלים לתכנון רמזורים שמוצע ע"י רוב החברות הללו, הן מנסות לכבוש נתח שוק בתחום הרמזורים החכמים וניהול תנועה. אולם, לפתרונות אלה חיסרון מרכזי בכך שהפתרון מוגבל לתמיכה ברמזורים שיוצרו ע"י החברה הספציפית בלבד וחסר פתרון הוליסטי לטיפול בערים שבהן מותקנים רמזורים ע"י מספר יצרנים.

לסיכום, אמנם הפתרונות המוצעים ע"י המתחרות הישירות שצויינו לעיל מספקים ערך כלשהו לתוכנית הרמזור אם ע"י מתן תמונת מצב לגבי העומסים שנוצרו בציר התנועה או באמצעות שימוש ברמזור כרמזור אדפטיבי שמזרים את התנועה בהתאם לאורכי התורים כפי שנקלטו בסנסורים ו/או במצלמות שלהם. אולם, למיטב ידיעתה של החברה, הפתרונות שמציעים המתחרים כפי שפורטו לעיל אינם מטפלים בבעיית השורש שהיא עדכון והתאמת תכנית הרמזור ו/או תכנון מחדש שלה באופן מהיר ופשוט וזאת בהתאם לנתונים העדכניים שמתקבלים מהשטח. מעבר לכך, הפתרונות של המתחרות מבוססים על מידע המתקבל מסנסורים חד-ממדיים (גלאי לולאה, GPS) בעוד הפתרון של החברה מבוסס על סנסורים רב-ממדיים, מבוססי וידאו שנעים בדרכים ומנטרים את המצב התנועה ונותנים עומק של מידע שלא ניתן להשיג באמצעות הפתרונות המתחרים. כמו כן, הפתרון מספק גם ספירות תנועה של רכבים והולכי רגל.

3.8.3 גורמים המשפיעים על מעמדה התחרותי של החברה

מעמדה התחרותי של החברה מושפע בעיקר מהתקדמות המחקר והפיתוח של המתחרים ומכניסת חברות טכנולוגיה נוספות לתחום פעילותה של החברה, במקביל ליכולת החברה להמשיך לחדש בפתרונותיה, תוך שמירה על יעילותם. 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.

3.8.4 השיטות העיקריות של החברה להתמודדות עם התחרות

על מנת להתמודד עם התחרות משקיעה החברה מאמצים רבים בתחום המחקר והפיתוח וזאת על מנת לפתח עליונות טכנולוגית ושילוב יכולות ייחודיות למוצריה כגון מערכת בינה מלאכותית (AI) בעלת יכולת למידה מתקדמת יותר מזו המצויה היום במוצרים אחרים ושיפור אמינות ואיכות הנתונים שניתן להפיק מהמוצרים של החברה ואשר יאפשרו עדכון ותכנון תוכניות רמזור מתקדמות ביותר בדרך יעילה ופשוטה.

כמו כן, פועלת החברה על מנת למנף את שיתוף הפעולה האסטרטגי עם חברת מיקרוסופט העולמית הן בהיבט מיצוב מוצרי החברה כפתרון מועדף על ידי מיקרוסופט לצמצום הגודש והפחתת זיהום האוויר במרכזי הערים והן בהיבט מערך המכירות של מיקרוסופט אשר מסייע לחברה להגיע ללקוחות היעד ביתר קלות ובצורה עדיפה על חברות אחרות.

למועד הדוח, לאור אופיה של החברה כחברת מחקר ופיתוח אשר פיתוח מוצריה נמצא בראשית דרכו, ועל רקע אי הודאות 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 מוצריה לרדת לטימיון. כמו כן, תידרש החברה לגייס הון נוספים עד ליצירת תזרים מזומנים חיובי ממכירת מוצריה, אם בכלל, וככל שלא תצליח לגייס את ההון הנדרש ייתכן כי לא תצליח להמשיך בפעילותה.

תחזיות והנחות החברה בדבר התחרות והתמודדות החברה עם התחרות הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה שלהחברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי הפיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או אי עמידת המוצרים ביעדיהם ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 3.28 להלן.

3.9 עונתיות

למועד הדוח, החברה נמצאת בשלב המחקר והפיתוח של מערכת האופטימיזציה (לפרטים נוספים אודות מערכת האופטימיזציה ראה סעיף 3.2.5 לעיל) ובשלב הניסויים למערכת הניטור (לפרטים נוספים אודות מערכת הניטור ראה סעיף 3.2.3 לעיל) ומערכת התאום הדיגיטלי (לפרטים נוספים אודות מערכת התאום הדיגיטלי ראה סעיף 3.2.4 לעיל), מעריכה החברה כי לא אמורה להיות השפעת עונתיות על ביצועיה העסקיים.

כמו כן, להערכת החברה מוצריה אינם מושפעים מעונתיות ולא אמורה להיות לעונתיות השפעה מהותית על תוצאותיה הכספיות. מאידך, צריך לקחת בחשבון שסבב תקצוב והכנת תוכניות עסקיות, השקעות ופרויקטים של חברות גדולות, כולל הנטייה להשלים הוצאת תקציבים מאושרים לקראת סוף שנת הכספים יכולים להשפיע על הפעילות של החברה.

תחזיות והנחות החברה האמורות לעיל הינן בגדר תחזיות, הערכות ואומדנים המהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, 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 על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם תנאי אקלים קיצוניים ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים שבסעיף 3.28 לדוח.

3.10 כוש ייצור

למועד הדוח, החברה הינה חברת תוכנה אשר פועלת בתחום פיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססות בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים. המוצרים שמפותחים ונמכרים על ידי החברה דורשים שימוש ביחידות קצה שכוללת מצלמה, GPS ומודם (להלן: "יחידת הקצה") אשר מעבירות את הנתונים שנאספים לתוכנה אשר מעבדת אותם ומפיקה את הפלט. אולם, נכון למועד דוח זה, לחברה אין כל חלק בייצור איזה מהרכיבים אשר מרכיבים את יחידת הקצה כאשר מדובר על רכיבים שנרכשים מספקים שונים.

3.11 רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים

3.11.1 למועד הדוח, בבעלות החברה רכוש קבוע בהיקף של כ- 480 אלפי ש"ח (עלות מופחתת) נכון ל- 31 בדצמבר 2020, ו- 214 אלפי ש"ח נכון ל- 31 בדצמבר 2019. הרכוש הקבוע משמש

בעיקר לצורך פעילות המחקר והפיתוח של החברה והוא כולל בעיקר ציוד מחשוב (מחשבים אישיים ושרתים). לפרטים נוספים אודות הרכוש הקבוע ראה ביאור 4 לדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2020.

3.11.2 החל מיום 01 באוקטובר 2020 שוכרת החברה משרדים בשטח של 413 מ"ר, במת"ם מרכז תעשיות מדע חיפה בע"מ, בהסכם שכירות לתקופה של 24 חודשים (עד ליום 30 בספטמבר 2022), בתוספת אופציה לחברה להארכת תקופת השכירות ב- 24 חודשים נוספים. דמי השכירות ל-12 החודשים הראשונים הינם 72 ש"ח למ"ר, ולאחר מכן 75 ש"ח למ"ר עד תום תקופת השכירות. במידה והחברה תממש את האופציה להארכת החוזה ב- 24 חודשים נוספים, דמי השכירות יעלו ב-5%. כמו כן, תשלם החברה דמי ניהול עפ"י חלקו היחסי של השטח המושכר ביחס לסה"כ השטחים המושכרים בבניין בתוספת 15%. במהלך שנת 2020 הסתכמו דמי השכירות ששילמה החברה בגין משרדיה בכ- 119 אלפי ש"ח. כמו כן, שוכרת החברה משרדים בחוזים מתחדשים לתקופות של עד שנה. נכון למועד דוח זה שוכרת החברה 2 עמדות עבודה במתחם חללי העבודה המשותפים Regus Sarona בתל אביב. הסכם השכירות הינו עד ליום 31.03.2021 בתמורה לדמי שכירות של 6,350 ש"ח לחודש. במהלך שנת 2020 הסתכמו דמי השכירות ששילמה החברה בגין עמדות העבודה ב- Regus Sarona בכ- 166 אלפי ש"ח.

החל מיום 06 בספטמבר 2020 שוכרת החברה משרדים במתחם LABS בבניין עזריאלי שרונה בתל אביב 2 חדרי עבודה המכילים 8 עמדות עבודה בעלות חודשית של 23,325 ש"ח. החל מיום 01 באוקטובר 2020 שכרה החברה סה"כ 4 חדרי עבודה המכילים 16 עמדות עבודה במתחם זה בעלות חודשית של 45,105 ש"ח. החל מיום 08 בדצמבר 2020, לאחר החלפת משרד אחד, החברה ממשיכה לשכור את 4 חדרי עבודה בעלות חודשית של 46,950 ש"ח. תוקף החוזה הינו לפחות עד ליום 31 באוגוסט 2021. במהלך שנת 2020 הסתכמו דמי השכירות ששילמה החברה בגין עמדות העבודה במתחם LABS בכ- 124 אלפי ש"ח.

3.11.3 למועד הדוח אקסיליון בולגריה שוכרת 20 עמדות עבודה במתחם חללי עבודה משותפים בסופיה בולגריה אשר משמש לפעילותה של אקסיליון בולגריה. השכירות הינה לתקופה של 12 חודשים החל מיום 1 בינואר 2020 ועד ליום 31 לדצמבר 2020. דמי השכירות הינם כ- 5,780 לבה (מטבע בולגרי) שהם כ- 3,000 יורו. במהלך שנת 2020 שילמה אקסיליון בולגריה דמי שכירות שהסתכמו בכ- 141 אלפי ש"ח. מיום 1 באפריל 2021 אקסיליון בולגריה תשכור משרדים לטווח ארוך של 5 שנים עם נקודת יציאה לאחר 3.5 שנים (בתנאי של מציאת שוכר חליפי) מחברת GTC. המשרדים החדשים יכולים להכיל עד כ- 49 עמדות עבודה. דמי השכירות ותחזוקה החודשיים הם בגובה של 7,077 יורו.

3.12 מחקר ופיתוח

3.12.1 סקירה של פעילות המחקר והפיתוח בתחום הפעילות ותוצאותיה

החברה פיתחה ומפתחת IP בתחום הבינה המלאכותית כאשר האתגרים אליהם נדרשת החברה מחייבים מחקר ופיתוח של טכנולוגיות ייעודיות ברמת סיבוכיות גבוהה אשר מתמקדות ברמזורים ותפקודם ככלי להזרמת תנועה.

IP נוסף שמפתחת החברה הוא סביב אלגוריתמי אופטימיזציה לקביעת תמחור דינמי של הכביש כמשאב באופן שממקסם את הזרמת התנועה ומבטיח רמת שירות קבועה מראש. נכון למועד דוח זה, להלן סטטוס פעילות המו"פ של המוצרים השונים:

- **TransEm**: הפוקוס הוא על תמיכה ותחזוקה כאשר תחת המושג "תחזוקה" נכללים הן תיקוני באגים והן שיפורים ושינויים (פיצ'רים) אשר נדרשים ע"י המשתמשים והלקוחות. החברה כרגע מציעה את גרסה 8.1, מעדכנת גרסאות מעת לעת ומגישה אותן לאישור משרד התחבורה בהתאם לנוהל המקובל.
- **X Way Pulse**: מערכת זו נמצאת בשלב של גמר פיתוח וניסויי שטח, המערכת מורכבת משלוש רשתות נוירונים ייעודיות אשר פותחו ע"י צוות הבינה המלאכותית ותפקידן: (א) זיהוי מבוסס וידאו של מצב הנסיעה ותפקוד מערכת הרמזורים המשמש להפקת תובנות וכיול הסימולציה; (ב) זיהוי מבוסס וידאו של התנהגויות הולכי רגל בעיר; (ג) זיהוי של דרכי התניידות שונות בעיר כגון אופנועים, אופניים, קורקינטים והולכי רגל. כמו כן פותח מודול למידה עמוקה המתאים את רשתות הנוירונים לתוואי הנוף של ערים חדשות בכדי לאפשר הטמעה מהירה ויעילה, המערכת כרגע נמצאת בשלב הרצת ניסויים כאשר לאור תוצאות הניסויים תיתכן פעילות מו"פ מסוימת לטובת תיקונים ושיפורים.

- **X Way Twin**: מערכת זו נמצאת בשלב פיתוח מתקדם. נכון למועד דוח זה פותח מודול כיול אוטומטי אשר מחלץ את הפרמטרים הדרושים למודול הסימולציה על בסיס הניתוח של רשתות הוידאו והזיהוי. כמו כן, פותחה רשת נוירונים ייעודית המנתחת את פרופיל הנסיעה ממערכת הניטור ובונה מטריצת מוצא יעד ובכך מייתרת את השימוש בספירות תנועה בכדי לאפשר הטמעה מהירה בערים חדשות. כרגע נמצאת בשלב הרצת ניסויים כאשר לאור תוצאות הניסויים תיתכן פעילות מו"פ מסוימת לטובת תיקונים ושיפורים. כרגע נמצאת בשלב הרצת ניסויים כאשר לאור תוצאות הניסויים תיתכן פעילות מו"פ מסוימת לטובת תיקונים ושיפורים.

- **X Way Neural**: מערכת אופטימיזציה ותכנון אוטומטי של תכניות רמזור. תכנית המו"פ, בתמיכת רשות החדשנות, החלה ביולי 2020. כאמור, פעילות המחקר והפיתוח של החברה מתמקדת בפיתוח מערכת האופטימיזציה ותכנון אוטומטי של תכניות רמזור תוך כדי הבנה מעמיקה של חווית הנסיעה מנקודת מבטו של הנהג והפקת תובנות תחבורתיות מוכללות בכניסות לצמתים, לאורך צירי הנסיעה ובמרחב הציבורי כולו וזאת מתוך מטרה להשלים את הפיתוח בהקדם על מנת שניתן יהיה להתחיל עריכת ניסויים ומכירות. במסגרת המחקר פותחו הרכיבים הבאים: (א) סימולציה מבוססת רשת נוירונים – רשת למידה עמוקה ייעודית המתחקה אחר תוצאות הסימולציה ומאפשרת שיערוך של מיליוני תוכניות רמזור שונות בזמן קצר ומהווה את הבסיס ללמידה באמצעות חיזוקים; (ב) אלגוריתם למידה מבוססת חיזוקים המשלב רשתות נוירונים ועצי חיפוש בכדי לאפשר אופטימיזציה מבוססת מדיניות בערים.

תחזיות והנחות החברה האמורות לעיל, ובכלל זה הערכותיה בנוגע להשלמת המחקר והפיתוח של מוצריה כמתואר לעיל הינן בגדר תחזיות, הערכות ואומדנים המהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, 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 על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 3.28 לדוח.

3.12.2 מענקי פיתוח

3.12.2.1 מענק במסגרת תוכנית קרן המו"פ: ביום 16 ליוני 2020 קיבלה החברה מרשות

החדשנות אישור עקרוני לפרויקט פיתוח מערכת בינה מלאכותית לתכנון אוטומטי של תכניות רמזור אופטימליות בהתאם לחוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, תשמ"ד-1984 והתקנות שהותקנו מכוחו וכן לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי רשות החדשנות (להלן: "חוק המו"פ" ו-"כללי רשות החדשנות"), ובאופן ספציפי במסגרת מסלול הטבה מס' 1 – קרן המו"פ (להלן: "תוכנית המו"פ"), בסך תקציב כולל של עד 5,079,324 ש"ח ובמימון של 50% לתקופת הביצוע החל מחודש אוגוסט 2020 ועד לחודש יולי 2021. עד למועד הדוח קיבלה החברה מענקים בסך של 1,590,036 ש"ח מרשות החדשנות בגין תוכנית זו. במסגרת תוכנית המו"פ וקבלת מענק רשות החדשנות, כפופה החברה לתנאים שנקבעו באישור רשות החדשנות, וכן בחוק המו"פ וכללי רשות החדשנות. כמו כן, חלות על החברה הוראות מיוחדות לגבי הזכויות והשימוש בידע הקשור בתמיכת רשות החדשנות, במישרין או בעקיפין, וכן חובות דיווח שונות.

3.12.2.2 מענק במסגרת תוכנית מגנטון: תוכנית מגנטון היא תוכנית של רשות החדשנות

שמטרתה עידוד העברת טכנולוגיות מהאקדמיה לתעשייה המתבססת על שיתוף פעולה דואלי בין קבוצת מחקר מהאקדמיה לבין חברה תעשייתית. ביום 18 ביולי 2018, אישרה רשות החדשנות את בקשת החברה לקבלת מענק ממשלתי במסגרת "תוכנית מגנטון", לשם ביצוע מחקר בשיתוף עם מוסד הטכניון למחקר ופיתוח בע"מ (להלן: "הטכניון"), תיק מס' 63570 ותיק 67359, בהתאם לחוק המו"פ וכללי רשות החדשנות, ובאופן ספציפי, מסלול הטבה מס' 6 של רשות החדשנות (לשעבר הוראה 8.6 של מנכ"ל משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה, מיום 22 באוגוסט 2001), כפי שתוקנה ביום 17 במאי 2017, תחת הכותרת "עידוד העברת טכנולוגיה מאקדמיה לתעשייה – מגנטון" (להלן: "תוכנית המגנטון"), עם סך תקציב מאושר לשנתיים בסך של עד 2,246,400 ש"ח מהם החברה זכאית לקבלת מענק בסך 1,482,624 ש"ח. תוכנית המגנטון הושלמה ונסגרה והחברה קיבלה 1,211,720 ש"ח מתוך התקציב הכולל שאושר.

על פי תוכנית מגנטון אין חובת תשלום תמלוגים החלה על אקסיליון בקשר עם הידע הנתמך בתוכנית מגנטון. הוראות חוק המו"פ בהקשר לשמירת הידע וזכויות הייצור בארץ יחולו על מענק המגנטון, כמפורט בסעיף 3.21.2 להלן.

3.12.2.3 הסכמי מחקר ופיתוח עם הטכניון: במסגרת פרויקט מגנטון (לפרטים נוספים

אודות פרויקט מגנטון ראה סעיף 3.12.2.2 לעיל) חתמה החברה בחודש אוקטובר 2018 הסכם הטכניון לשיתוף פעולה בביצוע מחקר בנושא: "מודול סימולצית תנועה לתמיכה והערכה של תכנון ותוכניות רמזור". במסגרת ההסכם התחייב הטכניון לבצע את המחקר ביעילות, ברמה מדעית נאותה, תוך ניצול הקניין הרוחני הקיים שלו, ולפי כל הכללים המדעיים המקובלים. תמורת ביצוע המחקר, התחייבה החברה לשלם לטכניון את התמורה המאושרת ע"י מנהלת מגנטון

237,600 ש"ח עבור כל שנת פעילות, המשולמים על פני השנה בתשלומים רבעוניים, לאחר תשלום מקדמה).

על פי ההסכם, כל צד יישאר בעליו הבלעדי של הקניין הרוחני הקיים שהובא על ידו למסגרת המחקר, הגם שנעשה בו שימוש במסגרת המחקר.

ככל שיפותח במסגרת הפרויקט קניין רוחני חדש הזכויות בו תהיינה שייכות לשני הצדדים בחלקים המשקפים את תרומתו ההמצאתית של כל אחד מהצדדים בפיתוח. לכל אחד מהצדדים תהא זכות צמיתה להשתמש, ללא חובת קבלת הסכמה וללא חובת תשלום תמורה כלשהי לצד השני, במחקר, בתוצאותיו ובקניין הרוחני החדש למטרות פנימיות בלבד להוציא במפורש ניצול למטרות מסחריות ו/או עסקיות אשר לגביו יחולו ההוראות בפסקה הבאה.

לחברה תהא 'זכות ראשונים' להיכנס למו"מ לקבלת רישיון לניצול הקניין הרוחני החדש (של הטכניון ו/או הקניין הרוחני החדש המשותף) כמו גם את הקניין הרוחני הקיים של הטכניון הרלבנטי והנדרש ליישום הקניין הרוחני החדש נשוא הרישיון, למטרות מסחריות ו/או עסקיות בתחום פעילותה המסחרית של החברה. (תחום הפעילות המסחרית – כלים לתכנון רמזורים מופעלי תנועה), לתקופה של 12 חודשים שתחילתה ביום הראשון לאחר סיום תקופת המחקר (להלן: "**תקופת הבלעדיות**"). רישיון זה לא יקנה לחברה זכות למכור את הקניין הרוחני החדש, כולו או חלקו, לגוף שלישי כלשהו, למעט לגוף קשור, לכל מטרה שהיא, ללא קבלת הסכמתו של הטכניון, מראש ובכתב למעט במקרה שהחברה כולה תבקש להימכר לצד ג' או למכור את נכסיה או לבצע עסקת מיזוג או כל עסקה אחרת שמטרתה מכירת פעילות התאגיד או אז יחולו התנאים הבאים: החברה תשלם לטכניון סך של 200,000 דולר ארה"ב שישולמו מיד עם חתימת הסכם המכירה. בתמורה לקבלת הרישיון, תשלם החברה לטכניון את התמורה המפורטת להלן: תשלום תמלוגים בשיעור של 2.5% ממכירות המוצר; תשלום תמלוגים בשיעור של 1.5% ממכירות המוצר המשופר ומשרותי תמיכה; תמלוגי מינימום בסך של 5,000 דולר לכל שנה במסגרת הסכם הרישיון החל מהשנה השלישית לרישיון ועד לסיומו, וזאת לשם שמירת הבלעדיות לתאגיד התעשייתי בהתאם להסכם הרישיון. תמלוגי המינימום יקוזזו מסך התמלוגים השנתי של אותה שנה.

החברה מנהלת מו"מ עם הטכניון בימים אלה לקבלת הרישיון. ככל שפקעה תקופת הבלעדיות ולא נכנסו הצדדים לתהליך של מו"מ לכריתת הסכם רישיון או שלא הגיעו הצדדים להסכם רישיון חתום, אזי שבנוגע לקניין הרוחני החדש המשותף, כל צד יהיה רשאי לנצל קניין רוחני חדש זה ולנהל מו"מ עם כל צד ג' בעניין ולחתום על הסכם רישיון מתאים בכפוף לתנאי הרישיון הקבועים לעיל.

3.12.3 השקעות במחקר ופיתוח

השקעות החברה נטו בפעילות המחקר והפיתוח הסתכמה במהלך שנת 2020 בסך של 21,867 אלפי ש"ח ובכ- 3,774 אלפי ש"ח במהלך שנת 2019. הסכומים המפורטים לעיל אשר הושקעו בפעילויות מחקר ופיתוח במהלך התקופות האמורות, מתייחסים לסך כל ההשקעות שביצעה החברה בתקופות אלו. החברה אינה מהווה עלויות פיתוח כנכס בלתי

מוחשי, ובהתאם לכך, עד כה, לא הוכר בדוחות הכספיים נכס בלתי מוחשי כלשהו בגין עלויות כאמור. לפרטים נוספים ראה ביאור 2.יא. לדוחותיה הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2020.

בכוונתה של החברה להשקיע במחקר ופיתוח (במזומן) במהלך שנת 2021 סך של כ- 15 מיליון ש"ח, שיעודם העיקרי הינו פיתוח משפחת מוצרי X Way מבוססי בינה מלאכותית וסנסורים מבוזרים בתחום התחבורה. מימון ההשקעות במחקר ופיתוח יבוצע בין היתר מהכספים אשר התקבלו במסגרת עסקת המיזוג עם אפיו אפריקה וגיוסי הון שביצעה החברה ממועד השלמת עסקת המיזוג. לפרטים נוספים על עסקת המיזוג עם חברת אפיו אפריקה ראו סעיף 1.3.2 לדוח זה.

ההשקעה הדרושה להשלמת הפיתוח	משך תקופת הפיתוח	שירותי X Way	יעדי פיתוח
כ- 2 מיליון ש"ח	ינואר 2021 – אוגוסט 2021	X Way Pulse מערכת ניטור	- המשך אימון רשתות AI לניתוח תובנות תחבורתיות, זיהוי נקודות תורפה בטיחותיות הקשורות להולכי רגל, רוכבי אופניים וקורקינטים חשמליים. - פיתוח יכולות לתמיכה בתנאי חשכה. - התאמת התשתית לעבודה בנפחים גבוהים.
כ- 3 מיליון ש"ח	ינואר 2021 – אוגוסט 2021	X Way Twin מערכת תיאום דיגיטלי	- אינטגרציית סרטוני וידאו ממצלמות סטטיות. - בניית מודל סימולציה מלא בצירים (מימוש עבור פיילוט) - בניית יכולת What If Analysis
כ- 8 מיליון ש"ח	ינואר 2021 – דצמבר 2021	X Way Neural מערכת אופטימיזציה ותכנון אוטומטי של תכניות רמזור	- אופטימיזציית פרמטרים לצומת בודד - אופטימיזציית פרמטרים לציר. - תכנון אוטומטי מלא לצומת בודד. - תכנון אוטומטי מלא לצומת לציר.

תחזיות והנחות החברה האמורות לעיל, ובכלל זה הערכותיה בנוגע להשלמת המחקר והפיתוח של מוצריה כמתואר לעיל הינן בגדר תחזיות, הערכות ואומדנים המהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, 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 על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 3.28 לדוח.

3.13 נכסים לא מוחשיים

3.13.1 קניין רוחני: נכון למועד דוח זה, החברה רשמה 2 פטנטים בתחום פעילותה, כמתואר להלן. כמו כן, בכוונתה של החברה לרשום פטנטים נוספים בעקבות פעילות המחקר והפיתוח שלה. ככל שאיזו מהבקשות לרישום הפטנטים לא תתקבלנה והפטנטים לא יירשמו, יתכן שהחברה לא תוכל לשווק בעתיד באופן בלעדי את המוצרים המבוססים על פטנטים אלה. להלן יובאו פרטים אודות סטטוס הפטנטים של החברה:

תיק מספר	מדינה	תאריך הגשה (ותאריך דין קדימה)	תאריך הגשה מדינת	מספר הבקשה	שם הפטנט	תיאור הפטנט	סטטוס
P-15332-IL	ישראל	31/12/2017 26/12/2018	28/06/2020	275730	Method, Device, and System of Dynamic	שיטת הקצאה דינמית של אור ירוק ברמזור לפי קריטריונים מדידים בשטח, כוון, סוגי	Patent Pending
P-15332-EP	אירופה	31/12/2017 26/12/2018	29/06/2020	18895774.0			Patent Pending

Patent Pending	הרכבים, סיווג לרכבים מזהמים, כמות הנוסעים בפועל בכל רכב, מטען וכו' ומדיניות העדפה שנקבעת מראש	Allocation of Traffic Resources	16/957,726	25/06/2020	31/12/2017 26/12/2018	ארה"ב	P-15332-US
Patent Pending	מערכת ושיטה לשליטה ברמזור ולהעברת מידע לגבי תנועת כלי רכב, באמצעות חיישנים וירטואליים.	שיטה, התקן ומערכת לשליטה ברמזור תוך שימוש בגלאים וירטואליים	275732	28/06/2020	31/12/2017 26/12/2018	ישראל	P-15333-IL
Patent Pending			18893752.8	29/06/2020	31/12/2017 26/12/2018	אירופה	P-15333-EP
Patent Pending			16/957,727	25/06/2020	31/12/2017 26/12/2018	ארה"ב	P-15333-US

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

3.13.2 סימני מסחר: נכון למועד דוח זה החברה לא רשמה סימן מסחר כלשהו.

3.13.3 הסכמי סודיות: החברה מתקשרת בהסכמי סודיות עם צדדים שלישיים הנחשפים למידע סודי שברשותה, כולו או חלקו, לרבות עם עובדיה.

3.13.4 זכויות במידע שאוספת החברה: החברה שואפת להיות הבעלים של הנתונים (צילומי וידאו, נתוני מיקום, ומהירויות) בכפוף להסכמים המסחריים עם הערים, משרדי התחבורה השונים, ומפעילי התחבורה הציבוריות. החברה שומרת לעצמה את זכויות היוצרים על הפיתוחים של האלגוריתמים אשר מנתחים את המידע מהמקורות השונים.

3.14 הון אנושי

3.14.1 כללי

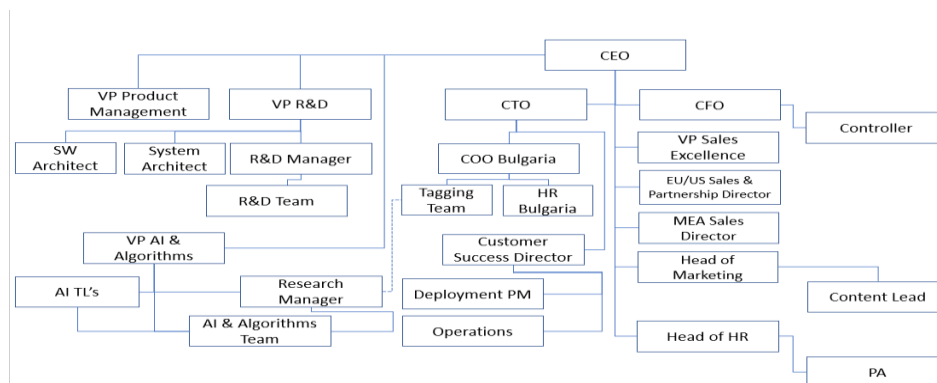
למועד הדוח, החברה מעסיקה 23 עובדים במשרה מלאה בישראל וכן נותני שירותים שונים במיקור חוץ (מנהלת כספים, מנהל פיתוח עסקי ואחראי תפעול). אקסיליון בולגריה מעסיקה, למועד הדוח 20 עובדים. בנוסף לכך החברה מעסיקה מנהל פיתוח עסקי בארה"ב, ומנהלי פיתוח חוץ בצרפת ואיחוד האמירויות במיקור חוץ.

3.14.2 מבנה ארגוני

למועד דוח זה, מכהנים בדירקטוריון החברה 7 דירקטורים: אורן דרור (מנכ"ל ויו"ר דירקטוריון), אילן וייצמן (דירקטור וסמנכ"ל טכנולוגיות), דני ימין (סגן יו"ר דירקטוריון ומנהל טרנספורמציה), קורט הופה (דירקטור), עוזי נבון (דירקטור בלתי תלוי), לורי הנובר (דירקטורית חיצונית) ואליעזר כרמון (דירקטור חיצוני).

למועד הדוח, נושאי המשרה הבכירה בחברה (שאינם דירקטורים) הם: ג'ון פורקארי (נשיא חברת אקסיליון ארה"ב, חברה נכדה), דני דניאל (סמנכ"ל בינה מלאכותית), משה פינק (סמנכ"ל כספים), דני בכר (סמנכ"ל פיתוח), אוריאל רווח (סמנכ"ל מוצר).

להלן תרשים המבנה הארגוני של החברה סמוך למועד דוח זה:



3.14.3 מצבת העובדים ונותני השירותים בחברה

מצבת העובדים ונותני השירותים בחברה נכון ובסמוך למועד הדוח וליום 31 בדצמבר של השנים 2020, 2019 ו-2018, הינה כדלקמן:

תפקיד	סמוך למועד הדוח	ליום 31.12.2020	ליום 31.12.2019	ליום 31.12.2018
החברה				
מחקר ופיתוח ⁴⁷	13	10	5	2
שיווק	1	2	0	0
תמיכה טכנית	1	1	1	0
מכירות ⁴⁸	5	4	2	1
הנהלה וכלליות	5	5	2	0
סה"כ עובדים בישראל	25	22	10	3
אקסיליון בולגריה				
מחקר ופיתוח	19	17	10	2
הנהלה וכלליות	1	1	1	1
סה"כ עובדים אקסיליון בולגריה	20	18	11	3
אקסיליון ארה"ב				
מנהל פיתוח עסקי (נשיא אקסיליון ארה"ב)	1	0	0	0
סה"כ	46	40	21	6

3.14.4 תלות מהותית בנושא משרה

למועד הדוח, החברה מעריכה כי קיימת לה תלות בכל אחד מחברי צוות ההנהלה הבכירה (אורן דרור, אילן וייצמן ודני דניאל) וזאת מכיוון שהינם בעלי ידע ייחודי בתחום פעילותה של החברה, בעלי יכולות וניסיון בתחומים שונים כגון אסטרטגיה, פיתוח עסקי מול מיקרוסופט העולמית, ליבת הטכנולוגיה של החברה בדגש על חיבורה לעולמות הנדסת תנועה והבינה המלאכותית ואשר הינם להערכת החברה קריטיים לפעילותה.

3.14.5 הטבות וטיבם של הסכמי העסקה

החברה אינה קשורה וולונטרית לשום ארגון ייצוגי (התאחדות התעשיינים, ההסתדרות הכללית וכו') ולכן גם אינה קשורה בשום הסכם או תקנה הנובעים מקשרים, כגון הסכמים קיבוציים למיניהם, אלא אם חל עליהם צו הרחבה. עובדי החברה ו/או נושאי המשרה מועסקים על פי תנאים הנקבעים בהסכמים אישיים בהתאם להחלטת הנהלת החברה. על פי הסכמי ההעסקה, זכאים העובדים, בין היתר, לתנאים סוציאליים בהתאם לדין ולקבוע בהסכמים האישיים. הסכמי ההעסקה כוללים התחייבות בנוגע לשמירה על סודיות, אי תחרות ושמירה על זכויות הקניין הרוחני של החברה מפני צד שלישי וכרכושה הבלעדי של החברה.

3.14.6 השקעות באימונים והדרכות

החברה משקיעה משאבים בהדרכות מקצועיות לעובדיה, הן בהדרכות פנים והן בהדרכות חיצוניות, בהתאם לסוג העובד והתחום בו הוא פעיל וזאת על מנת לשמר את הידע והרמה המקצועית הגבוהה של החברה העובדים. בין היתר, שולחת החברה את עובדיה לסמינרים, ימי עיון ותערוכות וזאת על מנת לשמור על רמה מקצועית גבוהה ביותר.

⁴⁷ פילוג אנשי המחקר והפיתוח בישראל הינו כדלקמן: 4 מהנדסי תוכנה, Phd 2 ו-2 סטודנטים.
⁴⁸ איש מכירות אחד בישראל ואיש מכירות נוסף בחו"ל.

3.14.7 מדיניות תגמול

ביום 30 בספטמבר 2020 אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה מדיניות תגמול לנושאי משרה בחברה. בהתאם להחלטת האסיפה הכללית מדיניות התגמול נכנסה לתוקף ביום 03 בדצמבר 2020, המועד בו הושלמה עסקת המיזוג של החברה עם אקסיליון. לפרטים נוספים אודות מדיניות התגמול של החברה אשר הינה בתוקף נכון למועד דוח זה ראה דוח זימון האסיפה הכללית שפרסמה החברה ביום 29.09.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-096808).

3.14.8 אופציות לעובדים

ביום 25 בינואר 2021 פרסמה החברה מתאר אופציות לעובדים אשר במסגרתו תוכל החברה להציע עד 1,000,000 (מיליון) אופציות, לא רשומות למסחר הניתנות למימוש לעד 1,000,000 (מיליון) מניות רגילות של החברה, ללא תמורה כספית במזומן, לעובדים ונושאי משרה של החברה ו/או חברות בשליטתה (להלן: "**מתאר האופציות לעובדים**"). לפרטים נוספים ראה מתאר אופציות לעובדים שפרסמה החברה ביום 25.01.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-010746). נכון למועד דוח זה, הקצתה החברה 38,250 כתבי אופציה מכוח מתאר האופציות לעובדים.

3.15 חומרי גלם וספקים

נכון למועד דוח זה החברה הינה חברת מחקר ופיתוח בתחום פיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססות בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים בצורה חכמה ומיטבית. למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח אין חומרי גלם מהותיים שיידרשו לפעילותה ואשר עשויה להיות לחברה לגביהם תלות בספק בודד או במספר מצומצם של ספקים. המוצרים שמפותחים ונמכרים על ידי החברה דורשים שימוש ביחידות קצה שכוללת מצלמה, GPS ומודם (להלן: "**יחידת הקצה**") אשר מעבירות את הנתונים שנאספים לתוכנה אשר מעבדת אותם ומפיקה את הפלט. לחברה אין כל חלק בייצור יחידת הקצה ומדובר על מוצרי מדף שנרכשים מספקים שונים. כמו כן, מוצרי החברה צורכים שירותי ענן מחברת מיקרוסופט. ההתקשרות עם חברת מיקרוסופט לצורך קבלת שירותי ענן יכול ותעשה על ידי החברה או על ידי לקוח הקצה אשר ירכוש את מערכות החברה. לחברה אין תלות בשירותי הענן של מיקרוסופט לאור העובדה שניתן לרכוש שירותי ענן מספקי שירותים דומים בעולם. עם זאת יובהר כי מעבר בין ספק שירותי ענן אחד לשני עשוי לדרוש התאמות מסוימות למוצרי החברה.

3.16 הון חוזר

3.16.1 ליום 31 בדצמבר 2020 הסתכם ההון החוזר של החברה בכ- 36,475 אלפי ש"ח לעומדת כ-

16,849 אלפי ש"ח ליום 31 בדצמבר 2019. המרכיב העיקרי המשפיע על ההון החוזר הינו

היקף המזומנים בקופתה של החברה.

3.16.2 ההון החוזר של החברה (המוגדר כהפרש בין הנכסים השוטפים להתחייבויות השוטפות):

31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	
2,541,915	19,647,184	40,634,895	נכסים שוטפים
1,486,817	2,798,083	4,159,915	התחייבויות שוטפות (כולל הלוואות בעלים)
1,055,098	16,849,101	36,474,980	עודף הנכסים השוטפים על ההתחייבויות השוטפות

3.16.3 נכסיה השוטפים של החברה כוללים בעיקר יתרות מזומנים. ההתחייבויות השוטפות כוללות בעיקר התחייבויות בגין שכר והתחייבות לבעל ענין.

3.17 השקעות

למועד הדוח, אין לחברה השקעות כלשהן בחברות מוחזקות, שותפויות ומיזמים או השקעות בפעילויות אחרות.

3.18 מימון

3.18.1 ממועד הקמתה ותחילת פעילותה ועד לשנת 2017 מימנה החברה את פעילותה מתוך הונה העצמי בלבד. החל משנת 2018, הרחיבה החברה את פעילותה ולשם כך החלה החברה לממן את פעילותה באמצעות גיוסי הון, הסכמי SAFE, מענקי מדינה (מענקים מרשות החדשנות) והכנסותיה השוטפות ממכירת מוצריה כפי שיפורט להלן. לאחר השלמת עסקת המיזוג מממנת החברה את פעילותה מהכספים שגויסו במסגרת הנפקת זכויות שביצעה בחודש נובמבר 2020 ואשר במסגרתו התקבל בידי החברה סך של כ- 6,025,584 ש"ח (ברוטו) כתוצאה מניצול זכויות (לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 18.11.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-115921). כמו כן, כתוצאה ממימוש כתבי אופציה סחירים (סדרה 3) ו- (סדרה 4) שהנפיקה החברה במסגרת אותה הנפקת זכויות עד למועד דוח זה התקבלה בידי החברה תמורת מימוש בסך של כ- 24,903,877 ש"ח. כמו כן, מממנת החברה את פעילותה מהכספים שהתקבלו בידי החברה במסגרת גיוס הון שביצעה במהלך חודשים דצמבר 2020 וינואר 2021 ממספר משקיעים ואשר במסגרתו גייסה החברה סך של כ- 61 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים אודות גיוס ההון ראה דיווח מיידי של החברה מיום 04.01.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-001176). להערכת החברה, נכון למועד דוח זה החברה, יתרת המזומנים בקופתה של החברה מספק לצורך כיסוי תפעול עסקיה השוטפים ואת תוכניותיה העסקיות לתקופה של 12 חודשים שלאחר מועד הדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2020.

3.18.2 מענקי מדינה (מענקים מרשות החדשנות): נכון למועד דוח זה קיבלה החברה מענקי מדינה (מענקים מרשות החדשנות) בהיקף כולל של כ- 2,801 אלפי ש"ח אשר שימשו את החברה לפעילות המחקר והפיתוח שלה. לפרטים נוספים בדבר מענקי מדינה (מענקים מרשות החדשנות) שקיבלה החברה ראו סעיף 3.12.2.1 וסעיף 3.12.2.2 לעיל.

3.18.3 ערבויות אישיות: לא ניתנו ערבויות אישיות על ידי מי מבעלי המניות בחברה.

3.18.4 שווי מזומנים: שווי המזומנים של החברה ליום 31 בדצמבר 2020 הסתכם לסך של כ- 39,315 אלפי ש"ח לעומת כ- 18,840 אלפי ש"ח ליום 31 בדצמבר 2019.

3.18.5 חובות מסופקים: הנהלת החברה בוחנת תדיר את טיב הלקוחות והחייבים על מנת לקבוע את סכום ההפרשה הדרושה לחובות מסופקים בדוחותיה הכספיים. ליום 31 בדצמבר 2020, לא נכללה בדוחות הכספיים של החברה הפרשה לחובות מסופקים.

תחזיות והנחות החברה לעיל בדבר יכולת מימון החברה וביצוע גיוסי הון נוספים הינן בגדר תחזיות, הערכות ואומדנים המהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, 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 על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 3.28 לדוח. יובהר, כי אין כל ודאות כי יצלח בידי החברה לגייס מקורות מימון נוספים הנדרשים ללשם ביצוע השלבים המתקדמים וההכרחיים של פיתוח מוצריה. היעדר אמצעי מימון מספקים עשוי לגרום להפסקת פעילותה העסקית של החברה ולירידה לטמיון של השקעות החברה בפיתוח מוצריה.

3.19 מיסוי

לפרטים אודות המיסוי החל על החברה ועל חברות הבנות ראו ביאור 16 לדוחותיה הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2020.

3.20 סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם

למועד הדוח, לא ידוע לחברה על סיכונים סביבתיים הנוגעים לפעילותה. לפיכך, החברה מעריכה כי להוראות הנוגעות להגנת הסביבה לא תהיינה השפעות מהותיות בגין תידרש להשקיע ו/או לשאת בהשקעה ו/או בעלות כלשהי, וכן מעריכה כי להוראות כאמור לא תהיה השפעה על רווחיותה ומעמדה התחרותי בעתיד הקרוב לעין. יחד עם זאת, ולאור האמור **בסעיף 3.21** להלן בדבר מגבלות חוקיות ותקינה אפשריים, אשר למועד הדוח אינם ידועים לחברה, ייתכן כי החברה תידרש בעתיד לעמוד בתקנים ו/או הוראות רגולטוריות הנוגעות להגנה על הסביבה. בנוסף תציין החברה, כי בהיבט הסביבתי, הפתרונות המוצעים ע"י החברה באים לפתור את בעיית הגודש התנועתי, להפחית עומסים, לצמצם זמני המתנה, לאפשר "גלים ירוקים" ולמזער דפוס נהיגה של "עצור וסע" - ובכל להביא להפחתה משמעותית בפליטת מזהמים ומניעת זיהום אוויר. בנוסף, כל ההערכות והאומדנים המפורטים לעיל לרבות בדבר מגבלות חוקיות ותקינה אפשריות עתידיות, הינם הערכות, תחזיות ואומדנים 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 בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 3.28 לדוח.

3.21 מגבלות ופיקוח על פעילות החברה

3.21.1 למועד הדוח החברה הינה חברת מחקר ופיתוח בתחום פיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססות בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה בערים ומטרופולינים בצורה חכמה ומיטבית ואשר הינו חלק מענף התחבורה והבטיחות בדרכים. פעילות החברה כפופה לדיני מדינת ישראל ולדיני המדינות בהן היא פועלת ו/או תפעל בעתיד. מכירות ושיווק מוצרי החברה כפופה בין היתר, להוראות חוק רישוי עסקים, תשכ"ח-1968 וחוק הגנת הצרכן, התשמ"א-1981. בפעילות מחוץ לישראל תהיה החברה כפופה לדיני המדינות הזרות בהן היא פועלת ו/או תפעל. למיטב ידיעת החברה, נכון למועד דוח זה חלים על המוצרים אותם מפתחת החברה מגבלות, חקיקה, תקינה או אילוצים מיוחדים כלשהם לצד תקנים שונים בהם נדרשים לעמוד המוצרים אותם מפתחת החברה וזאת על מנת שניתן יהיה לשווק ולמכור אותם כפי

שיפורט להלן.

3.21.1.1 הנחיות משרד התחבורה בישראל לתכנון רמזורים: הנחיות שנקבעו על ידי משרד התחבורה במגמה להבטיח תכנון, ביצוע ותפעול תקין ואחיד של רמזורים בישראל, התואם את צרכי הבטיחות ואשר פורסמו במסגרת אוגדן "הנחיות לאופן הצבת רמזורים, 1970".⁴⁹ החברה מתכננת את מוצריה כך שיעמדו בכל ההנחיות הדרושות.

3.21.1.2 הנחיות משרד התחבורה לשימוש בתוכנות לתכנון תכניות רמזורים בישראל: ע"פ הנוהל העדכני, משרד התחבורה מאפשר להגיש לבדיקה תוכנות לתכנון רמזורים על מנת לאשר תוכנות אשר יעמדו בדרישות משרד התחבורה. ספקי תוכנות לתכנון רמזורים יוכלו להגיש בקשה לאישור של תוכנה חדשה או להארכת תוקפה של תוכנה קיימת לתכנון רמזורים. הבקשה תיבחן ע"י בודקים מטעם משרד התחבורה, ותידון ע"י וועדה מקצועית בין-משרדית. המלצות הוועדה יובאו בפני המפקח על התעבורה לצורך קבלת אישורו. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ינפיק אישור חתום על-ידי המפקח הארצי על התעבורה, כמי שרשאי לאשר הסדרי תנועה, לשימוש בתוכנה. האישור יינתן לתקופה קצובה.⁵⁰ ביום 22 בינואר 2019, קיבלה החברה ממשרד התחבורה אישור כי תוכנת ה-TransEm של החברה עומדת בדרישות משרד התחבורה בישראל וניתן להשתמש בה תכנון רמזורים בישראל. תוקף האישור הינו לשלוש שנים ממועד קבלתו. לפרטים נוספים אודות תוכנת ה-TransEm ראה סעיף 0 לדוח זה. כמו כן, למיטב ידיעתה של החברה ונכון למועד דוח זה, לא ידוע לחברה על רגולציה דומה במדינות אחרות.

3.21.2 פעילות החברה בכל הנוגע למחקר ופיתוח יכול ותהיה כפופה לדיני הקניין הרוחני המקומיים והבינלאומיים.

3.21.2.1 למועד דוח זה, חלות על החברה מגבלות חקיקה ותקינה מכוח חוק המו"פ וכללי רשות החדשנות, בשל תמיכה שקיבלה החברה מרשות החדשנות בהתאם לחוק המו"פ, כמפורט בסעיף 3.12.2 לדוח זה. כן כפופה החברה לתנאים שנקבעו באישור משרד התשתיות הלאומיות האנרגיה והמים (להלן: "המשרד") במסגרת תוכנית "חלוץ" בו היא משתתפת, ובכלל זה לכתבי ההתחייבות, מסמכי ונספחי המכרז, וכן לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי המשרד.

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

⁴⁹https://www.gov.il/he/departments/guides/planning_traffic_lights

⁵⁰https://www.gov.il/he/departments/policies/guidelines_using_software_plan_traffic_lights

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

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

3.21.2.5 החוק מסמיך את הרשות לאשר סוגים מסוימים בלבד של העברת ידע (למשל, בדרך של מכירת ידע, אך לא לגבי כל מקרה של מתן רישיון), אך גם ביחס לכך לא ניתן להבטיח כי אישור כאמור יינתן.

3.21.2.6 כמו כן, העברת ידע כאמור או זכות בו עשויה להיות כפופה לתשלום סכומים מסוימים לרשות בהתאם לנוסחאות ולכללים שנקבעו בחוק המו"פ, או להוראות ותנאים אחרים. למשל, העברת ידע לחו"ל, מחייבת, בנוסף לקבלת הרשות מראש, בתשלום של עד פי שישה מן המימון שהתקבל (בתוספת ריבית) ומכל מקום לא פחות מסך המימון שהתקבל (בתוספת ריבית), ובניכוי התמלוגים ששולמו לרשות.

3.21.2.7 המפר את הוראות חוק המו"פ לגבי העברת ידע לחו"ל או המאפשר הפרה כאמור, חייב באחריות פלילית שדינה מאסר של שלוש שנים. כמו כן, במקרה כזה הרשות עשויה לתבוע תשלום כספים וקנסות, לרבות הסכומים שהיו משולמים אילו החברה הייתה מעבירה את הידע לחו"ל לאחר קבלת אישורו של הרשות.

3.21.2.8 העברת ידע הקשור לתמיכת הרשות או כל זכות בו לגורם ישראלי אחר, כפופה לקבלת אישור הרשות ולהתחייבות של מקבל הידע לכך שיהיה כפוף להוראות חוק המו"פ, לרבות ההגבלות על הזכויות והשימוש בידע לאחרים ולחובת תשלום תמלוגים. אישור הרשות איננו נדרש, לעומת זאת, לשם ייצוא (שיווק ומכירה) של מוצרים שפותחו בהתבסס על ידע הקשור לתמיכת הרשות.

3.21.2.9 במסגרת ההגבלות על השימוש בידע, קיימים הוראות ותנאים, בין השאר, גם לגבי שעבוד ידע הקשור לתמיכת הרשות ולגבי הפקדתו בנאמנות, ואישור הרשות נדרש גם לגבי אלה.

3.21.2.10 חוק המו"פ חל על חברות שקיבלו את תמיכת הרשות גם לאחר תשלום מלוא התמלוגים לרשות. חברה כאמור תחדל להיות כפופה לחוק המו"פ רק כאשר הידע הקשור לתמיכת הרשות יועבר במלואו לגוף אחר, באישור הרשות. הפרת חוק המו"פ עלולה לגרור, בין היתר, דרישה להחזר של מלוא התמיכה שניתנה על ידי הרשות בתוספת ריבית, הצמדה וקנסות.

3.21.3 בנוסף לאמור לעיל, החברה כפופה לתקני איכות, תקני ISO מקומיים ובינלאומיים בתחום אבטחת מידע והגנה על פרטיות (GDPR) באירופה, הנחיות הרשות להגנת הפרטיות בישראל וכו'. החברה נמצאת בתהליך של היערכות לעמידה בתקני אבטחת מידע הנהוגים

3.22 הסכמים מהותיים

נכון למועד דוח זה החברה התקשרה בהסכמים מהותיים כלשהם למעט כמפורט להלן:

3.22.1 הסכם עם תכנית אב לתחבורה: למועד הדוח, החברה מספקת רישיון לתכנת TransEm

ושירותי אחזקה לעמותה לתכנון, פיתוח ושימור אורבני – ירושלים, באמצעות צוות תכנית אב לתחבורה – ירושלים (להלן: "צוות תכנית אב") על פי הסכם לרכישת רישיונות שימוש בתוכנה לתכנון רמזורים ומתן שירותי אחזקה, בין החברה וצוות תכנית אב, מיום 30 במאי 2019 (להלן: "הסכם תכנית אב"). בהתאם להסכם תכנית אב, צוות תכנית אב (א) רכש רישיונות לתכנת TransEm עבור 208 צמתים (בנוסף להסבה חד פעמית ומוחלטת של כל רישיונות המשתמשים אשר נרכשו מהספק ושולמו ע"י צוות תכנית אב עובר ליום הסכם תכנית אב ל-65 צמתים), (ב) התקשר בשירותי תחזוקת תכנת TransEm עבור 273 צמתים, לתקופה של עד 10 שנים, בכפוף לזכויות ביטול שבהסכם תכנית אב. תקופת ההתקשרות של שירותי התחזוקה עשויה להשתנת בהתאם לצרכי צוות תוכנית אב וללוח הזמנים שלו, בהודעה מוקדמת של 30 ימים. צוות תוכנית אב לא יהא רשאי לבטל רכישת הרישיונות לתוכנה ו/או לא יהא זכאי לקבל כל החזר כספי בגין זאת אלא אם נפל כשל מהותי בתוכנה. במקרה של ביטול שירותי התחזוקה כאמור לעיל, ישולם לחברה פיצוי מוסכם בסך 20% מסך יתרת התמורה הכוללת בגין שירותי האחזקה עבור תקופת ההתקשרות שלא מומשה. תשלום הפיצוי יתבצע רק במקרה בו הסיום המוקדם של תקופת ההתקשרות אינו נובע מכשל או אחריות של החברה.

בגין מתן הרישיון והשירותים ישלם צוות תכנית אב לחברה תמורה בסך כולל של 11,917,500 ש"ח כמפורט להלן: (א) בגין רכישת רישיון עבור 208 צמתים שולמה תמורה בסך 19,000 ש"ח לכל צומת ובסך כולל של 3,952,000 ש"ח, (ב) בגין מתן שירותי אחזקת 273 צמתים, תשולם תמורה בסך 2,850 ש"ח לשנה לכל צומת ובסך כולל של 778,050 ש"ח בשנה, (ג) בגין הסבת רישיונות עובר להסכם תכנית אב כאמור לעיל ועבור תחזוקה ותמיכה במהלך 2018 ועד למועד אספקת התכנה במסגרת הסכם תכנית אב שולמה תמורה בסך 185,000 ש"ח. מעבר לתמורה הנ"ל, בגין רכישת כל צומת נוסף ישולם לספק סך של 19,000 ש"ח לכל צומת, ובגין כל שעת עבודה מעבר לבנק השעות הקבוע בהסכם תכנית אב ישולם סכום של 300 ש"ח.

ביום 14 בדצמבר 2020, התקשרה אקסיליון עם צוות תוכנית אב בהסכם שת"פ לעריכת פיילוט אופטימיזציה לתוכניות הרמזורים במאות רמזורים בירושלים. במסגרת הפיילוט יוצבו מלמות של אקסיליון על גבי רכבים נעים (אוטובוסים, רכבי שירות עירוניים וכד') ותוקם מערכת מבוססת שירות ענן Azure של חברת מיקרוסופט אשר תעדכן את מערכת בקרת הרמזורים של עיריית ירושלים. הפיילוט יתבצע כאמור בשיתוף צוות תוכנית אב שיבחן את השימוש במערכת האופטימיזציה של אקסיליון על תוכניות הרמזור בירושלים.

⁵¹ תקן אבטחת מידע / סייבר של מכון התקנים האמריקאי. <https://www.nist.gov/cyberframework>.
⁵² Information Technology Security & Data Protection Standard הנהוג במדינות רבות בארה"ב.

נכון למועד דוח זה החברה נערכת להתחלת יישום הפיילוט ברבעון שני 2021. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 14.12.2020 (מספר אסמכתא 127765-01-2020).

3.22.2 הסכמים עם נתיבי איילון ונתיבי ישראל: ביום 07 ביולי 2019 חתמה החברה על הסכם מכירת רישיון לתכנת TransEm ושירותי אחזקה עם חברת יפה נוף תחבורה תשתיות ובנייה בע"מ (להלן: **"יפה נוף"**) (להלן: **"הסכם יפה נוף"**). בהתאם להסכם יפה נוף, יפה נוף (א) רכשה רישיונות לתכנת TransEm עבור לא פחות מ-110 צמתים (בנוסף להסבה חד פעמים ומוחלטת של כל הרישיונות אשר נרכשו מהספק בהסכם קודם עובר להסכם יפה נוף, ל-76 צמתים), (ב) התקשרה בשירותי תחזוקת תכנת TransEm עבור 186 צמתים, לתקופה של עד 10 שנים, בכפוף לזכויות ביטול שבהסכם יפה נוף.

בגין מתן הרישיון והשירותים נקבע כי החברה תהיה זכאית לתמורה כמפורט להלן: (א) בגין כל רישיון לצומת חדש (לא פחות מ-110 צמתים) תמורה בסך של 19,000 ₪ לכל צומת, (ב) בגין מתן שירותי אחזקה, תמורה בסך 2,850 ש"ח לשנה לכל צומת (ג) בגין תחזוקה ותמיכה במהלך 2018 שולמה תמורה נוספת וחד פעמית בסך 238,260 ש"ח. מעבר לתמורה הנ"ל, בגין רכישת כל צומת נוסף ישולם לספק סך של 19,000 ש"ח לכל צומת, ובגין כל שעת עבודה מעבר לבנק השעות הקבוע בהסכם תכנית אב ישולם סכום של 300 ש"ח (להלן: **"הסכם המקור"**).

ביום 05 ביולי 2020, קיבלה החברה מכתב מיפה נוף (חיפה) בו צוין כי בדיון שהתקיים במשרד התחבורה התקבלה החלטה על העברת הפרויקטים התחבורתיים לחברות הממשליות.

ביום 21 בדצמבר 2020 נחתם הסכם מסגרת בין אקסיליון לחברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ (להלן: **"נתיבי ישראל"**) אשר במסגרתו הוסכם כי אקסיליון תמשיך למכור את הרישיונות ולהעניק שירותי תמיכה ותחזוקה לנתיבי ישראל כחלק מהסכם המקור ביחס למטרונית נשר. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה 22.12.2020 (מספר אסמכתא 130837-01-2020).

ביום 05 בפברואר 2021 נחתם בין החברה לבין נתיבי איילון בע"מ (להלן: **"נתיבי איילון"**) הסכם למתן שירותי תוכנה לתכנון רמזורים במסגרת פרויקט המטרונית בחיפה ובמקומות בהם נדרשת העדפה לתחבורה ציבורית ברמזורים במטרופולין חיפה (להלן: **"השירותים"**) עם אקסיליון אשר מאמץ את תנאי הסכם המקור בהתאם לתנאיו, למעט כאמור להלן: ההתקשרות תעמוד בתוקפה החל מיום 01 בפברואר 2021 ולמשך 60 חודשים כאשר נתיבי איילון רשאית להאריך את ההתקשרות בהודעה בכתב, למשך ארבע תקופות של 12 חודשים נוספים כל אחת. כמו כן, חברת נתיבי איילון רשאית להודיע על ביטול ההסכם, בהודעה בכתב 90 ימים מראש ובמקרה כזה תשלם לאקסיליון את התמורה המגיעה לה בגין מתן השירותים בלבד, עד לתום התקופה לפי הודעתו ומבלי שתצטרך לספק כל פיצוי או תשלום נוסף. אקסיליון תהיה רשאית להודיע על ביטול ההסכם, בהודעה בכתב 180 ימים מראש ובמקרה כזה תהיה זכאית לקבלת התשלום עד לתום תקופת ההתקשרות לפי הודעתה ומבלי שתהיה זכאית לקבלת פיצוי או תשלום נוסף. עוד נקבע במסגרת ההסכם כי נתיבי איילון תהיה רשאית לרכוש מאקסיליון רישיונות נוספים בהתאם לתנאים שנקבעו במסגרת הסכם המקור. כמו כן, התחייבה נתיבי איילון לשלם לאקסיליון את התמורה עבור השירותים שסיפקה ליפה נוף על פי הסכם המקור לתקופה החל מיום 01 באוגוסט 2020 ועד ליום 30 בינואר 2021 (להלן: **"תקופת המעבר"**) וזאת בכפוף לכך שמשרד

התחבורה יעביר לנתיבי איילון את הכספים הדרושים לתשלום התמורה בתקופת המעבר וחברת הבקרה מטעם משרד התחבורה תאשר לנתיבי איילון את תשלום התמורה לאקסיליון עבור תקופת המעבר. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 07.02.2021 (מספר אסמכתא 014863-01-2021).

3.23 הסכמי שיתוף פעולה

- 3.23.1 הסכם שיתוף פעולה עם הטכניון: לפרטים נוספים ראה סעיף 3.12.2.3 לדוח זה.
- 3.23.2 הסכם שיתוף פעולה עם חברת מיקרוסופט העולמית: לפרטים נוספים ראה סעיף 3.6.2 לדוח זה.

3.23.3 למועד הדוח, החברה מקדמת מיסוד שיתופי פעולה נוספים, בדגש על מפעילים גדולים בשוק התחבורה העולמית (להלן: "**מפעילי התחבורה**") על מנת שיתקינו את יחידות הקצה בצי הרכבים שלהן ואחזקתו, בתמורה לחלוקה בהכנסות. שיתופי פעולה נוספים שהחברה משקיעה בהם מאמץ הם מול אינטגרטורים וחברות המציעות שירותי ניהול מרכז בקרה וכן מול חברות ייעוץ הנדסת תנועה. המתווה בבסיס השת"פ דומה לשת"פ מול מפעילי התחבורה. החברה מעריכה כי השנה הקרובה יחתמו הסכמי שיתוף פעולה מול מספר גורמים כאלה. המידע המובא בסעיף זה לעיל באשר לפעילות החברה לקידום שיתופי פעולה נוספים הינם מידע צופה פני עתיד כהגדרתם בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או בחלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם אי עמידה ביעדי פיתוח ו/או שיווק ו/או אי השגת המימון הדרוש ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 3.28 לדוח.

3.23.3.1 ביום 22 בינואר 2021 נשלחה לחברת ההנדסה Mead & Hunt הודעה רשמית על כוונה להעניק לחברה זכיה במכרז (RFP) לביצוע פרויקט Upper Valley Mobility Enhancement Study במסגרתו תקים Mead & Hunt בשיתוף אקסיליון, "עיר דיגיטלית תאומה" מבוססת על תשתית ענן Azure של מיקרוסופט לניתוח מערך התחבורה במחוז Pitkin והעיר אספן במדינת קולורדו, ארה"ב (להלן: "**הפרויקט**"). מטרת הפרויקט היא שיפור האפקטיביות של מערך התחבורה הציבורית במחוז והגברת הבטיחות להולכי רגל ורוכבי אופניים. במסגרת הפרויקט תספק Mead & Hunt למערך התחבורה במחוז Pitkin מצלמות מבוססות בינה מלאכותית הכוללות מידע על מיקום (GPS) של אקסיליון אשר מחוברות בזמן אמת לענן מיקרוסופט Azure כ- IoT (להלן: "**המצלמות**"). המצלמות יותקנו על רכבים במחוז Pitkin ובעיר אספן אשר יאספו מידע מבוסס Computer Vision ושבאמצעותו תבנה "עיר דיגיטלית תאומה" על גבי תשתית ענן Azure של מיקרוסופט. באמצעות ה"עיר הדיגיטלית התאומה" שתוקם יבוצע ניתוח כולל של מצב התחבורה בכלל והתחבורה הציבורית בפרט. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 24.01.2021 (מספר אסמכתא 010209-01-2021). נכון למועד דוח זה החברה

נערכת, בתיאום עם מחוז פיתוח ליישום התקנת המערכת בתחילת הרבעון השלישי של שנת 2021.

3.23.3.2 ביום 14 בינואר 2021 התקשרה החברה במוזכר הבנות בלתי מחייב בין אקסיליון לבין קבוצת Transdev להקמת פילוט להקמת "עיר דיגיטלית תאומה" מבוססת על תשתית ענן Azure של מיקרוסופט לניהול מערך תחבורה בעיר ריימס (Reims), צרפת וזאת באמצעות מצלמות וידאו מבוססות בינה מלאכותית של אקסיליון (להלן: "הפרויקט"). במסגרת מזכר הבנות הבלתי מחייב נקבע כי אקסיליון תספק ל- Transdev מצלמות מבוססות בינה מלאכותית (להלן: "המצלמות") אשר יותקנו על רכבי התחבורה הציבורית שמפעילה Transdev בעיר ריימס, צרפת ואשר באמצעות המידע שייאסף מהם תבנה ה"עיר דיגיטלית תאומה" ויופקו דוחות בדבר מצב התחבורה בעיר. נכון למועד דוח זה, החברה נערכת ליישום התקנת המערכת במהלך הרבעון השני של שנת 2021. לפרטים נוספים ראה סעיף 3.6.3 לדוח זה וכן דיווח מיידי של החברה מיום 14.01.2021 (מספר אסמכתא 006645-01-2021).

3.24 הליכים משפטיים

למועד הדוח, החברה אינה צד להליכים משפטיים כלשהם.

3.24.1 ביום 27 בפברואר 2018 קיבלה החברה מכתב מהרשקוביץ - רוננה, משרד עורכי דין ונוטריון, מטעם מר מרק ברגר, בטענה כי מר ברגר זכאי לקבל 30% מהון המניות של החברה, בהתבסס על קשריו העסקיים עם מר אילן וייצמן ומר אורן דרור ועל מסמכים ומצגים שקיבל מהם לכאורה. החברה השיבה בביטול לטענה האמורה ביום 6 במרץ 2018. ביום 10 בפברואר 2021 התקבל בידי החברה מכתב מברקמן ושות' עורכי דין מכתב בשמו של מרק ברגר בו הועלתה דרישה כלפי ה"ה אורן דרור ואילן וייצמן במסגרת חוזר מר מרק ברגר על טענותיו כי הינו אחד ממייסדיה של אקסיליון ובדבר זכאותו לקבלת 30% מהון המניות של אורן דרור ואילן וייצמן וכי קמה למר ברגר עילות תביעה שונות נגד ה"ה אורן דרור ואילן וייצמן. במסגרת מכתב הדרישה דורש מר ברגר כי אורן דרור ואילן וייצמן יעבירו למר ברגר 30% מכלל מניותיהם או לחלופין שה"ה אילן וייצמן ואורן דרור, יחד ולחוד עם בעלי מניות באקסיליון כפי שפורטו כפי שפורטו במכתבו של ב"כ מרק ברגר, ישלמו למר ברגר פיתוי בסך של 140,740,057 ש"ח המהווים את שווי הבורסאי (נכון למועד המכתב) של 30% מכל מניותיהם של ה"ה אילן וייצמן ואורן דרור בחברה. ה"ה אילן וייצמן, אורן דרור והחברה דוחים מכל את טענותיו של מר ברגר ויבן היתר את הטענה לפיה הינו זכאי ל- 30% ממניותיהם. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 11.02.2021 (מספר אסמכתא 017317-01-2021).

3.24.2 במהלך שנת 2014 הזמינה חברת אריאל - וימאזור בע"מ מהחברה שירותים לפיתוח מערכת פיקוח על בסיס מפרטים שפרסמה חברת נתיבי ישראל. במסגרת ההסכם שנחתם בין הצדדים הוסכם כי החברה לא תתחרה עם המוצר בישראל לתקופה מוגדרת. במהלך שנת 2018 הביעה חברת אריאל - וימאזור בע"מ עניין בביצוע השקעה בחברה והציעה להתקשר בהסכם מוגבל לשיתוף פעולה בארץ ובעולם אך החברה סירבה להצעה זו. לאחר דחיית ההצעה על ידי החברה העלתה אריאל - וימאזור בע"מ טענות כי החברה מפרה את

התחייבותה בנושא אי-התחרות אך החברה דחתה את כל טענותיה. נכון למועד דוח זה לא ננקטו צעדים נוספים על ידי מי מן הצדדים.

3.24.3 עת"מ 33701-04-20 אקסיליון בע"מ נ' נתיבי איילון בע"מ ואח' (להלן: **"העתירה"**): ביום 17 במאי 2020 הגישה החברה עתירה מנהלית לבית המשפט מחוזי מרכז בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים (להלן: **"בית המשפט"**), כנגד חברת נתיבי איילון בע"מ (להלן: **"נתיבי איילון"**), כנגד חברת Schlothauer & Wauer GmbH (חברה זרה הרשומה בגרמניה) ונגד חברת GEVAS Software Systementwicklung und Verkehrrsinformatik GmbH (חברה זרה הרשומה בגרמניה) (להלן ביחד: **"החברות הגרמניות"**; וביחד עם נתיבי איילון **"המשיבות"**). במסגרת העתירה ביקשה החברה, בין היתר, כי בית המשפט יורה על ביטול החלטת ועדת המכרזים של נתיבי איילון לפסול את הצעתה של החברה שהוגשה במסגרת מכרז שערכה נתיבי איילון, שענינו אספקה של תוכנה לתכנון תכניות רמזורים, הטמעת התוכנה ומתן שירותי תמיכה בה (מכרז 18/19; **"המכרז"**), הצעה שהוכרזה כהצעה זוכה ושלאחריה אף נכרת הסכם ביחס לשירותים מושאי המכרז (הסכם מסגרת) (להלן: **"הסכם נתיבי איילון"**), שבוטל במסגרת אותה החלטת פסילה. לחלופין התבקש בית המשפט להורות כי יש להורות על ביטול המכרז כולו וזאת נוכח פעולותיה ומחדליה של ועדת המכרזים של נתיבי איילון, שהתערבה לכאורה, באופן בלתי סביר ותוך חריגה מסמכות, בהצעות המחיר שהגישו החברות הגרמניות שהשתתפו במסגרת המכרז. ביום 09 ביולי 2020 דחה בית המשפט את העתירה במלואה והשית על החברה את תשלום הוצאות משפט ושכ"ט עו"ד של המשיבות, בסך כולל של 310,000 ש"ח. ביום 17 בספטמבר 2020 הגישה החברה ערעור על פסק הדין לבית המשפט העליון. בהתאם להודעה שהוציא בית המשפט ביום 22 בספטמבר 2020 על קביעת ערבון, המהווה תנאי לקיום הליך הערעור, הפקידה החברה ערבון בסך 50,000 ש"ח להבטחת הוצאות המשיבים. ביום 21 בפברואר 2021 דחה בית המשפט את הערעור שהגישה החברה על פסק הדין.

3.25 יעדים ואסטרטגיה עסקית

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

3.25.1 השגת יעדי הפיתוח: השלמת תהליכי המחקר והפיתוח של מערכת האופטימיזציה של תכניות רמזור והוכחת היתכנות המוצרים והטכנולוגיה המפותחים על ידי החברה וכן לפתח מוצרים שמשפרים באופן משמעותי את הביצועים של המוצרים שמוצעים בנוגע למהנדסי דרכים בנוגע לתכנון תוכניות רמזור.

לאחר סיומו המוצלח של פיתוח מוצרי החברה והוכחת היתכנות כאמור, ככל שכל הנ"ל ייושמו בהצלחה, תחל החברה לפעול לקידום פיילוטים של מוצריה בישראל ובעולם.

3.25.2 לייצר ולספק מוצרים אמינים, בעלי ביצועים ויכולות טכניות מהמתקדמות בעולם בתחום פעילותה של החברה.

3.25.3 חדירה לשוקי היעד הפוטנציאליים: באמצעות הסכם שיתוף הפעולה עם מיקרוסופט העולמית והסכמי שיתוף פעולה נוספים שמקדמת החברה כמתואר בסעיף 3.23 לדוח זה, מתכוונת החברה לפעול לקידום פיילוטים של מוצריה בארץ ובעולם. כמו כן, בעזרתה של מיקרוסופט העולמית פועלת החברה ליצור קשרים ישירים ועקיפים עם ערים

ומטרופוליניים ברחבי העולם וכן עם חברות המפעילות תחבורה ציבורית עירונית וזאת לשם התקנת יחידות הקצה על צי הרכבים שלהם ואחזקתו ובדרך זו להגדיל את נתח השוק של החברה תוך הרחבת פעילותה לערים ומטרופוליניים רבים ולהרחיב את פעילותה בשווקים חדשים.

החברה שוקדת על הכנת תכנית רב-שנתית מול במיקרוסופט העולמית במסגרתה להטמעת מוצריה בערים ברחבי העולם. בהכנת התכנית עובדת החברה מול מנהלי חברות תחבורה במגזר הפרטי והציבורי וכן עם מנהלי מכירות אזוריים של חברת מיקרוסופט ומנהלי המדינות השונים ברחבי העולם.

3.25.4 מיצוב ומיתוג גבוהים: מיצוב החברה בשנים הקרובות כחברה המובילה בשוק הטכנולוגיה לתחבורה חכמה לניתוח ופתרון של בעיות גודש וזיהום אויר.

3.25.5 שמירת על חובת הגינות ונאמנות ללקוחות, לשותפים העסקיים ולעובדי החברה.

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

היעדים והאסטרטגיה המפורטים בסעיף זה כוללים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרתו בחוק ניירות ערך והם בבחינת חזון ויעדי החברה בעתיד לבוא. ואולם, לחברה אין כל ודאות לגבי יכולתה לממש את החזון ולהשיג את היעדים שהעמידה לעצמה, אשר במידה בלתי מבוטלת מבוססים על גורמים שמעצם טבעם, אינם בשליטתה, כגון: הצלחה לגייס את ההון ו/או העמדת מלוא המימון הדרוש לה לשם השלמת הליך המחקר ופיתוח של מוצריה, השלמת הליך פיתוח מוצרי החברה (כאמור בדוח זה לעיל) בהצלחה, ודאות כי מי מהמוצרים הללו יזכה להצלחה מסחרית. לפיכך, מידע זה עשוי להשתנות על-פי צרכי החברה וסביבתה החיצונית.

3.26 צפי להתפתחות בשנה הקרובה

במהלך 12 החודשים הקרובים ממועד פרסום דוח זה בכוונת החברה להתמקד בפעולות הבאות:

3.26.1 לקדם ולהבטיח בסיס כלכלי איתן לאורך זמן וגידול בפעילות תוך התמודדות במכרזים של ערים ומדינות בעולם לשידרוג תשתיות ניהול הרמזורים וניהול תחבורה בכלל. החברה תדווח על זכייה במכרזים בעתיד כאשר מכפלת ההסתברות לזכייה בשווי ההכנסות הצפוי מהמרכז הינה מהותית.

3.26.2 להתקדם בתהליכי המחקר והפיתוח של מערכת האופטימיזציה של תכניות רמזור והתחלת פיילוטם של מערכת הניטור, מערכת התאום הדיגיטלי ומערכת האופטימיזציה בישראל ובעולם.

3.26.3 המשך המחקר והפיתוח של מוצרי החברה כמפורט בסעיף 3.12 לדוח זה.

המידע המובא בסעיף זה לעיל באשר לצפי להתפתחות ב- 12 החודשים הבאים ממועד דוח זה כולל מידע צופה פני עתיד כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. קשיי מימון, עיכוב בתהליכים שונים, שינוי במבנה השוק והתחרות בו וכד' עשויים להביא לשינוי בתוכניות במפורטות לעיל, והתוכניות המפורטות לעיל עשויות שלא להתממש, כולם או בחלקם, 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 3.28 לדוח.

3.27 מידע כספי לגבי איזורים גיאוגרפיים

3.27.1 על אף שהחברה פעלה בשנת הדוח בפיתוח עסקי בארה"ב, אירופה ואיחוד האמירויות, מקור הכנסות החברה בשנת הדוח הוא בישראל בלבד.

3.27.2 להלן מידע כספי לגבי הכנסות החברה על בסיס מיקום הלקוחות:

2018	2019	2020	
847	6,144	1,531	ישראל
-	247	-	ארצות הברית
847	6,391	1,531	סה"כ הכנסות

3.27.3 חשיפה לסיכונים עקב הפעילות בחוץ לארץ

החברה חשופה לסיכונים שהשווקים בחו"ל סובלים ממצב של מיתון וכן לסיכונים של תנודות משמעותיות בשער החליפין של מטבעות.

3.28 דיון בגורמי הסיכון

ההשקעה בניירות הערך של החברה כרוכה בסיכונים המאפיינים השקעה בחברת תוכנה אשר מרכיב מרכזי בפעילות המחקר והפיתוח שלה (מערכת האופטימיזציה ותכנון אוטומטי של תכניות רמזור) נמצא בתחילת דרכו. מוצגת להלן סקירה בדבר גורמי הסיכון אשר להם עשויה להיות השפעה מהותית על פעילות החברה ותוצאותיה העסקיות:

3.28.1 סיכונים מקרו כלכליים

3.28.1.1 האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי: נוכח משבר הקורונה, האטה בפעילות

הכלכלית בשוק הישראלי ו/או העולמי בכלל השווקים הפוטנציאליים אליהם מתכוונת החברה לחדור, עלולה להשפיע לרעה על יכולת החברה הן בהיבט של גיוס הון והן בהיבט העסקי של מכירות וקידום פיילוטים בערים ברחבי העולם.

3.28.1.2 חשיפה לשינויים במטבע זר: בעוד הכנסות החברה הצפויות הם בעיקר בחו"ל,

עיקר ההוצאות הן הוצאות מו"פ בישראל. דרכי ההתמודדות עם סיכון זה הן יצירת הכנסות בשקלים בארץ (מול הערים הגדולות והבינוניות), בשילוב צוות המכירות של מיקרוסופט ישראל והן בתמיכה המתקבלת מרשות החדשנות לתכנית המו"פ של החברה.

3.28.1.3 המצב הביטחוני בישראל: לשינויים במצב הביטחוני והמדיני עשויה להיות

השפעה על פעילות החברה, שכן אלו עשויים, בין היתר, להביא לירידה ביכולתה של החברה לגייס הון נוסף הנדרש לפעילותה.

3.28.2 סיכונים ענפיים

3.28.2.1 שינויים טכנולוגיים: תחום התחבורה והתחרות בו אינטנסיבית, ומתרחשים בו

שינויים טכנולוגיים תכופים, ופריצות דרך אשר יש בהם כדי להשפיע על עדכניות הטכנולוגיות שבתחום פעילות החברה, יצירת טכנולוגיה חליפית לטכנולוגיית החברה, עלולה לפגוע בהיקף פעילות החברה.

3.28.2.2 רגולציה: שינויים והתפתחויות בדרישות הרגולטוריות ו/או אי עמידה של החברה

בדרישות כאמור עשויים לגרום להטלת מגבלות ו/או לעיכובים בפיתוח מוצרי החברה ו/או לגרום להפסקתו, וכן לגרום לחברה הוצאות מהותיות. לפרטים בדבר הסביבה הרגולטורית בה פועלת החברה ראו סעיף 3.21 לדוח זה לעיל.

3.28.2.3 גיוסי הון ומקורות מימון: תחום המחקר והפיתוח דורש נזילות גבוהה מאוד

לסווח ארוך לשם השגת תוצאות עסקיות אפקטיביות. מקורות המימון העומדים לרשות החברה אינם בהיקף מספק על מנת להביא להשלמת המו"פ של המוצרים אותן היא מפתחת ושיווקן המסחרי. אין כל ודאות כי יצלח בידי החברה לגייס מקורות מימון נוספים הנדרשים לשם ביצוע השלבים המתקדמים וההכרחיים של פיתוח מוצריה. היעדר אמצעי מימון מספקים עלול להקשות/להאט את התקדמות החברה אל מול התכנית.

3.28.2.4 כוח אדם מקצועי: פעילות החברה בתחומה מתאפיינת ברמת ידע, מקצועיות ומומחיות בתחום ברמה הגבוהה ביותר, וכן דורשת כוח אדם ניהולי איכותי בעל ניסיון ובקיאיות בתחום AI בינה מלאכותית ובתחום התחבורה. יכולתה של החברה להמשיך בפיתוח מוצריה תלויה, בין השאר, ביכולתה להמשיך ולהעסיק כוח אדם מיומן כאמור.

3.28.2.5 ניסויים תוך כדי תהליך המחקר והפיתוח: ביצוע ניסויים במסגרת תהליך המו"פ של מוצרי החברה עלול להתעכב או להיעצר בשל סיבות שונות, בין היתר כתוצאה מסיבות חיצוניות שאינן קשורות למוצרי החברה.

3.28.2.6 תחרות: החברה חשופה לתחרות, כאמור בדוח זה לעיל, הן מצד הגורמים הפועלים כיום בשוק והן מצד גורמים העוסקים במחקר ופיתוח מוצרים העשויים להתחרות בעתיד במוצרי החברה. לפרטים אודות התחרות ראה סעיף 3.8 לדוח.

3.28.3 סיכונים ייחודיים לחברה

3.28.3.1 חוסר בשלמות של השוק לקבל פתרון כה חדשני: עצם החידוש המחשבתי לבצע עדכון של תכניות רמזור באופן שוטף (ברמה יומיומית ואף ייתכן מעבר לכך) לעומת המצב המקובל כיום בו תוכניות הרמזור מעודכנות אחת לכמה שנים מהווה "רעידת אדמה" בשוק הזה של מהנדסי תנועה ותוכנות לתכנון רמזורים. הסתגלות השוק לשינוי תפיסתי/תרבותי עמוק זה אינה ודאית ויתכן ותידרש "תקופת הסתגלות" לחינוך השוק באמצעות מאמצי שיווק ממוקדים.

3.28.3.2 שלבי המו"פ: למועד הדוח, החברה טרם השלימה פיתוח מערכת האופטימיזציה/תכנון אוטומטי וטרם רשמה הכנסות כלשהן ממוצר זה. אין כל ודאות כי הליכי המו"פ יבשילו לכדי מערכת תכנון אוטומטי מהסוג המבוקש לשיווק ומכירה.

3.28.3.3 ביקוש למוצרי החברה בעתיד ומחירם/ מודל עסקי: למועד הדוח, טרם החלה החברה במכירות מוצרי משפחת ה – X Way (מערכת הניטור, מערכת התאום הדיגיטלי ומערכת האופטימיזציה). אף אם וככל שיושלם שלב המחקר והפיתוח של המערכות שמפתחת החברה בהצלחה, אין כל ודאות כי באותו המועד יהיה ביקוש למערכות אלה בהיקף אשר יצדיק את שיווקם באופן מסחרי.

3.28.3.4 קניין רוחני: כמפורט בסעיף 3.13 לעיל, החברה נמצאת בתהליך של הגשה/אישור של שני הפטנטים הקיימים בארה"ב ואירופה וכן להגיש פטנט חדש בעקבות פיתוח מערכת האופטימיזציה ותכנון אוטומטי של תוכניות רמזור. יש סיכון שכל בקשות הפטנט או חלקן, לא תתקבלנה מכל סיבה שהיא, ובכלל זה מסיבות שאינן בשליטת החברה.

3.28.3.5 הסתמכות על מיקרוסופט כספק יחיד של שירותי ענן: כרגע מוצרי החברה עובדים אך ורק באמצעות קבלת שירותי ענן Azure של חברת מיקרוסופט. קיים

סיכון כי ישנן ערים ו/או מטרופולינים שמקבלים שירותי ענן מספק ענן אחר (כגון AWS או GCP) דבר שיהווה מכשול לפני התקשרות. בכוונת החברה לבחון את המשמעויות והאפשרויות העומדות בפניה על מנת לאפשר למוצרי החברה לעבוד גם באמצעות קבלת שירותי ענן מספרים אחרים ולאור ממצאי בחינה זו לכלול נושא זה בתוכנית העבודה של פעילות המחקר והפיתוח שלה.

3.28.3.6 **סיכון סייבר**: מוצרי החברה מבוססים על שירותי ענן ולכן ישנה חשיפה לתקיפה של מערכות מחשב ו/או מערכות ותשתיות משובצות מחשב. מכיוון שהחברה משתמשת בשירותי הענן של חברת מיקרוסופט הרי שהתשתית המיחשובית היא זו ששומרת על ההגנה מפני תקיפות סייבר. בנוסף, פועלת החברה לזיהוי נקודות תורפה ובחינה של אמצעים נוספים יחד עם הערים והלקוחות על מנת לאתר ולחסום פרצות אפשריות שעלולות להשפיע על תזמון הרמזורים ולשמור בטיחות משתמשי הדרך.

3.28.4 בטבלה להלן מוצגים גורמי הסיכון העיקריים שתוארו לעיל, אשר דורגו בהתאם להערכת החברה, על פי ההשפעה העשויה להיות להם על עסקיה:⁵³

מידת ההשפעה של גורם הסיכון על החברה			
השפעה גבוהה	השפעה בינונית	השפעה נמוכה	
סיכונים מקרו-כלכליים			
	+		האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי
		+	חשיפה לשינויים במטבע זר
סיכונים ענפיים			
+			שינויים טכנולוגיים
	+		רגולציה
+			גיוסי הון ומקורות מימון
	+		כוח אדם מקצועי
	+		ניסויים תוך כדי תהליך המו"פ
+			תחרות
	+		סייבר
סיכונים ייחודיים לחברה			
	+		חוסר בשלות של השוק לקבל פתרון כה חדשני
+			שלבי המו"פ
+			ביקוש למוצרי החברה בעתיד ומחירים/ מודל עסקי
	+		קניין רוחני
	+		הסתמכות על מיקרוסופט כספק יחיד של שירותי ענן

⁵³ זיהוי גורמי הסיכון ומידת השפעתם על החברה הינם על סמך הערכת החברה, וייתכן כי בפועל קיימים גורמי סיכון שטרם זוהו או שהשפעתם שונה מהאמור לעיל.

פרק ב'

דו"ח דירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020

דירקטוריון אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ (להלן: "החברה") מתכבד בזאת להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 (להלן: "תקופת הדוח"), בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 ("תקנות הדוחות").

יודגש כי התיאור בדוח זה כולל מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח – 1968. מידע צופה פני עתיד הינו מידע לא ודאי לגבי העתיד, לרבות תחזית, הערכה, אומדן או מידע אחר המתייחס לאירוע או לעניין עתידי שהתממשותו אינה ודאית ו/או אינה בשליטת החברה. המידע הצופה פני עתיד הכלול בדוח זה מבוסס על מידע או הערכות הקיימים בחברה, נכון למועד פרסום דוח זה.

דוח הדירקטוריון של החברה ליום 31 בדצמבר 2020 נערך תוך כדי יישום מלוא ההקלות של "תאגיד קטן" כמשמעות המונח בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 (להלן: "תקנות הדוחות"). בהתאם להודעת החברה מיום 07 בינואר 2021 היא אינה עונה עוד על הגדרת "תאגיד קטן" אך מבלי לגרוע מהאמור, ובהתאם לתקנה 5(ג) לתקנות הדוחות, תמשיך החברה לאמץ את ההקלות אותן אימץ דירקטוריון החברה כמפורט בדיווחי החברה מהתאריכים 23 ביולי 2020 ויום 27 ביולי 2020 (מס' אסמכתאות: 2020-01-0728249 ו-2020-01-072820, בהתאמה), עד וכולל הדוחות הרבעוניים של החברה ליום 30 בספטמבר 2021. לפרטים נוספים ראה דיווח מידי של החברה מיום 07.01.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-003327).

חלק א' - הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

1. תיאור תמציתי של התאגיד וסביבתו העסקית

1.1. כללי

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ (להלן: "החברה") התאגדה בחודש יוני 1966 תחת השם סולוג מפעלי סריגה בע"מ. ביום 12 במרץ 2015 שינתה החברה את שמה לאפיו אפריקה בע"מ וביום 27 בדצמבר 2020 שינתה את שמה לשמה הנוכחי.

ביום 03 בדצמבר 2020 השלימה החברה עסקת מיזוג אשר במסגרתה מוזגה לתוך החברה פעילותה של חברת אקסיליון בע"מ (להלן: "אקסיליון").

נכון למועד דוח זה, פועלת החברה באמצעות החברה בת אקסיליון (החברה ואקסיליון יקראו ביחד ולהלן: "הקבוצה") בפיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססת בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה באופן מיטבי בערים ומטרופולינים בדגש על שיפור זרימת התנועה, העדפת תחבורה ציבורית, רכבי חירום והגברת בטיחות משתמשי הדרך השונים בדגש על הולכי רגל. הפתרונות שמפתחת החברה מתעדים להביא לאופטימיזציה מיטבית של תזמון מערכת הרמזורים הפועלת במרחב הציבורי וכפועל יוצא מכך לזרימה מיטבית של משתמשי הדרך השונים כגון: הולכי רגל, תחבורה ציבורית, רכבים פרטיים ורכבים קלים (להלן: "משתמשי הדרך") וזאת באמצעות ניתוח כולל של רשת הרמזורים, משתמשי הדרך ורמת הביקוש ברשת, וזאת ללא צורך בפריסת תשתיות פיזיות, חומרה יקרה וחפירת קווי תקשורת וגלאים. פעילותה העסקית של החברה הינה פעילות אקסיליון בע"מ. לפרטים אודות עסקת המיזוג ראו פרק א' – תיאור עסקי התאגיד המצ"ב לדוח תקופתי זה.

1.2. כללי השימור של הבורסה והשעיית מסחר עקב אי פרסום דוחות כספיים.

החל מיום 02 בינואר 2017 הושעה המסחר בניירות הערך של החברה עקב אי פרסום דוחות כספיים ליום 30 בספטמבר 2016. ביום 13 בספטמבר 2020 חודש המסחר בניירות הערך של החברה במסגרת רשימת השימור וזאת לאחר שהחברה פרסמה את דוחותיה הכספיים החסרים. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי שפרסמה הבורסה ביום 10.09.2020.

ביום 08 בדצמבר 2020 הועברו ניירות ערך של החברה מרשימת השימור לרשימה הראשית בבורסה לניירות ערך בתל אביב לאור עמידת החברה בתנאים הנדרשים מחברת מו"פ לצורך חידוש מסחר במניותיה ברשימה הראשית. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 06.12.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-124111) וכן אישור הבורסה מיום 06.12.2020.

1.3. השלכות משבר הקורונה

התפרצות נגיף ה"קורונה" (COVID-19), בסין וההתפשטות הגלובלית של הנגיף מהווים סיכון מאקרו כלכלי גלובלי ומשרים אי ודאות באשר לפעילות הכלכלית העתידית בעולם ולהשפעות העתידיות הצפויות על השווקים. פוטנציאל הנזק של התפשטות נגיף ה"קורונה" תלוי במידת המהירות והיכולת למגר את התפשטות המחלה בעולם כולו. בשלב זה אין בידי הקבוצה להעריך את משך ועוצמת המשבר ואת מלוא השלכותיו על פעילות הקבוצה ותוצאותיה, עם זאת יצוין כי בעקבות התפרצות נגיף ה"קורונה" פעילויות שיווק ומכירה נדחו וחלה פגיעה בצפי לפרויקטים פוטנציאליים בתקופה זו. בנסיבות אלו, להערכת הקבוצה, להעמקת המשבר והתמשכותו עלולה להיות השפעה שלילית על פעילות הקבוצה, הערכות אלה עלולות שלא להתממש, כולן או חלקן או להתממש באופן שונה, לרבות מהותית, מהצפוי, בין היתר, כתוצאה מהתפתחויות שלא ניתן להעריך באופן מלא בקשר עם המשבר, משכו ועוצמתו אשר אינם בשליטתם של הקבוצה.

לפרטים נוספים אודות האירועים המהותיים שאירעו בתקופת הדוח ראה פרק א' – תיאור עסקי התאגיד לדוח זה.

2. התוצאות הכספיות

הדוחות הכספיים של החברה לשנת 2020 ערוכים לפי תקני 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), התשי"ע - 2010.

2.1 מצב כספי

להלן תמצית נתונים על המצב הכספי (באלפי ש"ח):

סעיף	ליום 31 בדצמבר 2020	ליום 31 בדצמבר 2019	הסברי החברה
	אלפי ש"ח		
נכסים שוטפים	40,635	19,647	גידול במזומנים ושווי מזומנים נבע בעיקרו מגיוסי ההון בעסקת המיזוג בסך של כ-19 מיליון ש"ח וכן ממימושי אופציות ותקבולים על חשבון מניות
נכסים שאינם שוטפים	1,928	214	גידול בנכסים שאינם שוטפים נבעו בעיקרו מנכס חכירה - הסכם שכירות משנת 2020 ארוך טווח בחיפה לשנתיים עם אופציה לשנתיים נוספות, וכן מרכישת רכוש קבוע (ציוד מחשוב בעיקר)
סך נכסים	42,563	19,861	
התחייבויות שוטפות	4,160	2,798	גידול נובע בעיקר מעליה בהתחייבויות בגין שכר ונלוות כתוצאה מעליה במצבת כח אדם של כ-90%. כמו כן מהתחייבויות שוטפות של חכירה - הסכם שכירות משנת 2020 ארוך טווח בחיפה

לשנתיים עם אופציה לשנתיים נוספות וכן, התחייבת בגין מענק קורונה 2020			
העלייה נובעת מהתחייבות חדשה בגין החכירה לעיל וכן בגין תמלוגים לתכנית חדשה של לרשות החדשנות	-	1,646	התחייבויות לא שוטפות
העלייה בהון נובעת מגיוס ההון במסגרת עסקת הרכישה במהופך וכן מממושאי אופציות ותקבולים על חשבון מניות	17,063	36,757	הון
	19,861	42,563	סך התחייבויות והון

2.2 תוצאות הפעילות

להלן נתונים רווח והפסד לתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 ולתקופה שהסתיימה ביום 31

בדצמבר 2019 (באלפי ש"ח):

סעיף	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019	הסברי החברה
	אלפי ש"ח		
הכנסות ממכירות	1,531	6,391	קיטון בהכנסות בשנת 2020 בהשוואה לשנת 2019 נובע בעיקרו מירידה בהכנסות ממכירת רישיונות תוכנה
הוצאות מחקר ופיתוח	(21,867)	(3,774)	הגידול בהוצאות מחקר ופיתוח ב-2020 נובע בעיקרו מגידול בהוצאות שכר - מצבת עובדי הפיתוח וצוות התמיכה של חברות הבת בישראל ובבולגריה גדלה ב- 80% וכן מגידול בתשלום מבוסס מניות של הענקות אופציות 2020 של 13 מיליון ש"ח
הוצאות שיווק הנהלה וכלליות	(19,812)	(3,387)	הגידול בשנת 2020 נובע מגידול בעובדי ויועצי החברה, וגידול בהוצאות הנהלה וכלליות כגון: הוצאות משפטיות (בעיקר הנפקה) וכן מגידול בתשלום מבוסס מניות של הענקות אופציות 2020 של 14 מיליון ₪
הוצאות רישום למסחר	(240,843)	-	עסקת המיזוג עם אפיו אפריקה טופלה בשיטת הרכישה במהופך. תוצאת העסקה מבטאת את ההפרש בין שווי ההון של אחזקות המיעוט (259 מיליון ש"ח) על ערכם בספרים של הנכסים וההתחייבויות נטו של החברה (18.5 מיליון ש"ח) שהסתכם לסך של כ-241 מיליון ש"ח ונרשם כ"הוצאות רישום למסחר"
הפסד תפעולי	(280,991)	(770)	עיקר ההפסד נובע מהוצאות רישום עסקת הרכישה במהופך (כ-241 מיליון) וכן מגידול בהשקעות של מחקר ופיתוח
(הוצאות) מימון, נטו	(510)	(356)	גידול בהוצאות מימון נטו נבע בעיקר מהפרשי שער
הפסד לתקופה לפני מיסים על הכנסה	(281,501)	(1,126)	עיקר ההפסד נובע מהוצאות רישום עסקת הרכישה במהופך (כ-241 מיליון) וכן מגידול בהשקעות של מחקר ופיתוח
הוצאות מס	(42)	(14)	נובע בעיקר מביטול נכס מס משנים קודמות וגידול המס בחברת הבת בבולגריה
הפסד נקי לתקופה	(281,543)	(1,140)	עיקר ההפסד נובע מהוצאות רישום עסקת הרכישה במהופך (כ-241 מיליון) וכן מגידול בהשקעות של מחקר ופיתוח

2.3 תזרים מזומנים

הסבר לשינוי	ל-12 חודשים שהסתיימו ביום 31.12.2019	ל-12 חודשים שהסתיימו ביום 31.12.2020	
הגידול נובע בעיקרו מירידה בהכנסות ממכירת רישיונות תוכנה וכן מעלייה בהוצאות שכר למחקר ופיתוח, שיווק הנהלה וכלליות	(1,411)	(13,194)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות שוטפת
העלייה ב- 2020 נובעת בעיקר מרכישת ציוד מחשוב וריהוט משרדי	(461)	(589)	תזרימי מזומנים שנבעו (ששימשו) לפעילות השקעה
הגידול במזומנים מפעילות מימון נובע בעיקרו מגיוס ההון בעסקת המיזוג בסך של כ-19 מיליון ש"ח וכן מממושאי אופציות ותקבולים על חשבון מניות	18,653	34,258	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות מימון

2.4 נזילות ומקורות המימון

החברה מממנת את פעילותה בעיקר מגיוסי הון שביצעה, מענקי מדינה (מענקים מרשות החדשנות) ורווחי הפעילות שלה. לפרטים נוספים בדבר מקורות המימון של החברה, ראו סעיף 3.18 לפרק א' – תיאור עסקי התאגיד המובא בדוח זה על דרך ההפניה.

3. מדיניות התאגיד למתן תרומות

נכון למועד דוח זה לחברה אין מדיניות בנושא תרומות. נכון למועד דוח זה ובמהלך שנת 2020 החברה לא תרמה כספים כלשהם.

4. דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית

בהתאם להוראות סעיף 92(א)(12) לחוק החברות, התשנ"ט – 1999 (להלן: "חוק החברות") ותקנות החברות (תנאים ומבחנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית), תשס"ו – 2005, נדרשת החברה לקבוע את המספר המזערי הראוי של דירקטורים שהינם בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית. בהתאם לכך, החליט דירקטוריון החברה כי המספר המזערי הראוי של דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית יעמוד על שני דירקטורים. נכון למועד דוח זה, חברי הדירקטוריון אשר הדירקטוריון קבע כי הינם בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית (שאינם עובדי החברה) הם: לורי הנובר (דירקטורית חיצונית) ואליעזר כרמון (דירקטור חיצוני). כמו כן, מר אורן דרור שמכהן כמנכ"ל ויו"ר דירקטוריון החברה הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית. לפרטים נוספים אודות השכלתם, כישוריהם והידע של הדירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית, ראו תקנה 26 בפרק ד' – פרטים נוספים על התאגיד לדוח תקופתי זה.

5. דירקטורים בלתי תלויים

תקנונה של החברה אינו כולל הוראה בדבר שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים. נכון למועד דוח זה, מר עוזי נבון מכהן כדירקטור בלתי תלוי.

6. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

מנכ"ל החברה וסמנכ"ל הכספים של החברה, הינם האחראים על ניהול הסיכונים בחברה. לסקירה אודות גורמי הסיכון אשר להם עשויה להיות השפעה מהותית על פעילות החברה ותוצאותיה העסקיות ראה סעיף 3.28 לפרק א' – תיאור עסקי התאגיד המובא על דרך ההפניה. כמו כן, נכון למועד דוח זה, החברה אימצה את ההקלה לתאגיד קטן בדבר פטור מיישום הוראות התוספת השנייה בתקנות (פרטים בדבר חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם, "דוח גלאיי"), לתאגיד קטן אשר החשיפה שלו לסיכוני שוק הנובעים ממכשירים פיננסיים אינה מהותית.

7. מבקר פנימי

להלן פרטים אודות מבקר הפנים של החברה. ביום 25 במרץ 2021 אישר דירקטוריון החברה את מינויו של רו"ח גלי גנה כמבקר הפנימי של החברה.

8.1 פרטי המבקר הפנימי:

המבקר הפנימי הינו מר גלי גנה.

תאריך תחילת כהונה: 25 במרץ 2021.

- כישורים וכשירות לתפקיד: המבקר הינו רואה חשבון, M.A, מבקר פנימי מוסמך (CIA בעל הסמכות בתחום מערכות מידע וניהול סיכונים CISA, CRMA, CRISC). למיטב ידיעת החברה, המבקר עומד בהוראות סעיף 146(ב) לחוק החברות, תשנ"ט – 1999 וסעיף 8 לחוק הביקורת הפנימית. המבקר אינו עובד של החברה ואינו נותן כל שירותים חיצוניים לחברה, למעט תפקידו כמבקר פנימי.
- 8.2 דרך המינוי: דירקטוריון החברה אישר את המינוי של המבקר בשים לב להכשרתו המקצועית וניסיונו.
- 8.3 זהות הממונה על המבקרת הפנימית: הממונה הארגוני על המבקר הפנימי, הינו יו"ר הדירקטוריון.
- 8.4 תכנית עבודה: עם מינויו הוגדרה תוכנית עבודה הכוללת ביצוע סקר סיכונים מקיף, שעל בסיסו, בין השאר תגובש תוכנית עבודה רב שנתית.
- 8.5 היקף ההעסקה: היקף ההעסקה ותוכנית העבודה תבחן בתיאום עם הנהלת החברה וועדת הביקורת לאחר השלמת סקר הסיכונים לקביעת תוכנית עבודה רב שנתית.
- 8.6 עריכת הביקורת: בהתאם להודעת המבקר הפנימי, עבודת הביקורת הפנימית נערכת על פי תקנים מקצועיים מקובלים לביקורת פנימית, הנחיות מקצועיות ותדריכים, כפי שאושרו ופורסמו על ידי לשכת המבקרים הפנימיים בישראל ועל פי חוק הביקורת הפנימית.
- 8.7 גישה למידע: למבקר הפנימי ניתנת גישה חופשית, מתמדת ובלתי אמצעית למערכות המידע של החברה, לרבות נתונים כספיים, כנדרש על פי סעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית. בנוסף, ניתנת למבקר גישה חופשית לאנשי ההנהלה ועובדי החברה.
- 8.8 דוחות המבקר: נכון למועד דוח זה טרם הוגשו דוחות ביקורת כלשהם על ידי המבקר הפנימי.
- 8.9 הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקרת: לא רלוונטי נכון למועד דוח זה.
- 8.10 תגמול: תגמול מבקר הפנים מחושב על פי שעות הביקורת שהושקעו בפועל על ידו, בהתאם לתעריף שעותי שסוכם עמו מראש, אשר איננו משתנה בהתאם לתוצאות הביקורת. להערכת דירקטוריון החברה, תגמול מבקר הפנים הינו סביר ואין בו כדי להשפיע על הפעלת שיקול דעתו המקצועי של מבקר הפנים בעריכת הביקורת.

8. רואה חשבון מבקר

- 8.1 זהות משרד רואה החשבון המבקר: רואה החשבון המבקר של החברה הינו בריטמן אלמגור זהר ושות' רואי חשבון.
- 8.2 שכר ושעות עבודת המבקר: להלן פירוט שכר טרחה ושעות עבודתו של רואה החשבון המבקר בתקופת הדוח. יצוין כי עד למועד השלמת עסקת המיזוג של החברה עם אפיו כיהן משרד רוי"ח שיוביץ ושות' כרואה החשבון המבקר של החברה.
- שירותים שניתנו לחברה בלבד:

שנת 2019		שנת 2020		
שכר כולל (באלפי ש"ח)	שעות עבודה	שכר כולל (באלפי ש"ח)	שעות עבודה	
-	-	170	800	שירותי ביקורת ומס

שירותים בקשר עם עסקת המיזוג	-	-	-	-
--------------------------------	---	---	---	---

שירותים שניתנו לקבוצה :

	שנת 2020		שנת 2019	
	שעות עבודה	שכר כולל (באלפי ש"ח)	שעות עבודה	שכר כולל (באלפי ש"ח)
שירותי ביקורת ומס	-	-	995	132
שירותים בקשר עם עסקת המיזוג	69	67	-	-
שירותים בקשר עם הגשת בקשות למענקים	30	24	-	-

שכר הטרחה נקבע במשא ומתן בין הנהלת החברה לרואה החשבון המבקר, בהתאם להיקף העבודה, לאופי העבודה, ניסיון העבר ותנאי השוק. הגורם המאשר את שכרו של רואה החשבון המבקר הינו דירקטוריון החברה.

8.3. החלפת רואי חשבון מבקרים

8.3.1. החל מיום 09 באוגוסט 2020 ועד ליום 08 בפברואר 2021 שימש משרד רו"ח שיוביץ ושות' כרואה החשבון המבקר של החברה. לאחר השלמת עסקת המיזוג של החברה חדל משרד רו"ח שיוביץ ושות' לכהן כרואה החשבון המבקר של החברה. לפרטים נוספים ראה דוח זימון האסיפה הכללית שפרסמה החברה ביום 03.01.2021 (מספר אסמכתא -01-2021-000507) ודוח מידי על תוצאות האסיפה מיום 08.02.2021 (מספר אסמכתא -01-2021-015817).

8.3.2. ביום 09 באוגוסט 2020 חדל משרד רו"ח שטיינמץ עמינח ושות' רואי חשבון לכהן כרואה החשבון המבקר של החברה וזאת לאור השלמת רכישת השלד הבורסאי של החברה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון האסיפה הכללית מיום 23.07.2020 (מספר אסמכתא -01-2020-078246) ודוח מידי על תוצאות האסיפה מיום 09.08.2020 (מספר אסמכתא -01-2020-076339) ודיווח מידי של החברה מיום 09.08.2020 (מספר אסמכתא -01-2020-076354).

9. אירועים מהותיים בתקופת הדוח ולאחריה

לפרטים אודות אירועים מהותיים בתקופת הדוח ולאחריה ראו ביאור ב' וביאור 18 לדוחות הכספיים.

10. הערכת שווי ואומדנים

לעניין שימוש באומדנים חשבונאיים מהותיים והמדיניות החשבונאית בכללה ראה ביאור 2 ה לדוחות הכספיים של החברה.

תאריך: 25 למרץ, 2021

לורי הנובר(*) – דירקטור חיצוני

אורן דרור – מנכ"ל ויו"ר דירקטוריון

*לאור כהונתו של מר אורן דרור כמנכ"ל ויו"ר דירקטוריון, הסמיך דירקטוריון החברה את גב' לורי הנובר, דירקטורית חיצונית בחברה, לחתום על דוח הדירקטוריון יחד עם מר אורן דרור. הסמכה זו אושרה בהחלטת דירקטוריון החברה מיום 25.03.2021.

פרק ג'

דוחות כספיים

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ

(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)

דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2020

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)

דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2020

תוכן העניינים

עמוד

2	דוח רואי החשבון המבקרים
	הדוחות הכספיים:
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
8-29	ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ

(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ (לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ) (להלן - "החברה") לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ואת הדוחות המאוחדים על ההפסד הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

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

לדעתנו, הדוחות הכספיים משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020, בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

בריטמן אלמגור זהר ושות'

רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל-אביב, 25 במרץ, 2021

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455

info-nazareth@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מנדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

נכסים

נכסים שוטפים

מזומנים ושווי מזומנים
 פיקדון משועבד ז"ק
 הכנסות לקבל
 חייבים ויתרות חובה
סה"כ נכסים שוטפים

נכסים לא שוטפים

רכוש קבוע, נטו
 נכס זכות שימוש
סה"כ נכסים לא שוטפים
סה"כ נכסים

התחייבויות והון

התחייבויות שוטפות

ספקים ונותני שירותים
 זכאים ויתרות זכות
 חלות שוטפת של התחייבות בגין חכירה
 התחייבות לבעל עניין - ז"ק
סה"כ התחייבויות שוטפות

התחייבויות לא שוטפות

התחייבות בגין חכירה
 התחייבות בגין מענקים מרשות החדשנות
סה"כ התחייבויות לא שוטפות

הון

הון מניות ופרמיה
 תקבולים על חשבון מניות
 יתרת הפסד

סה"כ הון

סה"כ התחייבויות והון

* הוצג מחדש בגין יישום למפרע של שיטת הרכישה במהופך, ראה ביאור 1ב.

25 במרץ, 2021

ליום 31 בדצמבר		ביאור
2019*	2020	
ש"ח	ש"ח	
18,839,632	39,314,669	
250,063	437,747	
302,830	168,497	
254,659	713,982	3
<u>19,647,184</u>	<u>40,634,895</u>	
214,024	479,542	4
-	1,448,667	5
<u>214,024</u>	<u>1,928,209</u>	
<u>19,861,208</u>	<u>42,563,104</u>	
298,522	439,927	
840,408	2,640,814	6
-	420,021	5
1,659,153	659,153	7
<u>2,798,083</u>	<u>4,159,915</u>	
-	1,044,481	5
-	601,530	8
<u>-</u>	<u>1,646,011</u>	
21,702,033	313,539,141	9
-	9,400,000	
<u>(4,638,908)</u>	<u>(286,181,963)</u>	
<u>17,063,125</u>	<u>36,757,178</u>	
<u>19,861,208</u>	<u>42,563,104</u>	

משה פינק,
סמנכ"ל כספים

אורן דרור,
מנכ"ל ויו"ר דירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור
*2018	*2019	2020	
ש"ח	ש"ח	ש"ח	
847,360	6,390,961	1,530,628	10 הכנסות
(3,319,368)	(3,774,152)	(21,867,059)	11 הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
(457,214)	(2,074,155)	(18,120,167)	12 הוצאות הנהלה וכלליות
(834,360)	(1,312,497)	(1,691,956)	13 הוצאות שיווק
-	-	(240,842,522)	1 הוצאות רישום למסחר
(9,578)	-	-	הוצאות אחרות
(3,773,160)	(769,843)	(280,991,076)	הפסד תפעולי
(4,964)	(356,581)	(524,620)	14 הוצאות מימון
52,195	149	14,637	15 הכנסות מימון
(3,725,929)	(1,126,275)	(281,501,059)	הפסד לפני מסים על ההכנסה
(2,192)	(14,268)	(41,996)	16 הוצאות מס
(3,728,121)	(1,140,543)	(281,543,055)	הפסד נקי
0.307	0.06	14.56	הפסד למניה- בסיסי ומדולל (בש"ח)
12,164,440	18,855,486	19,331,006	מספר המניות המשוקלל ששימש לחישוב ההפסד למניה- בסיסי ומדולל (*)

* הוצג מחדש בגין יישום למפרע של שיטת הרכישה במהופך, ראה ביאור 1ב.

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
דוחות מאוחדים על השינויים בהון

סה"כ ש"ח	עודפים (יתרת הפסד) ש"ח	הסכמי SAFE ש"ח	תקבולים ע"ח מניות ש"ח	הון מניות ופרמיה ש"ח	
229,856	229,756	-	-	100	יתרה ליום 01 בינואר 2018 (*)
100,000	-	-	-	100,000	הנפקת מניות רגילות – פברואר 2018
2,786,250	-	2,786,250	-	-	הסכמי SAFE – אוגוסט וספטמבר 2018
48,001	-	-	-	48,001	תשלום מבוסס מניות
(3,728,121)	(3,728,121)	-	-	-	הפסד נקי
(564,014)	(3,498,365)	2,786,250	-	148,101	יתרה ליום 31 בדצמבר 2018 (*)
5,129,100	-	5,129,100	-	-	הסכמי SAFE - ינואר 2019
13,524,333	-	-	-	13,524,333	הנפקת מניות רגילות - ספטמבר 2019
-	-	(2,786,250)	-	2,786,250	המרת הסכמי SAFE 2018 למניות רגילות - ספטמבר 2019
-	-	(5,129,100)	-	5,129,100	המרת הסכמי SAFE 2019 למניות רגילות - ספטמבר 2019
114,249	-	-	-	114,249	תשלום מבוסס מניות
(1,140,543)	(1,140,543)	-	-	-	הפסד נקי
17,063,125	(4,638,908)	-	-	21,702,033	יתרה ליום 31 בדצמבר 2019 (*)
334,200	-	-	-	334,200	מימוש כתבי אופציה למניות
259,301,036	-	-	-	259,301,036	רכישה במהופך
5,277,010	-	-	-	5,277,010	מימוש כתבי אופציה למניות דצמבר 2020
9,400,000	-	-	9,400,000	-	תקבולים ע"ח המניות – (ראה באור 9 ב6)
26,924,862	-	-	-	26,924,862	תשלום מבוסס מניות
(281,543,055)	(281,543,055)	-	-	-	הפסד נקי
36,757,178	(286,181,963)	-	9,400,000	313,539,141	יתרה ליום 31 בדצמבר 2020

* הוצג מחדש בגין יישום למפרע של שיטת הרכישה במהופך, ראה ביאור 1ב.

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר

2018	2019	2020
ש"ח	ש"ח	ש"ח
(3,728,121)	(1,140,543)	(281,543,055)
2,568,785	(270,347)	268,348,978
(1,159,336)	(1,410,890)	(13,194,077)
200,024	(250,063)	(187,684)
(43,207)	(210,974)	(400,953)
89,636	-	-
246,453	(461,037)	(588,637)
100,000	13,524,333	14,677,010
-	-	334,200
-	-	868,945
-	-	(104,076)
-	-	18,481,672
2,786,250	5,129,100	-
2,886,250	18,653,433	34,257,751
1,973,367	16,781,506	20,475,037
84,759	2,058,126	18,839,632
2,058,126	18,839,632	39,314,669

תזרימי מזומנים מפעילויות שוטפת

הפסד לשנה
התאמות הדרושות להצגת תזרימי המזומנים לפעילויות שוטפת
(נספח א')

מזומנים נטו ששימשו לפעילויות שוטפת

תזרימי מזומנים מפעילות השקעה

קיטון (גידול) בפיקדון משועבד ז"ק
רכישת רכוש קבוע
מכירת רכוש קבוע
מזומנים נטו שנבעו (ששימשו) מפעילות (לפעילות) השקעה

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

הנפקת מניות רגילות
תמורה ממימושי אופציות
קבלת מענק מרשות החדשנות
פירעון התחייבות בגין חכירה
מזומנים נטו שנבעו מרכישה במהופך (ראה נספח ג')
הסכמי SAFE
מזומנים נטו שנבעו מפעילות מימון

עלייה במזומנים ושווי מזומנים
מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה
מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה

נספח א' – התאמות הדרושות להצגת תזרימי המזומנים לפעילויות שוטפת

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

22,079	44,190	135,435	הוצאות פחת
-	-	240,842,522	הוצאות רישום למסחר
-	-	15,491	הוצאות מימון בגין מענק מרשות החדשנות
48,001	114,249	26,924,862	תשלום מבוסס מניות בגין אופציות לעובדים ויועצים
-	-	96,578	הוצאות פחת בגין נכס חכירה
-	-	23,333	הוצאות מימון בגין התחייבות חכירה
9,578	-	-	הפסד הון

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבות:

2,659,153	(1,000,000)	(1,000,000)	גידול (קיטון) בהתחייבות לבעל עניין
(227,803)	54,683	(310,227)	קיטון (גידול) בחייבים ויתרות חובה
(102,893)	(128,383)	134,333	קיטון (גידול) בהכנסות לקבל
11,789	248,415	141,405	גידול בספקים ונותני שירותים
(7,769)	(7,199)	-	קיטון בהתחייבות בשל סיום יחסי עובד מעביד
156,650	403,698	1,345,246	גידול בזכאים ויתרות זכות
2,568,785	(270,347)	268,348,978	

* הוצג מחדש בגין יישום למפרע של שיטת הרכישה במהופך, ראה ביאור 1ב.

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר

2018	2019	2020
ש"ח	ש"ח	ש"ח

-	7,915,350	-
-	-	1,545,245

נספח ב' – פעילות שלא במזומן

המרת הסכמי SAFE למניות רגילות
 נכס חכירה שהוכר כנגד התחייבות בגין חכירה

נספח ג' – מזומנים שנבעו מרכישה במהופך

-	-	(149,096)
-	-	172,254
-	-	(240,842,522)
-	-	259,301,036
-	-	18,481,672

חייבים ויתרות חובה
 זכאים ויתרות זכות
 הוצאות רישום למסחר
 השפעת הרישום החשבונאי של רכישה במהופך
 מזומנים שנבעו מרכישה במהופך

* הוצג מחדש בגין יישום למפרע של שיטת הרכישה במהופך, ראה ביאור 1ב.

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 1 - כללי

א. תיאור החברה:

חברת אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ (לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ) (להלן - "החברה") הינה חברה ציבורית בע"מ המאוגדת בישראל. כתובת משרדה הרשום של החברה הינו מנחם בגין 121, תל-אביב. מניות החברה רשומות למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ.

עד שנת 2019 פעלה החברה בתחום תקשורת ומדיה. החל מיום 13 בנובמבר 2019 שונה סיווגה הענפי של החברה מענף תקשורת ומדיה לענף השקעה ואחזקות – חברות מעטפת.

ביום 3 בדצמבר 2020 הושלמה עסקת מיזוג בין החברה לבין אקסיליון בע"מ (להלן - אקסיליון), במסגרתה רכשה החברה את מלוא הונה המונפק והנפרע של אקסיליון בתמורה להקצאת מניות וכתבי אופציה של החברה, אשר היו במועד השלמת העסקה כ- 81% מהונה המונפק והנפרע של החברה בדילול מלא. ראה ביאור 1 ב להלן. ביום 27 בדצמבר 2020 שונה שמה של החברה מאפיו אפריקה בע"מ לאקסיליון תחבורה חכמה בע"מ.

החל ממועד השלמת המיזוג, פועלות החברה והחברות המוחזקות שלה (להלן יחד - "הקבוצה") בפיתוח, יישום והטמעה של מערכות תוכנה מבוססת בינה מלאכותית (AI) לניהול מערך התחבורה באופן מיטבי בערים ומטרופולינים בדגש על שיפור זרימת התנועה, העדפת תחבורה ציבורית, רכבי חירום והגברת בטיחות משתמשי הדרך השונים בדגש על הולכי רגל.

ב. עסקת המיזוג עם אקסיליון:

בתאריך 29 ביולי 2020, אושר בדירקטוריון אקסיליון הסכם מיזוג על דרך החלפת מניות וכתבי אופציה בין אקסיליון לבין אפיו אפריקה בע"מ, חברה ציבורית ("אפיו אפריקה") שמניותיה נסחרות בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ ("הבורסה") ברשימת השימור כחברת מעטפת (כהגדרת מונחים אלה בתקנון הבורסה) ("הסכם המיזוג" ו/או "עסקת המיזוג").

במסגרת עסקת המיזוג אפיו אפריקה תרכוש מבעלי המניות של אקסיליון ומחזיקי כתבי אופציה למניות של אקסיליון, את מלוא הון המניות המונפק והנפרע של אקסיליון (לרבות כתבי האופציה), ובתמורה תקצה להם מניות וכתבי אופציה למניות של אפיו אפריקה (בהתאמה), כך שלאחר השלמת עסקת המיזוג, אקסיליון תהיה בבעלות מלאה של אפיו אפריקה ואילו בעלי מניות של אקסיליון יחזיקו ב-81.34% מהון המניות המונפק והנפרע של אפיו אפריקה, ו-70.01% מהון המניות המונפק והנפרע של אפיו אפריקה בדילול מלא. יחס ההמרה של המניות והאופציות אשר נקבע לפי מספר המניות והאופציות שהיו בהון אקסיליון הפרטית שהוחלפו במניות והאופציות בחברה ציבורית על פי מתווה העסקה הינו 60.822. בין התנאים המתלים שנקבעו להשלמת עסקת המיזוג, נדרש כי בקופת אפיו אפריקה יהיו במועד השלמת המיזוג מזומנים נטו לאחר התחייבויות בסך שלא יפחת מ-19 מיליון ש"ח ועד 20 מיליון ש"ח. ההון יגויס בדרך הקצאה פרטית של כתבי אופציה לא סחירים שניתנים להמרה למניות אפיו אפריקה, וכן באמצעות הנפקת זכויות שתכלול מניות וכתבי אופציה סחירים של אפיו אפריקה. כמו כן כפופה העסקה להתקיימותם של תנאים מתלים נוספים שנקבעו בהסכם המיזוג, שהינם בין היתר:

- יינתנו האישורים של האורגנים הרלוונטיים באקסיליון (דירקטוריון ואסיפה כללית) ובאפיו אפריקה (ועדת תגמול, דירקטוריון ואסיפה כללית) לביצוע עסקת המיזוג על כלל מרכיביה;
- יתקבל אישור המדען הראשי במשרד הכלכלה והתעשייה בדבר היותה של החברה חברת מו"פ לצורך הנפקה בבורסה.
- קבלת רולינג מס;
- בערב השלמת עסקת המיזוג ובכפוף להשלמת העסקה תעמוד אפיו אפריקה בכללי הבורסה לצורך העברת המסחר במניותיה מרשימת השימור לרשימה הראשית.

ביום 3 בדצמבר 2020 הושלמה עסקת המיזוג.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 1 - כללי (המשך)

ב. עסקת המיזוג עם אקסיליון (המשך):

הטיפול החשבונאי בעסקת המיזוג

על אף שמבחינה משפטית החברה היא הרוכשת בעסקת המיזוג, היות ובעלי השליטה של אקסיליון קיבלו לידם את השליטה בחברה, נקבע כי אקסיליון הינה הרוכשת החשבונאית של הפעילות, והחברה היא הנרכשת ולפיכך טופלה העסקה בשיטת הרכישה במהופך.

מאחר והחברה הייתה "שלד בורסאי" ללא כל פעילות עסקית, אזי אין מדובר ברכישת עסק כהגדרתו ב IFRS 3 בדבר צירופי עסקים, ולצרכים חשבונאיים העסקה טופלה כרכישה במהופך של שלד בורסאי.

בהתאם לשיטת הרכישה במהופך, הדוחות הכספיים הופקו תחת שם החברה אך טופלו מבחינה חשבונאית כהמשך לדוחות הכספיים של אקסיליון (הרוכשת החשבונאית) כך שהנכסים וההתחייבויות של אקסיליון מוכרים ונמדיים בדוחות המאוחדים בהתאם לערכם בספרים במועד השלמת העסקה. לפיכך, מספרי ההשוואה המוצגים בדוחות כספיים אלה הוצגו מחדש על מנת לשקף בהם למפרע את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של אקסיליון, למעט מידע השוואתי לגבי מבנה ההון המשפטי, דהיינו סוג ומספר המניות, אשר הינו של החברה.

תמורת הרכישה, בסך של כ-259 מיליון ש"ח, נקבעה בהתאם לשווי מכשיריה ההוניים של החברה (הנרכשת החשבונאית) ביום השלמת העסקה. תמורה זו כוללת את תקבול בגין אופציות שמומשו באותו היום בסך של כ-138 אלפי ש"ח. עודף התמורה על ערכם בספרים של הנכסים וההתחייבויות נטו של החברה ערב העסקה הסתכם לסך של כ-241 מיליון ש"ח ונרשם כ"הוצאות רישום למסחר" במסגרת הדוח על ההפסד הכולל.

נתוני הפסד למניה עד למועד השלמת העסקה חושבו על ידי חלוקת ההפסד של אקסיליון (הרוכשת החשבונאית) לתקופות המתייחסות בממוצע המשוקלל של המניות הרגילות של אקסיליון שהיו קיימות במחזור בתקופות המתייחסות, כפול יחס ההחלפה שנקבע בהסכם המיזוג. החל ממועד העסקה ואילך, הממוצע המשוקלל של המניות הרגילות שנלקחו בחשבון בחישוב ההפסד למניה הינו של החברה.

ג. גורמי סיכון:

הקבוצה עומדת בפני מספר גורמי סיכון כמו חוסר ודאות ביחס להצלחה ושיווק המוצר שמפתחת, השפעת שינויים טכנולוגיים, תלות באנשי מפתח, תחרות ופיתוח מוצרים מתחרים אחרים.

ד. השלכות משבר הקורונה:

התפרצות נגיף ה"קורונה" (COVID-19), בסין וההתפשטות הגלובלית של הנגיף מהווים סיכון מאקרו כלכלי גלובלי ומשרים אי ודאות באשר לפעילות הכלכלית העתידית בעולם ולהשפעות העתידיות הצפויות על השווקים. פוטנציאל הנזק של התפשטות נגיף ה"קורונה" לצמיחה ולכלכלה תלוי במידת המהירות והיכולת למגר את התפשטות המחלה בעולם כולו. בשלב זה אין בידי הקבוצה להעריך את משך ועוצמת המשבר ואת מלוא השלכותיו על פעילות הקבוצה ותוצאותיה. עם זאת יצוין כי בעקבות התפרצות נגיף ה"קורונה" פעילויות שיווק ומכירה נדחו וחלה פגיעה בצפי לפרויקטים פוטנציאליים בתקופה זו. בנסיבות אלו, להערכת הקבוצה, להעמקת המשבר והתמשכותו עלולה להיות השפעה שלילית על פעילות הקבוצה. הערכות אלה עלולות שלא להתממש, כולן או חלקן או להתממש באופן שונה, לרבות מהותית, מהצפוי, בין היתר, כתוצאה מהתפתחויות שלא ניתן להעריך באופן מלא בקשר עם המשבר, משכו ועוצמתו אשר אינם בשליטתם של הקבוצה.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

א. הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS):

הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן-"תקני IFRS") והבהרות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB). עיקרי המדיניות החשבונאית המפורטים בהמשך יושמו באופן עקבי לגבי כל תקופות הדיווח המוצגות בדוחות כספיים מאוחדים אלה למעט תיקונים חדשים שנכנסו לתוקף ביום 1 בינואר 2020, ראה ביאור 2 כא להלן.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ב. יישום תקנות ניירות ערך:

הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").

ג. תקופת המחזור התפעולי ומתכונת הצגת הדוח על המצב הכספי:

תקופת המחזור התפעולי של החברה הינה 12 חודשים.

ד. מתכונת ניתוח ההוצאות שהוכרו ברווח או הפסד:

הוצאות החברה בדוח על הרווח או הפסד ורווח כולל אחר מוצגות בהתבסס על מהות ההוצאות. להערכת הקבוצה, לאור המבנה הארגוני של הקבוצה, סיווג הוצאות באופן זה מספק מידע מהימן ורלוונטי יותר.

ה. שימוש באומדנים לצורך הכנת דוחות כספיים:

(1) כללי:

בעריכת הדוחות הכספיים בהתאם ל-IFRS נדרשת הנהלת הקבוצה, במקרים מסוימים, להפעיל שיקול דעת חשבונאי בנוגע לאומדנים והנחות בקשר לערכם הפקסני של נכסים והתחייבויות שאינם בהכרח בנמצא ממקורות אחרים. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה.

האומדנים וההנחות שבבסיסם, נבחנים בידי ההנהלה באופן שוטף. שינויים לאומדנים החשבונאיים מוכרים רק בתקופה בה בוצע שינוי באומדן, במידה והשינוי משפיע רק על אותה תקופה, או מוכרים בתקופה האמורה ובתקופות עתידיות, במקרים בהם השינוי משפיע הן על התקופה הנוכחית והן על התקופות העתידיות.

(2) תשלום מבוסס מניות:

תשלומים מבוססי מניות עבור שירותי עובדים ויועצים נמדדים על בסיס שווי הוגן של המכשירים ההוניים של החברה במועד ההענקה. השווי ההוגן נקבע באמצעות שימוש במודל תמחור מקובל B&S. לפרטים נוספים ראה ביאור 2 (טז').

(3) מענקים מרשות החדשנות

מענקים ממשלתיים בגין פרויקטים של מחקר ופיתוח מוכרים במועד קבלתם כהתחייבות בשווי הוגן, אלא אם קיים ביטחון סביר כי הסכום שהתקבל לא יוחזר. החברה נדרשת להפעיל שיקול דעת באשר להתקיימות התנאים הפוטריים אותה מהחזרת המענקים.

נכון ליום 31 בדצמבר 2020, נכללת בדוחות הכספיים התחייבות בגין מענקים שקיבלה החברה מהרשות לחדשנות. הערך הנוכחי של התחייבויות לרשות החדשנות (ראה ביאור 8 ג) תלוי בתחזיות ובהנחות של הנהלת החברה לגבי הכנסותיה העתידיות של החברה ושיעור הריבית להיוון. לצורך אמידת הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים להידרש לכיסוי ההתחייבות, החברה מעריכה כי המענקים יוחזרו עד לשנת 2025 בהתבסס על תחזית ההכנסות הצפויות לנבוע מהמוצרים בגינם התקבלו המענקים בשנים הקרובות. שיעור ההיוון בגין מענקים שנתקבלו מרשות החדשנות הינו 11%.

(4) קביעת שיעור ההיוון להתחייבות בגין חכירה

במועד ההכרה לראשונה, מחושב הערך הנוכחי של התחייבות בגין חכירה תוך שימוש בשיעור הריבית התוספתי של החברה/הקבוצה למועד זה. שיעור ריבית זה הינו השיעור אותו החברה/הקבוצה הייתה נדרשת לשלם על מנת ללוות לתקופה דומה ועם בטוחה דומה את הסכומים הדרושים על מנת להשיג נכס בערך דומה לנכס זכות שימוש בסביבה כלכלית דומה. שיעור ההיוון שנקבע הינו 6.5%.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ו. מטבע חוץ:

(1) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה:

הדוחות הכספיים של כל אחת מחברות הקבוצה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה היא פועלת (להלן - "מטבע הפעילות"). למטרת איחוד הדוחות הכספיים, התוצאות והמצב הכספי של כל אחת מחברות הקבוצה, מתורגמים לש"ח, שהוא מטבע הפעילות של החברה. לעניין שערי החליפין והשינויים בהם במהלך התקופות המוצגות ראה ביאור 2 (יט).

(2) תרגום עסקאות שאינן במטבע הפעילות:

בהכנת הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה, עסקאות שבוצעו במטבעות השונים ממטבע הפעילות של החברה (להלן - "מטבע חוץ") נרשמות לפי שערי החליפין שבתוקף במועדי העסקאות. בכל מועד מאזן, פריטים כספיים הנקובים במטבע חוץ מתורגמים לפי שערי חליפין שבתוקף לאותו מועד; פריטים לא-כספיים הנמדדים בשווי הוגן הנקוב במטבע חוץ מתורגמים לפי שערי החליפין למועד בו נקבע השווי ההוגן; פריטים לא-כספיים הנמדדים במונחי עלות היסטורית מתורגמים לפי שערי חליפין שבתוקף במועד ביצוע העסקה בקשר לפריט הלא-כספי.

(3) אופן הרישום של הפרשי שער:

הפרשי שער מוכרים בדוח רווח והפסד בתקופה בה הם נבעו.

ז. מזומנים ושווי מזומנים:

מזומנים ושווי מזומנים כוללים פיקדונות הניתנים למשיכה מיידית וכן פיקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה בשימוש בהם ואשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים.

ח. דוחות כספיים מאוחדים:

הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה כוללים את הדוחות הכספיים של החברה ושל ישויות הנשלטות על ידי החברה, במישרין או בעקיפין. חברה משקיעה שולטת בחברה מושקעת כאשר היא חשופה, או שיש לה זכויות, לתשואות משתנות הנובעות מהחזקתה במושקעת, וכאשר יש לה יכולת להשפיע על אותן תשואות באמצעות הפעלת כוח על המושקעת.

לצורך האיחוד, מבוטלות במלואן כל העסקאות, היתרות, ההכנסות וההוצאות הבין-חברתיות. ראו ביאור 1ב לעיל לעניין הטיפול החשבונאי שננקט בעסקת המיזוג.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ט. רכוש קבוע:

רכוש קבוע הוא פריט מוחשי, אשר מוחזק לצורך שימוש ביצור או באספקת סחורות או שירותים או להשכרה לאחרים, אשר חזוי כי ישתמשו בו במשך יותר מתקופה אחת.

הקבוצה מציגה את פריטי הרכוש הקבוע במודל העלות - פריטי רכוש קבוע מוצגים בדוח על המצב הכספי לפי עלותם בניכוי פחת שנצבר ובניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו.

העלות כוללת את עלות הרכישה של הנכס וכן עלויות שניתן לייחס במישרין להבאת הנכס למיקום ולמצב הדרושים לצורך הפעלתו באופן שהתכוונה אליו ההנהלה. עלות נכסים כשירים כוללת גם עלויות אשראי שיש להוון. שיעורי הפחת בהם נעשה שימוש בחישוב הפחת הינו כדלקמן:

שיעורי פחת

%

33

מחשבים

6-15

ציוד וריהוט משרדי

ערכי השייר, שיטת הפחת ואורך החיים השימושיים של הנכס נסקרים בידי הנהלת הקבוצה בתום כל שנת כספים. שינויים מטופלים כשינויי אומדן בדרך של "מכאן ולהבא".

רווח או הפסד הנוצר כתוצאה ממכירה או הוצאה משימוש של פריט רכוש קבוע נקבע לפי ההפרש שבין התקבולים ממכירתו לבין ערכו בספרים במועד המכירה או ההוצאה משימוש, ונזקף לרווח או הפסד.

י. ירידת ערך נכסים:

בתום כל תקופת דיווח, בוחנת הקבוצה האם קיימים סימנים כלשהם המעידים על ירידת ערך של נכסיה. במידה וקיימים סימנים כאמור, נאמד הסכום בר-ההשבה של הנכס במטרה לקבוע את סכום ההפסד מירידת ערך שנוצר, אם בכלל. כאשר לא ניתן לאמוד את הסכום בר-ההשבה של נכס בודד, אומדת הקבוצה את הסכום בר-ההשבה של היחידה מניבת-המזומנים אליה שייך הנכס.

סכום בר-ההשבה הינו הגבוה מבין שווי ההוגן של הנכס בניכוי עלויות מימוש לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, אומדני תזרימי המזומנים העתידיים מנוכים לערכם הנוכחי תוך שימוש בשיעור ניכיון לפני מס המשקף את הערכות השוק הנוכחיות לגבי ערך הזמן של הכסף ואת הסיכונים הספציפיים לנכס בגינם לא הותאם אומדן תזרימי המזומנים העתידיים.

כאשר הסכום בר-ההשבה של נכס (או של יחידה מניבה-מזומנים) נאמד כנמוך מערכו בספרים, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מופחת לסכום בר-ההשבה שלו. הפסד מירידת ערך מוכר מיידי כהוצאה ברווח או הפסד.

כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפסד מירידת ערך מוכר מיידי ברווח או הפסד. במקרה זה ביטול ההפסד מירידת ערך מוכר ישירות ברווח או הפסד עד לסכום שבו מתבטלת ירידת ערך שהוכרה ברווח או הפסד בתקופות קודמות, ויתרת הגידול, אם קיימת נזקפת לרווח הכולל האחר.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יא. הוצאות מחקר ופיתוח:

הוצאות מחקר ופיתוח נזקפות לדוח רווח והפסד בעת התהוותן, מאחר ולהערכת החברה אינן מקיימות את כל התנאים להכרה של נכס בלתי מוחשי שנוצר באופן פנימי מפעילויות הפיתוח בהתאם לסעיף 57 ל IAS38.

יב. הכרה בהכנסה:

החברה מוכרת לעיריות, רשויות מטרופוליניות וחברות בת של משרד התחבורה רישיונות לתכנון רמזורים ומספקת שירותי תכנון ייעוץ ותחזוקה של אלגוריתם שהופך רמזורים רגילים לרמזורים חכמים, לצורך תעדוף תחבורה ציבורית וקיצור זמני הפקקים. מכירת הרישיונות מהווה מחויבות ביצוע נפרדת ממתן השירותים.

הכנסה נמדדת לפי השווי ההוגן של התמורה שהתקבלה ו/או התמורה שהקבוצה זכאית לקבל בגין הכנסה ממכירת רישיונות או ממתן שירותים במהלך העסקים הרגיל. ההכנסה מוכרת במידה שצפוי שההטבות הכלכליות מהעסקה יזרמו לקבוצה וכן ההכנסה והעלויות ניתנות למדידה מהימנה.

הכנסות ממכירת רישיונות מוכרות ברווח או הפסד בנקודת זמן, עם העברת השליטה על הרישיונות ללקוח. בדרך כלל השליטה מועברת במועד מסירת הרישיונות ללקוח.

שירותי התכנון, הייעוץ והתחזוקה שהחברה מספקת מהווים מחויבות ביצוע המקיימת לאורך זמן מאחר והלקוח מקבל וצורך בו זמנית את ההטבות המסופקות על ידי ביצועי החברה ככל שהחברה מבצעת ולכן החברה מכירה בהכנסות ממתן שירותים על פני תקופת השירות. החברה גובה תשלום מלקוחותיה לאורך תקופת השירות בהתאם לתנאי התשלום שסוכמו.

יג. מכשירים פיננסיים:

(1) נכסים פיננסיים:

הנכסים הפיננסיים המוחזקים על ידי הקבוצה כוללים מזומנים ושווי מזומנים, הכנסות לקבל, חייבים ויתרות חובה. החברה מודדת את ההפרשה להפסדי אשראי בגין ההכנסות לקבל לפי ההסתברות לחדלות פירעון לכל אורך חיי המכשיר (lifetime). הפסדי האשראי הצפויים בגין נכסים פיננסיים אלה נאמדים על בסיס ניסיון העבר של הקבוצה לגבי הפסדי אשראי ומותאמת לגורמים שהם ספציפיים ללווה, להערכת הקבוצה הפסדי האשראי הצפויים הינם אפסיים.

(2) סיווג כהתחייבות פיננסית או כמכשיר הוני:

התחייבויות ומכשירים הוניים שהונפקו על ידי הקבוצה מסווגים כהתחייבויות פיננסיות או כמכשיר הוני בהתאם למהות ההסדרים החוזיים ולהגדרת התחייבות פיננסית ומכשיר הוני. לעניין הטיפול החשבונאי בהסכמי SAFE ראה ביאור 9 (ד).

יד. מסים על הכנסה:

(1) כללי:

הוצאות המסים על ההכנסה כוללות את סך המיסים השוטפים.

(2) מסים שוטפים:

הוצאות המסים השוטפים מחושבות בהתבסס על ההכנסה החייבת לצרכי מס של הקבוצה במהלך תקופת הדיווח. ההכנסה החייבת שונה מהרווח לפני מסים על הכנסה, בשל הכללת או אי הכללת פריטי הכנסות והוצאות אשר חייבים במס או ניתנים לניכוי בתקופות דיווח שונות, או שאינם חייבים במס או ניתנים לניכוי.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

(3) מיסים נדחים:

הקבוצה לא הכירה בנכסי מיסים נדחים מאחר ואין צפי להכנסה חייבת.

טו. הטבות עובדים:

(1) הטבות עובדים לאחר סיום העסקה:

תכנית להפקדה מוגדרת בגין פיצויי פרישה ופיטורין:

הטבות עובדים לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצויי פיטורין. דיני העבודה בישראל וחוק "פיצויי פיטורים, תשכ"ג-1963" (להלן: החוק) מחייבים את החברה לשלם פיצויי פיטורין לעובדים בעת פיטוריהם או פרישתם (לרבות עובדים העוזבים את מקום העבודה תחת נסיבות ספציפיות אחרות). חישוב ההתחייבות בשל סיום יחסי עובד-מעביד מתבצע על פי הסכם העסקה בתוקף ומבוסס על משכורת העובד אשר לדעת ההנהלה, יוצרת את הזכות לקבלת הפיצויים.

לחברה אישור ממשרד העבודה והרווחה בהתאם לסעיף 14 לחוק, על פיו הפקדוניה השוטפות בקרנות פנסיה ו/או בפוליסות בחברות ביטוח, פטורות אותה מכל התחייבות נוספת לעובדים, בגינם הופקדו הסכומים כאמור לעיל. החברה מפקידה 8.33% מהשכר החודשי של עובדיה. לקבוצה לא תהיה מחויבות משפטית או משתמעת לשלם תשלומים נוספים אם לתכנית לא יהיו מספיק נכסים כדי לשלם את כל הטבות העובד המתחייבות לשירות העובד בתקופה השוטפת ובתקופות הקודמות.

הסכום הכולל של ההוצאות שהוכרו ברווח או הפסד בגין תוכניות להפקדה מוגדרת בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 הינו סך של 308,011 ש"ח (2019: 98,602 ש"ח).

(2) הטבות עובדים לטווח קצר:

הטבות עובדים לטווח קצר, הן הטבות אשר צפוי כי ינוצלו או ישולמו בתקופה שאינה עולה על 12 חודשים מתום התקופה בה סופק השירות המזכה בהטבה.

הטבות עובדים לטווח קצר בחברה כוללות את התחייבות החברה בגין חופשה, שכר והבראה, הטבות אלו נזקפות לדוח רווח והפסד. ההטבות נמדדות על בסיס לא מהוון. הפרש בין גובה ההטבות לזמן קצר להן זכאי העובד, לבין הסכום ששולם בגין מוכר כנכס או כהתחייבות.

טז. תשלומים מבוססי מניות:

תשלומים מבוססי מניות לעובדים ולאחרים, המסולקים במכשירים הוניים של החברה נמדדים בשווים ההוגן במועד ההענקה. החברה מודדת במועד ההענקה את השווי ההוגן של המכשירים ההוניים המוענקים על ידי שימוש במודלים להערכת תשלומים מבוססי מניות (לעניין אופן מדידת השווי ההוגן של תשלומים מבוססי מניות, ראה ביאור 2 ה(2)). כאשר המכשירים ההוניים המוענקים אינם מבשילים עד אשר אותם עובדים משלימים תקופת שירות מוגדרת, במהלכה העובדים עשויים להידרש לעמוד גם בתנאי ביצוע מסוימים. החברה מכירה בהסדרי התשלום מבוססי המניות בדוחות הכספיים על פני תקופת ההבשלה כנגד גידול בהון. בתום כל תקופת דיווח, אומדת החברה את מספר המכשירים ההוניים הצפוי להבשיל. שינוי אומדן ביחס לתקופות קודמות מוכר ברווח או הפסד על פני יתרת תקופת ההבשלה.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יז. מענקי הרשות לחדשנות:

מענקים ממשלתיים אינם מוכרים עד למועד בו קיים בטחון סביר שהחברה תעמוד בתנאים הנלווים להם ושהמענקים יתקבלו. מענקים המתקבלים מהרשות לחדשנות במשרד התעשייה והכלכלה (לשעבר לשכת המדען הראשי) כהשתתפות במחקר ופיתוח שמבוצע על ידי הקבוצה (להלן - מענקי מדען) אותם נדרשת קבוצה להחזיר בתוספת תשלומי ריבית, בהתקיים תנאים מוגדרים ואשר אינם מהווים הלוואות הניתנות למחילה, מוכרים במועד ההכרה הראשונית כהתחייבות פיננסית, בשווי הוגן, בהתבסס על הערך הנוכחי של זרם תזרימי המזומנים הצפוי להחזר המענק, כשהוא מנוכה בשיעור היוון המשקף את רמת הסיכון של פרויקט המחקר והפיתוח. ההפרש בין גובה המענק לבין שווי הוון נזקף לרווח או הפסד כהקטנה של הוצאות מחקר ופיתוח. בתקופות דיווח עוקבות, נמדדת ההתחייבות הפיננסית בגובה הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים הצפויים להיות משולמים בעתיד, כאשר הם מהווים בשיעור הריבית המקורי של ההתחייבות מדי תקופה, והשינויים בערך הזמן נזקפים להוצאות מימון בדוח רווח והפסד. שינויים בהתחייבות המשקפים שינוי בתחזית ההכנסות של החברה, נזקפים להוצאות מימון בדוח רווח והפסד. למידע נוסף ראה ביאור 2ה(3).

מענקים המתקבלים מהרשות לחדשנות אשר התנאים לקבלתם טרם התקיימו מוכרים כהתחייבות פיננסית.

יח. חכירות:

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.

במועד ההכרה לראשונה, מכירה הקבוצה בהתחייבות בגין חכירה בגובה הערך הנוכחי של תשלומי החכירה העתידיים, אשר כוללים, בין היתר, את מחיר המימוש של אופציות הארכה אשר וודאי באופן סביר שתמומשנה. במקביל, מכירה הקבוצה בנכס זכות שימוש בגובה ההתחייבות בגין חכירה, מותאם בגין תשלומי חכירה כלשהם שבוצעו במועד התחילה או לפניו ובתוספת עלויות ישירות ראשוניות כלשהן שהתהוו לקבוצה.

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

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

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

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

תשלומים בגין חכירות לטווח קצר וכן תשלומים בגין חכירות שבהן נכס הבסיס הינו בעל ערך נמוך מוכרים בשיטת הקו הישר על פני תקופת החכירה, כהוצאה ברווח או הפסד. חכירות לטווח קצר הן חכירות שבהן תקופת החכירה היא 12 חודשים או פחות.

כהקלה מעשית, IFRS 16 מאפשר לחוכר לא להפריד רכיבים שאינם חכירה מרכיבי חכירה ובמקום זאת לטפל בכל רכיב חכירה וברכיבים כלשהם שאינם חכירה הקשורים אליו כרכיב חכירה יחיד. הקבוצה השתמשה בהקלה מעשית זו.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יט. שערי חליפין ובסיס ההצמדה:

- (1) יתרות במטבע חוץ או הצמודות אליו, נכללות בדוחות הכספיים לפי שערי החליפין היציגים שפורסמו על ידי בנק ישראל והיו תקפים ליום המאזן.
- (2) יתרות הצמודות למדד המחירים לצרכן מוצגות בהתאם למדד בגין החודש האחרון של תקופת הדיווח.
- (3) להלן נתונים על שער החליפין והמדד:

מדד בגין נקודות	שער החליפין היציג של הדולר (שקל ל-1 \$)	שער החליפין היציג של בולגריה (שקל ל-1 לב)	תאריך הדוחות הכספיים:
107.29	3.215	2.010	ליום 31 בדצמבר 2020
108.04	3.456	1.980	ליום 31 בדצמבר 2019
%	%	%	שינויים
(0.69)	(7.00)	1.51	לשנה שנסתיימה ביום:
0.6	(7.79)	(9.63)	31 בדצמבר 2020
			31 בדצמבר 2019

כ. הפסד למניה:

החברה מחשבת את סכומי הרווח הבסיסי למניה לגבי רווח או הפסד, המיוחס לבעלי המניות של החברה על ידי חלוקת רווח או הפסד, המיוחס לבעלי המניות הרגילות של החברה, בממוצע משוקלל של מספר המניות הרגילות הקיימות במחזור במהלך תקופת הדיווח. לצורך חישוב הרווח המדולל למניה מתאמת החברה את הרווח או ההפסד, המיוחס לבעלי המניות הרגילות, ואת הממוצע המשוקלל של מספר המניות הקיימות במחזור, בגין ההשפעות של כל המניות הפוטנציאליות המדללות.

כא. תיקונים לתקנים שנכנסו לתוקף בתקופה הנוכחית:

תיקון IFRS 3 "צירופי עסקים" (בדבר הגדרת "עסק")

התיקון קובע כי על מנת להיחשב כ"עסק", הנכסים והפעילויות הנרכשים חייבים לכלול, לכל הפחות, תשומה ותהליך מהותי אשר יחדיו תורמים באופן משמעותי ליכולת ליצור תפוקה. התיקון משמיט את הצורך בבחינה האם משתתפים בשוק מסוגלים להחליף תשומות או תהליכים חסרים ולהמשיך ליצור תפוקות, וכן משמיט מהגדרת "עסק" ו"תפוקות" עלויות מוזלות או הטבות כלכליות אחרות ומתמקד במוצרים ושירותים המסופקים ללקוחות. כמו כן, התיקון מוסיף מבחן 'ריכוז שווי הוגן' לפיו אין מדובר בעסק אם באופן מהותי כל השווי הוגן של הנכסים ברוטו שנרכשו מרוכז בנכס מזוהה יחיד או בקבוצה של נכסים מזוהים דומים. התיקון מיושם לגבי צירופי עסקים ורכישות נכסים שמועד הרכישה שלהם הינו החל מיום 1 בינואר 2020.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 3 - חייבים ויתרות חובה

ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2019	2020
ש"ח	ש"ח
78,470	295,512
32,869	140,800
75,314	100,103
38,525	69,910
29,481	107,657
<u>254,659</u>	<u>713,982</u>

מוסדות מס
פקדון שכירות טווח קצר
הוצאות מראש
רשות החדשנות
חייבים אחרים
סה"כ חייבים ויתרות חובה

ביאור 4 - רכוש קבוע

סה"כ	ציוד וריהוט	מחשבים
ש"ח	ש"ח	ש"ח

עלות:

262,472	5,470	257,002
<u>400,953</u>	<u>81,393</u>	<u>319,560</u>

ליום 1 בינואר 2020
רכישות

663,425	86,863	576,562
---------	--------	---------

עלות ליום 31 בדצמבר 2020

51,498	5,470	46,028
210,974	-	210,974
<u>262,472</u>	<u>5,470</u>	<u>257,002</u>

ליום 1 בינואר 2019
רכישות
עלות ליום 31 בדצמבר 2019

48,448	984	47,464
<u>135,435</u>	<u>1,593</u>	<u>133,842</u>

פחת שנצבר:
ליום 1 בינואר 2020
הוצאות פחת

183,883	2,577	181,306
---------	-------	---------

פחת שנצבר:
ליום 31 בדצמבר 2020

4,258	656	3,602
<u>44,190</u>	<u>328</u>	<u>43,862</u>

ליום 1 בינואר 2019
הוצאות פחת

48,448	984	47,464
--------	-----	--------

פחת שנצבר:
ליום 31 בדצמבר 2019
יתרה בספרים:

479,542	84,286	395,256
---------	--------	---------

ליום 31 בדצמבר 2020

214,024	4,486	209,538
---------	-------	---------

ליום 31 בדצמבר 2019

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 5 - חכירות

החל מיום 1 באוקטובר 2020 שוכרת אקסיליון משרדים בשטח של 413 מ"ר, במת"ם מרכז תעשיות מדע חיפה בע"מ, בהסכם שכירות לתקופה של 24 חודשים (עד ליום 30 בספטמבר 2022), בתוספת אופציה לאקסיליון להארכת תקופת השכירות ב- 24 חודשים נוספים. דמי השכירות ל-12 החודשים הראשונים הינם 72 ש"ח למ"ר, ולאחר מכן 75 ש"ח למ"ר עד תום תקופת השכירות. במידה ואקסיליון תממש את האופציה להארכת החוזה ב- 24 חודשים נוספים, דמי השכירות יעלו ב-5%. כמו כן, תשלם החברה דמי ניהול עפ"י חלקו היחסי של השטח המושכר ביחס לסה"כ השטחים המושכרים בבניין 11 ש"ח לכל 1 מ"ר משטח המושכר לחודש בתוספת מע"מ. במהלך שנת 2020 הסתכמו דמי השכירות ששילמה החברה בגין משרדיה בכ- 119 אלפי ש"ח.

א. נכסי זכות שימוש:

מבנה משרדים	
עלות:	
- יתרה ליום 1 בינואר 2020	
1,545,245 תוספות	
<u>1,545,245</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר 2020
פחת שנצבר:	
- יתרה ליום 1 בינואר 2020	
96,578 תוספות	
<u>96,578</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר 2020
<u>1,448,667</u>	עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר 2020

ב. סכומים שהוכרו ברווח או הפסד:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 ש"ח	
<u>96,578</u>	הפחתת נכס זכות שימוש
<u>23,333</u>	הוצאות ריבית בגין חכירה

ג. להלן ניתוח מועדי הפירעון החוזיים של התחייבות חכירה ליום 31 דצמבר 2020:

ש"ח	
420,021	עד שנה
435,818	שנה שנייה
449,757	שנה שלישית
337,318	שנה רביעית
<u>1,642,914</u>	סה"כ (בלתי מהוון)
<u>420,021</u>	חלויות שוטפות של התחייבות בגין חכירה
<u>1,044,481</u>	התחייבות שאינן שוטפות בגין חכירה

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 6 - זכאים ויתרות זכות

ההרכב:

ליום 31 בדצמבר		
2019	2020	
ש"ח	ש"ח	
446,916	997,175	עובדים והתחייבויות בגין שכר
17,032	425,111	מוסדות מס
311,427	364,179	הוצאות לשלם
-	282,906	הכנסות מראש- רשות החדשנות
37,538	242,667	התחייבויות בגין חופשה והבראה
-	200,000	מקדמות בגין מענק קורונה
27,495	128,776	זכאים אחרים
<u>840,408</u>	<u>2,640,814</u>	

ביאור 7 - צדדים קשורים

א. התחייבות לבעל עניין:

ביום 10 בפברואר 2018, אקסיליון חתמה על הסכם הנפקת מניות מול צד ג'. לפי ההסכם אקסיליון תקצה 50% מסך המניות בה תמורת 100,000 ש"ח.

במסגרת ההסכם המתואר לעיל, החברה התחייבה לשלם בונוס מיוחד על סך 3,000,000 ₪ לבעל המניות שהחזיק במלוא מניותיה עד לאותו מועד. ביום 17 ביוני 2018, נחתם הסכם בין אקסיליון לבעל המניות להסדר אופן תשלום הבונוס. פירעון הבונוס יתבצע על פי התנאים המצטברים:

(1) שבמועד התשלום יוותר בקופת אקסיליון (בחישוב לאחר תשלומי הבונוס) סכום כסף נזיל שמאפשר לאקסיליון את קיום פעילותה במהלך שנים עשר החודשים שלאחר התשלום.

(2) שהיקף ההכנסות שנתקבלו בפועל אצל אקסיליון מלקוחות מפעילות עסקית בלבד (להבדיל מהכנסות הנובעות לדוגמה מהשקעה בחברה) במהלך 12 החודשים שקדמו למועד התשלום, זהה או גבוה מסכום התשלום.

במידה ובמועד של אחד מהתשלומים לעיל אחד מהתנאים לא יתקיים, מועד התשלום יידחה עד למועד התקיימות התנאי.

ביום 29 ביוני 2019, אקסיליון חתמה על תיקון להסכם מיום 17 ביוני 2018, על פיו הוסכם כי סכום של 340,847 ש"ח, אשר הועבר בשנת 2018 לבעל המניות (שהחזיק במלוא מניות החברה עד ליום 10 בפברואר 2018), היה על חשבון הבונוס אשר יופחת מהתשלום האחרון בגין הבונוס.

נכון ליום 31 בדצמבר 2020 שולמו 2,340,847 ש"ח בהתאם לתנאי התשלום הנקובים בהסכם ונכון למועד חתימת הדוחות הכספיים, שולמו 659,153 ש"ח נוספים.

ב. תגמול והטבות שניתנו לבעלי עניין ולצדדים קשורים:

ראה ביאור 17 ב'.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 8 - התקשרויות והתחייבויות תלויות

א. ביום 18 ביולי 2018, רשות החדשנות בישראל לאקסיליון פרויקט בגין "מודל סימולציית תנועה לתמיכה והערכה של תכנון תוכניות רמזור" במסגרת מסלול הטבה של תכנית מגנטון, בתקציב של עד 1,123 אלפי ש"ח ובשיעור השתתפות של 66%, לתקופת ביצוע המתחילה בחודש יולי 2018 עד ליוני 2019, בכפוף לעמידה באבני דרך.

ביום 5 באוגוסט 2019, רשות החדשנות בישראל לאקסיליון מענק לשנה שניה בפרויקט בגין "מודל סימולציית תנועה לתמיכה והערכה של תכנון תוכניות רמזור" במסגרת מסלול הטבה של תכנית מגנטון, בתקציב של עד 1,123 אלפי ש"ח נוספים ובשיעור השתתפות של 66%, לתקופת ביצוע המתחילה בחודש יולי 2019 עד ליוני 2020, בכפוף לעמידה באבני דרך.

נכון למועד חתימת הדוחות הכספיים תכנית המגנטון הושלמה ונסגרה ואקסיליון קיבלה כ- 475 אלפי ש"ח עבור שנת תוכנית ראשונה וכ- 737 אלפי ש"ח עבור שנת תוכנית שנייה מתוך התקציב הכולל שאושר.

לפי נוהל מגנטון מקבלי מענק במסגרת המסלול בו אקסיליון נמצאת, פטורים מתשלום תמלוגים בגינו.

ב. בחודש אוקטובר 2018, אקסיליון חתמה עם צד ג' על הסכם מחקר במסגרת תכנית מגנטון, לפיו יבוצע שיתוף פעולה ביניהם בביצוע מחקר בנושא "מודל סימולציית תנועה לתמיכה והערכה של תכנון ותוכניות רמזור" במסגרת תכנית מגנטון של רשות החדשנות ובכפוף לכללים ונוהלים של תכנית מגנטון.

במסגרת ההסכם על הצדדים לחתום על הסכם רישיון, שבתמורתו תשלם אקסיליון לצד ג' את התמורה המפורטת להלן:

- (1)** תשלום תמלוגים בשיעור של 2.5% ממכירות נטו של המוצר.
- (2)** תשלום תמלוגים בשיעור של 1.5% ממכירות נטו של מוצר משופר.
- (3)** תשלום תמלוגים בשיעור של 1.5% מחיר שהחברה תקבל מצד ג' עבור שירותי תמיכה.
- (4)** תמלוגי מינימום בסך של \$5,000 לכל שנה במסגרת הסכם הרישיון החל מהשנה השלישית לרישיון ועד לסימו. תמלוגי המינימום יקוזזו מסך התמלוגים השנתי של אותה שנה.

בדוחות הכספיים לא הוכרה התחייבות לתשלום תמלוגים מאחר ולא נוצרו הכנסות ממכירות מאותו מוצר.

ג. ביום 16 ליוני 2020 קיבלה אקסיליון מרשות החדשנות אישור עקרוני לפרויקט פיתוח מערכת בינה מלאכותית לתכנון אוטומטי של תוכניות רמזור אופטימליות בהתאם לחוק לעידוד מחקר, פיתוח וחדשנות טכנולוגית בתעשייה, תשמ"ד-1984 והתקנות שהותקנו מכוחו וכן בהתאם לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי רשות החדשנות (להלן: "חוק המו"פ" ו- "כללי רשות החדשנות"), ובאופן ספציפי במסגרת מסלול הטבה מס' 1 – קרן המו"פ (להלן: "תכנית המו"פ"), בסך תקציב כולל של עד 5,079,324 ש"ח ובמימון של 50% לתקופת הביצוע החל מחודש אוגוסט 2020 ועד לחודש יולי 2021.

נכון ליום 31 בדצמבר 2020 קיבלה אקסיליון 1,162,931 ש"ח בהתאם לתנאי התשלום הנקובים בהסכם. במועד קבלת המענק, החברה הכירה במקדמות בסך 282 אלפי ש"ח, בהתחייבות להחזר בשווי הוגן בסך 586 אלפי ש"ח וההפרש בסך 294 אלפי ש"ח נזקק כקישור הוצאות מחקר ופיתוח. נכון למועד חתימת הדוחות הכספיים, קיבלה אקסיליון 427,105 ש"ח נוספים מרשות החדשנות.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - הון עצמי

א. הרכב הון מניות:

מספר המניות ליום 31 בדצמבר 2019		מספר המניות ליום 31 בדצמבר 2020	
מונפק ונפרע	ר ש ו ם	מונפק ונפרע	ר ש ו ם
1,178,001 (*)	1,100,000,000	25,097,399 (*)	1,000,000,000

מניות רגילות ללא ערך נקוב.

(*) מבנה ההון של החברה משקף את מספר המניות של החברה האם המשפטית.

ב. הנפקת מניות רגילות

(1) ביום 10 בפברואר 2018, אקסיליון חתמה על הסכם מכירת מניות מול צד ג'. לפי ההסכם אקסיליון תקצה 50% מסך המניות באקסיליון תמורת 100,000 ש"ח. בעקבות הסכם זה הונפקו 100 מניות רגילות 0.001 ש"ח ערך נקוב בתמורה ל- 100,000 ש"ח.

(2) ביום 25 בספטמבר 2019, אקסיליון חתמה על הסכם הנפקת מניות למספר משקיעים. בהתאם להסכם זה הונפקו 48,267 מניות רגילות 0.001 ש"ח ערך נקוב, תמורת 3,900 אלפי דולר (13,665,100 ש"ח). הוצאות הנפקה בסך של 140,767 ש"ח נכנסו מתמורה שהתקבלה. במסגרת הסכם זה, הומרו כל הסכמי ה-SAFE בסך 2,170 אלפי דולר (7,915,350 ש"ח) ל- 61,743 מניות רגילות של אקסיליון 0.001 ש"ח ערך נקוב (ראה גם ביאור 9 ד).

(3) עד ליום 3 בדצמבר 2020 מומשו 440,961 כתבי אופציה (סדרה ב'1, ו- ב'2) של אקסיליון. תמורת המימוש שהתקבלה בידי אקסיליון בגין מימוש כתבי אופציה אלה הסתכמה ב-334,200 ש"ח.

* ההסכמים לעיל מוצגים ללא יישום יחס ההמרה של מניות אקסיליון בע"מ למניות אפיו.

(4) ביום 3 בדצמבר 2020 הושלמו מלוא התנאים המתלים לעסקת המיזוג עם אפיו אפריקה בע"מ. באותו היום מומשו 15,674 כתבי אופציה (סדרה 3) ו-8,564 כתבי אופציה (סדרה 4) של החברה. תמורת המימוש הכוללת שהתקבלה בידי החברה בגין מימוש כתבי אופציה אלה הסתכמה ב-137,971 ש"ח וכלולה בסך תמורת הרכישה של 259 מיליון. לפרטים נוספים על עסקת הרכישה במהופך, ראה ביאור 1 ב.

(5) לאחר השלמת עסקת המיזוג, החל מיום 3 בדצמבר ועד ליום 31.12.2020 מומשו 108,165 כתבי אופציה (סדרה 3) ו-925,745 כתבי אופציה (סדרה 4) נוספים של החברה. תמורת המימוש הכוללת שהתקבלה בידי החברה בגין מימוש כתבי אופציה אלה הסתכמה ב-5,277,010 ש"ח.

(6) לאחר השלמת העסקה בחודש דצמבר החלה החברה במהלך גיוס פרטי ממשקיעים מוסדיים ומשקיעים כשירים של כ-61 מיליון ש"ח שהושלם בינואר 2021. נכון ליום 31.12.2020 התקבלו סך של 9,400,000 ש"ח על חשבון המניות. לפרטים נוספים על תנאי ההשקעה ראה באור 18 (אירועים לאחר תאריך המאזן)

ג. אופציות סחירות:

ליום 31 בדצמבר 2020 לחברה 2,732,829 אופציות סחירות "סדרה 4" עם תקופת מימוש החל מיום 18 בנובמבר 2020 ועד ליום 15 באוקטובר 2024. כל אופציה ניתנת למימוש למניה רגילה אחת ללא ערך נקוב של החברה בתוספת מימוש של 4.992 ₪ למניה.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - הון עצמי (המשך)

ד. הסכמי SAFE:

(1) בחודשים אוגוסט וספטמבר 2018 אקסיליון חתמה על הסכמי SAFE עם מספר משקיעים. לפי ההסכמים אקסיליון קיבלה מהמשקיעים סך של 770 אלפי דולר (2,786,250 ש"ח), בתמורה להנפקה עתידית של מניות החברה לפי המנגנון הבא:

- (א) במקרה של גיוס הון, כל משקיע יקבל מספר מניות לפי הגבוה מבין:
- a. סכום ההשקעה חלקי מחיר למניה לפי שווי חברה של 6 מיליון דולר.
 - b. סכום ההשקעה חלקי מחיר מניה בסיבוב הגיוס עם דיסקאונט של 20%
- (ב) במקרה של deemed liquidation event (כהגדרתו בהסכם: אירוע של שינוי שליטה שפירושו בין היתר, מיזוג, איחוד, ארגון, מכירת כל המניות, איחוד מחדש, הקצאה או העברה של כל הנכסים של החברה)
- כל משקיע יקבל מספר מניות לפי הגבוה מבין:
- a. סכום ההשקעה חלקי מחיר למניה לפי שווי חברה של 6 מיליון דולר
 - b. סכום ההשקעה חלקי מחיר מניה בסיבוב הגיוס האחרון שבוצע עם דיסקאונט של 20%
 - c. סכום ההשקעה חלקי מחיר מניה ב deemed liquidation event
- (ג) במקרה של פירוק, כל משקיע זכאי לקבל את סכום ההשקעה הראשוני שלו, לאחר פירעון כל התחייבויות החברה ולפי חלקו היחסי.

(2) בחודש ינואר 2019, אקסיליון חתמה על הסכמי SAFE עם מספר משקיעים. לפי ההסכמים אקסיליון קיבלה מהמשקיעים סך של 1,400 אלפי דולר (5,129,100 ש"ח), בתמורה להנפקה עתידית של מניות אקסיליון לפי המנגנון הבא:

- (א) במקרה של גיוס הון, כל משקיע יקבל מספר מניות לפי הגבוה מבין:
- a. סכום ההשקעה חלקי מחיר למניה לפי שווי חברה של 12 מיליון דולר
 - b. סכום ההשקעה חלקי מחיר מניה בסיבוב הגיוס עם דיסקאונט של 20%
- (ב) במקרה של deemed liquidation event (כהגדרתו בהסכם: אירוע של שינוי שליטה שפירושו בין היתר, מיזוג, איחוד, ארגון, מכירת כל המניות, איחוד מחדש, הקצאה או העברה של כל הנכסים של החברה)
- כל משקיע יקבל מספר מניות לפי הגבוה מבין:
- a. סכום ההשקעה חלקי מחיר למניה לפי שווי חברה של 12 מיליון דולר
 - b. סכום ההשקעה חלקי מחיר מניה בסיבוב הגיוס האחרון שבוצע עם דיסקאונט של 20%
 - c. סכום ההשקעה חלקי מחיר מניה ב deemed liquidation event
- (ג) במקרה של פירוק, כל משקיע זכאי לקבל את סכום ההשקעה הראשוני שלו, לאחר פירעון כל התחייבויות החברה ולפי חלקו היחסי.

(3) בהתאם להוראות IAS 32, מאחר ואירוע שינוי השליטה אינו בשליטת אקסיליון וההמרה הינה למספר משתנה של מניות, הסכמי ה-SAFE מהווים מכשיר פיננסי מורכב הכולל רכיב הוני ורכיב התחייבותי. אולם, מאחר והשווי ההוגן של הרכיב ההתחייבותי הינו זניח לאור ההסתברות הנמוכה לקרות אירוע שינוי השליטה אקסיליון, אקסיליון לא הכירה ברכיב ההתחייבותי וסיווגה את התמורה במלואה להון.

(4) ביום 25 בספטמבר 2019, אקסיליון חתמה על הסכם הנפקת מניות למספר משקיעים. במסגרת הסכם זה, הומרו כל הסכמי ה-SAFE שתוארו לעיל (ראה גם ביאור ד (1) ו- ד (2)), בסך 2,170 אלפי דולר (7,915,350 ש"ח) ל- 61,743 מניות רגילות של החברה 0.001 ש"ח ערך נקוב. (ראה גם ביאור 9 ב).

*

ההסכמים לעיל מוצגים ללא יישום יחס ההמרה של מניות אקסיליון בע"מ למניות אפיו.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - הון עצמי (המשך)

ד. הענקת אופציות:

- (1) ביום 30 בדצמבר 2018, העניקה אקסיליון 18,000 אופציות ל - 6 עובדים ויועצים, לרכישת מניות רגילות 0.001 ש"ח ערך נקוב. האופציות מבטלות בהתאם להסכמים בהמשך 4 שנים ממועד ההענקת ובאופן יחסי כל רבעון לאחר מכן, לתקופה של 36 חודשים והן פוקעות בתאריך 30/12/2028. שווי הון אופציות למועד ההענקת 32,051 ש"ח.
- (2) בשנת 2019 העניקה אקסיליון 12,063 אופציות ל - 16 עובדים ויועצים. לרכישת מניות רגילות 0.001 ש"ח ערך נקוב. האופציות מבטלות בהתאם להסכמים בהמשך 4 שנים ממועד ההענקת כאשר 25% מכתבי האופציה יובטלו בתום שנה ממועד ההענקת ובאופן יחסי כל רבעון לאחר מכן, לתקופה של 36 חודשים והן פוקעות לאחר 10 שנים. השווי ההוגן של האופציות למועד ההענקת הינו 196,588.
- * **ההענקות לעיל (סעיף 1 - 2) מוצגות ללא יישום יחס ההמרה של מניות אקסיליון בע"מ למניות אפיו.**
- (3) בשנת 2020 העניקה אקסיליון 452,394 אופציות ל - 16 עובדים ויועצים לרכישת מניות רגילות ללא ערך נקוב. האופציות מבטלות בהתאם להסכמים בהמשך 4 שנים ממועד ההענקת כאשר 25% מכתבי האופציה יובטלו בתום שנה ממועד ההענקת ובאופן יחסי כל רבעון לאחר מכן, לתקופה של 36 חודשים והן פוקעות לאחר 10 שנים. השווי ההוגן של האופציות למועד ההענקת הינו 1,079,588 ש"ח.
- (4) בשנת 2020 העניקה אקסיליון 2 סדרות אופציות למר אורן דרור ומר אילן וייצמן בסך של 710,484 כל אחת בתנאים זהים (סה"כ 1,420,968 אופציות) לרכישת מניות רגילות ללא ערך נקוב. מחצית מכתבי האופציה יובטלו במועד שבו שווי הונה הרשום למסחר של החברה יהיה שווה לסך של 300 מיליוני ש"ח ומחצית שניה מכתבי האופציה יובטלו במועד שבו שווי הונה הרשום למסחר של החברה יהיה שווה לסך של 600 מיליוני ש"ח בכפוף לכך שהניצע יכהן כנושא משרה באקסיליון ו/או בחברה באותו מועד. הבטלת כתבי האופציה של 2 סדרות אלו הושלמה בשנת 2020. השווי ההוגן של האופציות למועד ההענקת הינו 25,325,108 ש"ח.
- (5) בשנת 2020, העניקה החברה 391,050 אופציות ל - 17 עובדים ויועצים לרכישת מניות רגילות ללא ערך נקוב. האופציות מבטלות בהתאם להסכמים בהמשך 4 שנים ממועד ההענקת כאשר 25% מכתבי האופציה יובטלו בתום שנה ממועד ההענקת ובאופן יחסי כל רבעון לאחר מכן, לתקופה של 36 חודשים והן פוקעות לאחר 10 שנים. סך השווי הוגן של האופציות למועד ההענקת 8,742,852 ש"ח.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - הון עצמי (המשך)

ד. הענקת אופציות (המשך)

(6) פרטים נוספים באשר לכתבי אופציה שהוענקו:

ליום 31 בדצמבר 2019		ליום 31 בדצמבר 2020		כתבי אופציה שהוענקו לעובדים ויועצים:
ממוצע משוקלל של מחיר המימוש	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש	מספר האופציות	
ש"ח		ש"ח		
0.02	1,094,796	1.08	1,828,492	יתרת פתיחה
2.66	733,696	12.79	2,264,412	הוענקו
	-		(581,154)	מומשו / פקעו
				קיימות במחזור לתום התקופה (יתרת אורך החיים החזי הינה 10 שנים)
1.08	1,828,492	8.98	3,511,750	
0.30	872,735	8.71	2,456,406	ניתנות למימוש בתום התקופה

* הנתונים בטבלה ליום 31 בדצמבר 2019 הוצגו מחדש תוך שימוש ביחס ההחלפה שנקבע בהסכם הרכישה כמתואר בביאור 1 ב.

(7) שווי הוגן של מכשירים הונניים שהוענקו:

השווי ההוגן של כתבי האופציה שהוענקו כאמור לעיל נאמד תוך יישום מודל בלק ושולס. במסגרת זו, הביאה החברה בחשבון את השפעת התנאים אשר אינם מהווים תנאי הבשלה על השווי ההוגן של המכשירים ההונניים המוענקים.

הפרמטרים אשר שימשו ביישום המודל:

2019	2020	רכיב
82.23	26.15	
159.20	12.79	מחיר מניה ממוצע (בש"ח)
56.25%	51%	מחיר מימוש (בש"ח)
7	2-7	תנודתיות צפויה (*)
2.44%	0.19%	אורך חיי כתבי האופציה (בשנים) (*)
		שיעור ריבית חסרת סיכון ממוצעת

(*) התנודתיות הצפויה נקבעה על בסיס תנודתיות היסטורית של מחירי המניה של החברה. אורך חיי כתבי האופציה הממוצע נקבע בהתאם לתחזית ההנהלה לגבי תקופת ההחזקה של העובדים בכתבי האופציה שהוענקו להם בהתחשב בתפקידם בחברה.

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 10 - הכנסות

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
ש"ח	ש"ח	ש"ח
352,306	5,220,254	285,000
495,054	1,170,707	1,245,628
847,360	6,390,961	1,530,628

הכנסות ממכירת רישיונות
הכנסות ממתן שירותים

ביאור 11 - הוצאות מחקר ופיתוח, נטו

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
ש"ח	ש"ח	ש"ח
2,820,430	2,430,323	5,867,352
-	107,848	1,097,040
234,427	981,074	999,600
-	-	487,127
397,447	216,413	238,024
72,339	161,257	253,499
-	72,566	161,263
-	-	96,578
128,285	256,269	84,437
-	76,000	39,400
-	12,614	13,174,330
(333,560)	(540,212)	(631,591)
3,319,368	3,774,152	21,867,059

שכר עבודה ונלוות
קבלני משנה
דמי ניהול לבעלי עניין
כלי ניטור
אחזקה ואחרות
שכר דירה
תוכנות, שירותי ענן ואחסון
פחת בגין זכות שימוש
שירותים טכנולוגיים
עלות גיוס עובדים
תשלום מבוסס מניות
בניכוי מענק מהרשות לחדשנות

ביאור 12 - הוצאות הנהלה וכלליות

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
ש"ח	ש"ח	ש"ח
124,838	284,234	1,519,861
117,800	908,926	840,000
29,484	413,413	658,039
86,237	11,213	651,211
14,793	214,832	341,921
13,982	99,800	289,844
-	-	155,823
22,079	44,190	135,435
48,001	97,547	13,528,033
457,214	2,074,155	18,120,167

משפטיות
דמי ניהול לבעלי עניין
שירותי ביקורת, הנה"ח ואחרים
שכר עבודה ונלוות
משרדיות ואחרות
שכר דירה
אגרות רישומים
פחת והפחתות
תשלום מבוסס מניות

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 13 - הוצאות שיווק

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
ש"ח	ש"ח	ש"ח
273,714	469,296	878,476
-	-	309,030
117,800	-	-
294,755	335,688	144,020
93,889	333,179	117,555
-	170,246	20,376
-	4,088	222,499
54,202	-	-
834,360	1,312,497	1,691,956

שכר עבודה ונלוות
קבלני משנה
דמי ניהול לבעלי עניין
נסיעות לחול
פרסום ושיווק
כנסים ותערוכות
תשלום מבוסס מניות
אחרות

ביאור 14 - הוצאות מימון

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2020	2020	2020
-	352,924	444,218
4,964	3,657	80,402
4,964	356,581	524,620

הפרשי שער
בנקים

ביאור 15 - הכנסות מימון

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
ש"ח	ש"ח	ש"ח
52,154	-	11,671
41	149	2,966
52,195	149	14,637

הפרשי שער
בנקים

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 16 - מיסים על ההכנסה

הקבוצה מכירה בהוצאות מיסים שוטפים על פי שיעורי המס החלים בשנה השוטפת.

א. ביום 29 בדצמבר 2016 פורסם ברשומות חוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב לשנות 2017 ו-2018), התשע"ז-2016, במסגרתו נחקק כי שיעור מס החברות יופחת מ-25% ל-24% בשנת 2017 על הכנסה שהופקה או שנצמחה מיום 1 בינואר 2017 וימשיך ויפחת ל-23% בשנת 2018 ואילך על הכנסה שהופקה או שנצמחה מיום 1 בינואר 2018.

ב. שיעור המס שחל על חברת הבת בבולגריה הינו 10%.

ג. לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2014. לאקסיליון בע"מ שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2015. אקסיליון בולגריה הוקמה בחודש אוקטובר 2018 ואין לה עדיין שומות מס סופיות.

ג. ביאור מס תיאורטי:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
ש"ח	ש"ח	ש"ח
(3,725,929)	(1,126,275)	(281,501,059)
23%	23%	23%
(856,964)	(259,043)	(64,745,244)
53,519	118,241	62,213,643
806,469	170,087	2,580,929
(832)	(15,017)	(27,881)
-	-	20,549
2,192	14,268	41,996

סה"כ הפסד לפני מיסים על הכנסה

שיעור מס סטטוטורי
הכנסות מס לפי שיעור מס סטטוטורי

הוצאות שאינן מותרות בניכוי לצרכי מס
אי יצירת מיסים נדחים על הפסדים
שינוי בשיעור המס בין החברות בקבוצה
התאמות שנעשו במהלך השנה בגין מיסים שוטפים משנים קודמות

סה"כ מיסים על הכנסה כפי שהוצגו ברווח או הפסד

ד. סכומים מצטברים שלא הוכרו בגינם נכסי מס נדחה:

ליום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
ש"ח	ש"ח	ש"ח
595,184	123,332	11,221,431
578,465	3,231,490	6,654,552
915	4,348	4,026
60,969	33,190	238,641
7,199	-	-
2,659,153	1,659,153	659,153
3,901,885	5,051,513	18,777,803

הפסדים עסקיים לצרכי מס
הפרשים זמניים הניתנים לניכוי:
הוצאות מחקר ופיתוח
הפרשה להבראה
הפרשה לחופשה
הפרשה לפיצויים
הפרשה לבנוס

סה"כ סכומים שלא הוכרו בגינם נכסי מס נדחה

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 17 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

א. התחייבות לבעלי עניין ולצדדים קשורים:

ליום 31 בדצמבר 2020

התחייבות לזמן קצר ש"ח	התחייבות לזמן ארוך ש"ח
776,779	-
776,779	-

אנשי מפתח ניהוליים

ליום 31 בדצמבר 2019

התחייבות לזמן קצר ש"ח	התחייבות לזמן ארוך ש"ח
1,853,972	-
1,853,972	-

אנשי מפתח ניהוליים

ב. תגמול והטבות שניתנו לבעלי עניין ולצדדים קשורים:

2018 ש"ח	2019 ש"ח	2020 ש"ח	
3,135,291	-	-	שכר ונלוות לבעלי עניין המועסקים בחברה
-	-	25,325,108	תשלום מבוסס מניות
2	-	2	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
470,027	1,962,800	1,680,000	דמי ניהול לבעלי עניין שאינם מועסקים בחברה
2	2	2	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה

להלן פילוח של סך התגמול הניתן לאנשי המפתח הניהוליים, אשר הוכר כהוצאה במהלך השנה, על פי סוגי הטבות העובד:

2018 ש"ח	2019 ש"ח	2020 ש"ח	
1,953,337	1,962,800	1,680,000	הטבות עובד לטווח קצר
1,659,126	-	-	הטבות אחרות לטווח ארוך
(7,145)	-	-	הטבות בגין פיטורין
-	-	25,325,108	תשלום מבוסס מניות
3,605,318	1,962,800	27,005,108	

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ
(לשעבר - אפיו אפריקה בע"מ)
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 18 - אירועים לאחר תאריך המאזן

- א. ביום 11 בינואר 2021 השלימה החברה גיוס של 61 מיליון ₪ בהקצאה פרטית של 2,175,894 מניות רגילות של החברה ו- 1,087,947 כתבי אופציה (לא סחירים) מגופים מוסדיים ישראלים, חברות השקעה ומשקיעים פרטיים כשירים.
- כל מניה רגילה אחת של החברה ללא ע.ג. הונפקה בתמורה לעשרים ושמונה (28) ש"ח לכל מניה. כמו כן, בגין כל שתי (2) מניות מוקצות הקצתה החברה לניצעים כתב אופציה אחד (1) ללא תמורה עם מחיר מימוש של 36 ש"ח לכל כתב אופציה. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש עד ליום 28 בדצמבר 2022.
- ב. ביום 25 בינואר 2021 פרסמה החברה מתאר הנפקת עד 1,000,000 אופציות לעובדים ונושאי משרה של החברה. על פי המתאר, החברה תוכל להעניק עד 1,000,000 אופציות, לא רשומות למסחר הניתנות למימוש לעד 1,000,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב כל אחת לעובדים ונושאי משרה של החברה.
- ג. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים החברה העניקה 93,150 כתבי אופציה הניתנים למימוש ל- 93,150 מניות החברה עבור 24 עובדים. מחיר המימוש שנקבע ל- 4 מהניצעים (כ- 61,000 אופציות) הינו 35 ש"ח, ל- 19 ניצעים נוספים (כ- 7,150 אופציות) הינו 39.4 ש"ח, ולניצע נוסף (25,000 אופציות) הינו 16 ש"ח.
- ד. ביום 8 בפברואר 2021 אישרה האספה הכללית של החברה הענקת אופציות לנושא משרה של 80,000 כתבי אופציה הניתנים למימוש ל- 80,000 מניות החברה. מחיר המימוש שנקבע הינו 16 ש"ח.
- ה. ביום 5 בפברואר 2021 אישרה ועדת המכרזים של נתיבי איילון בע"מ התקשרות וחתימת הסכם למתן שירותי תוכנה לתכנון רמזורים TransEm עם אקסיליון.
- על פי התנאים שנחתמו, התנאים המסחריים הם בהתאם להסכם המקור לרכישת רישיונות תכנת TransEm בין אקסיליון לחברת יפה נוף תחבורה תשתיות ובנייה בע"מ ויהיה בתוקף בהתאם לתנאיו, למעט כאמור להלן:
- ההתקשרות תעמוד בתוקפה החל מיום 1 בפברואר 2021 ולמשך 60 חודשים כאשר נתיבי איילון רשאית להאריך את ההתקשרות בהודעה בכתב, למשך ארבע תקופות של 12 חודשים נוספים כל אחת.
- עוד נקבע במסגרת ההסכם כי נתיבי איילון תהיה רשאית לרכוש מאקסיליון רישיונות נוספים בהתאם לתנאים שנקבעו במסגרת הסכם המקור.

ביאור 19 - אי הכללת מידע כספי נפרד

החברה לא צירפה לדוחות כספיים אלה מידע כספי נפרד כנדרש בהתאם להוראות תקנה 9ג' והתוספת העשירית לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970, בשל זניחות תוספת המידע על המידע הנכלל כבר בדוחות הכספיים המאוחדים של החברה. הפעילות של החברה מתבצעת באמצעות אקסיליון בע"מ, שהינה בבעלות מלאה של החברה, ולחברה עצמה אין פעילות עסקית מלבד החזקה במזומנים ושווי מזומנים. כמו כן, לא קיימות מגבלות בהעברות כספים בקבוצה מהחברות הבנות אל החברה ולהפך. לאור האמור לעיל, פרסום מידע כספי נפרד לא יהווה תוספת מידע מהותי למשקיע הסביר.

ליום 31 בדצמבר 2020 לחברה קיימת יתרת חו"ז לקבל מאקסיליון בסך 2 מיליון ש"ח.

ביאור 20 - אישור הדוחות הכספיים

הדוחות הכספיים אושרו לפרסום ביום 25 במרץ 2021 על ידי הדירקטוריון.

פרק ד'
פרטים נוספים על התאגיד

שם החברה: אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ (להלן: "החברה")

מס' התאגיד ברשם החברות: 520038548

כתובת: דרך בגין 121, תל אביב, מיקוד 6701203

אתר אינטרנט: <https://axilion.com>

כתובת דואר אלקטרוני: info@axilion.com
(תקנה 25א')

טלפון: 054-7941494
(תקנה 25א')

פקסימיליה: -
(תקנה 25א')

תאריך הדוח על המצב הכספי: 31.12.2020
(תקנה 9)

תאריך פרסום הדוח: 25 בדצמבר, 2021

תקנה 8ב' - הערכות שווי:

לדוחותיה הכספיים של החברה לא צורפו הערכות שווי.

תקנה 9ב' - דוח בדבר אפקטיביות הבקר הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

החברה אינה מצרפת לדוח התקופתי דוח שנתי בדבר הערכת הדירקטוריון וההנהלה את אפקטיביות הבקרה הפנימית, בהתאם להקלה ל"תאגיד קטן" לפי תקנה 4ד(4) לתקנות ההקלות. יובהר כי, בהתאם להודעת החברה יום 07 בינואר 2021 היא אינה עונה עוד על הגדרת "תאגיד קטן" אך מבלי לגרוע מהאמור, ובהתאם לתקנה 5ה(ג) לתקנות הדוחות, תמשיך החברה לאמץ את ההקלות אותן אימץ דירקטוריון החברה כמפורט בדיווחי החברה מהתאריכים 23 ביולי 2020 ויום 27 ביולי 2020 (מס' אסמכתאות: 2020-01-078249 ו- 2020-01-072820, בהתאמה), עד וכולל הדוחות הרבעוניים של החברה ליום 30 בספטמבר 2021. לפרטים נוספים ראה דיווח מידי של החברה מיום 07.01.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-003327).

תקנה 9ד' - דוח מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון

לפרטים אודות דוח של החברה בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון ראו דיווח החברה מיום 26 בדצמבר, 2021 (מספר אסמכתא 2021-01-048483).

תקנה 10א - תמצית דוחות רווח והפסד שנתיים

סעיף	ליום 31 בדצמבר 2020	ליום 31 בדצמבר 2019	הסברי החברה
	אלפי ש"ח		
נכסים שוטפים	40,635	19,647	גידול במזומנים ושווי מזומנים נבע בעיקרו מגיוסי ההון בעסקת המיזוג בסך של כ-19 מיליון ש"ח וכן ממיומי אופציות ותקבולים על חשבון מניות
נכסים שאינם שוטפים	1,928	214	גידול בנכסים שאינם שוטפים נבעו בעיקרו מנכס חכירה - הסכם שכירות משנת 2020 ארוך טווח בחיפה לשנתיים עם אופציה לשנתיים נוספות, וכן מרכישת רכוש קבוע (ציוד מחשוב בעיקר)
סך נכסים	42,563	19,861	
התחייבויות שוטפות	4,160	2,798	גידול נובע בעיקר מעליה בהתחייבויות בגין שכר ונלוות כתוצאה מעליה במצבת כח אדם של כ-90%. כמו כן מהתחייבויות שוטפות של חכירה - הסכם שכירות משנת 2020 ארוך טווח בחיפה לשנתיים עם אופציה לשנתיים נוספות וכן, התחייבת בגין מענק קורונה 2020
התחייבויות לא שוטפות	1,646	-	העלייה נובעת מהתחייבות חדשה בגין החכירה לעיל וכן בגין תמלוגים לתוכנית חדשה של לרשות החדשנות
הון	36,757	17,063	העלייה בהון נובעת מגיוס ההון במסגרת עסקת הרכישה במהופך וכן ממיומי אופציות ותקבולים על חשבון מניות
סך התחייבויות והון	42,563	19,861	

לפרטים נוספים ראה סעיף 2 לדוח הדירקטוריון המצ"ב וכן הדוחות הכספיים המצ"ב לדוח זה.

תקנה 10ג - שימוש בתמורת ניירות ערך:

התמורה המיידית ברוטו שהתקבלה בידי החברה במסגרת הנפקת זכויות בחודש נובמבר 2020 הסתכמה בסך של כ-6 מיליון ש"ח. כמו כן, עקב מימוש כתבי אופציה (סדרה 3) וכתבי אופציה (סדרה 4) שהנפיקה החברה במסגרת תשקיף הזכויות, ואשר מומשו עד למועד דוח זה, התקבלו בידי החברה סך של כ-24,903 אלפי ש"ח נוספים (להלן: "התמורה"). בהתאם לתשקיף של החברה, תמורת ההנפקה שימשה את החברה לצורך השלמת עסקת המיזוג של החברה עם אקסיליון. לאחר השלמת עסקת המיזוג, משמשת תמורת ההנפקה למימון

פעילותה העסקית השוטפת של החברה ושל אקסיליון, הרחבת בסיס ההון, הרחבת הפעילות וחדירה לשווקים חדשים, והכל על פי החלטות דירקטוריון החברה.

תקנה 11 – רשימת השקעות בחברות בת ובחברות כלול לתאריך המאזן

שם החברה המוחזקת	מספר המניות	סוג המניות	שווי נקוב	שיעור החזקה בהון	זכויות הצבעה ובסמכות למנות דירקטורים	שווי מאזני של ההשקעה באלפי ש"ח
אקסיליון בע"מ	317,260	רגילות	0.001 ש"ח	100%	100%	*
אקסיליון בולגריה	100	רגילות	1 לבה	100%	100%	*
אקסיליון ארה"ב	3,000	רגילות	0.01 דולר	100%	100%	*

* כמפורט בביאור 19 לדוחות הכספיים, החברה אינה מציגה דוח כספי נפרד.

תקנה 13- הכנסות של חברות בנות וכלולות, והכנסות החברה מהן לתאריך המאזן (באלפי ש"ח)

כל הכנסות החברה הינה בגין פעילותה של אקסיליון בע"מ. נכון למועד דוח זה, אין לא נתהוו לאקסיליון בולגריה ואקסיליון ארה"ב הכנסות כלשהן.

תקנה 14 – רשימת הלוואות

מתן הלוואות אינו מעיסוקיה של החברה.

תקנה 20 - מסחר בבורסה – ניירות ערך שנרשמו למסחר/ הפסקת מסחר - מועדים וסיבות:

במהלך תקופת הדוח, אושר רישומן למסחר של ניירות הערך כמפורט להלן:

א. ביום 10 באוגוסט 2020 נרשמו למסחר 117,682 מניות רגילות של החברה אשר הוקצו לרוכשי השלד הבורסאי של החברה ו/או למי שהרוכשים המחו להם את זכותם וזאת כחלק מהסדר הנושים של החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 10.08.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-076783). לפרטים נוספים אודות הסדר הנושים ומכירת השלד הבורסאי של החברה ראה סעיף 1.3.1 בפרק א' – תיאור עסקי התאגיד המצ"ב לדוח זה.

ב. ביום 24 בספטמבר 2020 נרשמו למסחר 824,600 מניות רגילות של החברה אשר חולקו כמניות הטבה לבעלי המניות של החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 24.09.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-095428).

ג. ביום 18 בנובמבר 2020 נרשמו למסחר 1,585,680 מניות רגילות של החברה, 2,299,236 כתבי אופציה סחירים (סדרה 3) ו- 3,706,527 כתבי אופציה סחירים (סדרה 4) וזאת עקב מימוש 19,821 יחידות זכות במסגרת הנפקת זכויות על פי תשקיף זכויות שפרסמה החברה ביום 27.10.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-107497). לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 18.11.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-115972).

ד. ביום 03 בדצמבר 2020 בוצעה הקצאה פרטית של 19,296,447 מניות רגילות של החברה ו- 3,428,759 כתבי אופציה (לא סחירים) לבעלי ניירות הערך של אקסיליון כחלק מהשלמת עסקת המיזוג בדרך של החלפת מניות עם אקסיליון בע"מ ובעלי מניותיה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020.

(מספר אסמכתא 123598-01-2020). לפרטים נוספים אודות עסקת המיזוג עם אקסיליון ראה סעיף 1.3.2 בפרק א' – תיאור עסקי התאגיד המצ"ב לדוח זה.

ה. ביום 11 בינואר 2021 בוצעה הקצאה פרטית של 2,175,894 מניות רגילות של החברה ו- 1,087,947 כתבי אופציה (לא סחירים). לפרטים נוספים ראה דוח הקצאה פרטית מיום 04.01.2021 (מספר אסמכתא-2021-001176) ודיווח מיידי מיום 11.01.2021 (מספר אסמכתא 004368-01-2021).

הפסקות מסחר:

החל מיום 02 בינואר 2017 הושעה המסחר בניירות הערך של החברה עקב אי פרסום דוחות כספיים ליום 30 בספטמבר 2016. ביום 13 בספטמבר 2020 חודש המסחר בניירות הערך של החברה במסגרת רשימת השימור וזאת לאחר שהחברה פרסמה את דוחותיה הכספיים החסרים. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי שפרסמה הבורסה ביום 10.09.2020. ביום 08 בדצמבר 2020 הועברו ניירות ערך של החברה מרשימת השימור לרשימה הראשית בבורסה לניירות ערך בתל אביב לאור עמידת החברה בתנאים הנדרשים מחברת מו"פ לצורך חידוש מסחר במניותיה ברשימה הראשית והחל ממועד זה לא הופסק המסחר בניירות הערך של החברה.

תקנה 21 - תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה:

להלן פירוט התגמולים ששולמו לכל אחד מחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה בחברה, בקשר עם כהונתם בחברה וכן תגמולים ששולמו לבעלי עניין בחברה, בשנת 2020 (באלפי ש"ח):

פרטי מקבל התגמולים				תגמולים* בעבור שירותים (באלפי ש"ח)					תגמולים אחרים* (באלפי ש"ח)		סה"כ (באלפי ש"ח)
שם	תפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון התאגיד	שכר	מענק	תשלום מבוסס מניות	ניהול דמי יעוץ	עמלה	אחר	ריבית/ דמי שכירות/ אחר	
שנת 2020											
אילן וייצמן	סמנכ"ל טכנולוגיות ראשי (CTO)	100%	21.35%	1,000		12,663	840				14,503
אורן דרור	מנכ"ל ויו"ר דירקטוריון פעיל	100%	21.35%			12,663	840				13,503
דני דניאל	סמנכ"ל בינה מלאכותית	100%	0%	710		54					764
דני ימין (*)	דירקטור, מנהל טרנספורמציה של אקסיליון	16.48%	0%	204		198					402
משה פינק(*)	סמנכ"ל כספים	100%	0%	158		104					162

עיקרי פרטי ההתקשרויות עם נושאי משרה בכירה בחברה ובעלי עניין בחברה:

מר אורן דרור – ויו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה

בתקופת הדוח מר דרור זכאי עבור היקף משרה של 100%, לדמי ניהול בסך חודשי קבוע של 70,000 ש"ח, בתוספת מע"מ כדן, לא כולל החזרי הוצאות. כמו כן, הוקצו למר דרור 710,484 אופציות (לא סחירות) המירות למניות החברה אשר הובשלו במלואם בשנת 2020. בנוסף לגמול הקבוע וההוני, זכאי מר דרור להשתתפות בהוצאות עסקיות סבירות שנדרש מר דרור להוציא במסגרת מתן שירותיו לחברה, בהתאם לנהלי החברה לגבי הוצאות עסקיות של נושאי משרה ובכפוף להגשת דוח הוצאות וצירוף קבלות מתאימות, והכל על פי הנחיות החברה. כמו כן, מר דרור יהא זכאי לקבלת מענק משתנה שנתי, בגין עמידה ביעדים כמותיים מדידים שיקבעו בהתאם למדיניות התגמול של החברה.

מר אילן וייצמן – סמנכ"ל טכנולוגיות ראשי

בתקופת הדוח מר וייצמן זכאי עבור היקף משרה של 100%, לדמי ניהול בסך חודשי קבוע של 70,000 ש"ח, בתוספת מע"מ כדון, לא כולל החזרי הוצאות. כמו כן, הוקצו למר וייצמן 710,484 אופציות (לא סחירות) המירים למניות החברה שהובשלו במלואם בשנת 2020. בנוסף לגמול הקבוע וההוני, זכאי מר וייצמן להחזר הוצאות עסקיות סבירות שנדרש להוציא במסגרת מתן שירותיו לחברה, בהתאם לנהלי החברה לגבי הוצאות עסקיות של נושאי משרה ובכפוף להגשת דוח הוצאות וצירוף קבלות מתאימות, והכל על פי הנחיות החברה. כמו כן, מר וייצמן יהא זכאי לקבלת מענק משתנה שנתי, בגין עמידה ביעדים כמותיים מדידים שיקבעו בהתאם למדיניות התגמול של החברה.

מר דני ימין – סמנכ"ל טכנולוגיות ראשי

מר דני ימין מכהן כסמנכ"ל טכנולוגיות ראשי של החברה החל מיום 22 ביוני 2020. בתקופת הדוח מר ימין זכאי עבור היקף משרה של 16.48%, לשכר חודשי קבוע בסך של 39,000 ש"ח, במונחי עלות מעביד. כמו כן, הוקצו למר ימין 94,274 אופציות (לא סחירות) המירות למניות החברה בתוספת מימוש של 16 ש"ח לכל כתב אופציה. בנוסף לגמול הקבוע וההוני, זכאי מר דני ימין להחזר הוצאות עסקיות סבירות שנדרש להוציא במסגרת מתן שירותיו לחברה, בהתאם לנהלי החברה לגבי הוצאות עסקיות של נושאי משרה ובכפוף להגשת דוח הוצאות וצירוף קבלות מתאימות, והכל על פי הנחיות החברה.

מר דני דניאל – סמנכ"ל בינה מלאכותית

בתקופת הדוח מר דניאל זכאי עבור היקף משרה של 100%, לשכר חודשי קבוע בסך של 70,000 ש"ח, במונחי עלות מעביד. בנוסף הוקצו ליום 31 בדצמבר 2020 הוקצו למר דניאל 229,604 אופציות (לא סחירות) כאשר לאחר יום 31 בדצמבר 2020 הוקצו לו 25,000 אופציות (לא סחירות) המירים למניות החברה בתוספת מימוש של 16 ש"ח לכל כתב אופציה. בנוסף לגמול הקבוע וההוני, זכאי מר דניאל להחזר הוצאות עסקיות סבירות שנדרש להוציא במסגרת מתן שירותיו לחברה, בהתאם לנהלי החברה לגבי הוצאות עסקיות של נושאי משרה ובכפוף להגשת דוח הוצאות וצירוף קבלות מתאימות, והכל על פי הנחיות החברה.

מר משה פינק – סמנכ"ל כספים

מר משה פינק מכהן כסמנכ"ל הכספים של החברה החל מיום 15 בנובמבר 2020. מר פינק זכאי עבור היקף משרה של 100%, לשכר חודשי קבוע בסך של 58,500 ש"ח, במונחי עלות מעביד. כמו כן, הוקצו למר פינק 73,347 אופציות (לא סחירות) המירות למניות החברה בתוספת מימוש של 16 ש"ח לכל כתב אופציה. בנוסף לגמול הקבוע וההוני, זכאי מר פינק להחזר הוצאות עסקיות סבירות שנדרש להוציא במסגרת מתן שירותיו לחברה, בהתאם לנהלי החברה לגבי הוצאות עסקיות של נושאי משרה ובכפוף להגשת דוח הוצאות וצירוף קבלות מתאימות, והכל על פי הנחיות החברה.

מדיניות תגמול

ביום 30 בספטמבר 2020 אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה מדיניות תגמול לנושאי משרה בחברה. בהתאם להחלטת האסיפה הכללית מדיניות התגמול נכנסה לתוקף ביום 03 בדצמבר 2020, המועד בו הושלמה עסקת המיזוג של החברה עם אקסיליון. לפרטים נוספים אודות מדיניות התגמול של החברה אשר הינה בתוקף נכון למועד דוח זה ראה דוח זימון האסיפה הכללית שפרסמה החברה ביום 29.09.2020 (מספר אסמכתא 01-096808-2020).

גמול דירקטורים

נכון למועד דוח זה, הדירקטורים החיצוניים והדירקטור הבלתי תלוי המכהנים בחברה, זכאים לגמול שנתי וגמול השתתפות בישיבה, בהתאם לסכום הקבוע בתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני) התש"ס – 2000 ("תקנות הגמול"), בהתאם לדרגה בה מסווגת החברה. יתר הדירקטורים אשר מכהנים בחברה, כולל דירקטורים המכהנים גם כנושאי משרה בחברה לא זכאים לגמול דירקטורים בנוסף ליתר תנאי

התגמול להם הם זכאים כנושאי משרה בחברה.
במהלך שנת 2020 הסתכם הגמול לדירקטורים שניהנו בחברה באותו מועד בכ- 62 אלפי ש"ח.

תקנה 21א – השליטה בתאגיד

נכון למועד הדוח בעלי השליטה בחברה הינם ה"ה אורן דרור ואילן וייצמן אשר כל אחד מהם מחזיק בכ- 21.35% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה ואשר רואים אותם מחזיקים במשותף לאור הסכם הצבעה הקיים ביניהם ואשר נכנס לתוקפו במועד השלמת עסקת המיזוג.

תקנה 22 – עסקאות עם בעלי שליטה:

להלן פירוט בדבר עסקאות של החברה עם בעלי השליטה או שלבעלי השליטה יש עניין אישי באישורן בתקופת הדיווח:

העסקה	צדדים לעסקה	העניין האישי של בעל השליטה	מועד אישור העסקה	האורגן שאישר את העסקה	הפניה לפרוט של העסקה
התקשרות בהסכמי העסקה	החברה ובעלי השליטה	בעלי השליטה הינם צד להתקשרות	במועד אישור עסקת המיזוג ביום 30.09.2020	ועדת תגמול, דירקטוריון ואסיפה כללית	תקנה 21 לעיל.
פוליסת ביטוח נושאי משרה	החברה / דירקטורים ונושאי משרה	בעלי השליטה	במועד אישור עסקת המיזוג ביום 30.09.2020	ועדת תגמול, דירקטוריון ואסיפה כללית	תקנה 29א(ד) להלן.
הענקת כתבי התחייבות לשיפוי ולפטור	החברה / דירקטורים ונושאי משרה	בעלי השליטה וקרוביהם המכהנים כדירקטורים ונושאי משרה	במועד אישור עסקת המיזוג ביום 30.09.2020	ועדת תגמול, דירקטוריון ואסיפה כללית	תקנה 29א(ד) להלן.

(1) לפרטים אודות התקשרות החברה בהסכמי העסקה עם ה"ה אורן דרור ואילן וייצמן ראה תקנה 21 לעיל.

תקנה 24 – החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה:

לפירוט, לפי מיטב ידיעת החברה, בדבר מניות וניירות הערך האחרים של החברה, המוחזקים על ידי בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה, סמוך לתאריך הדוח, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 05.01.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-001878). המידע הכלול בדוח האמור מובא על דרך ההפניה.

תקנה 24א - הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים:

הון רשום: 1,000,000,000 מניות רגילות ללא ע.ג.

הון מונפק ונפרע: 28,490,377 מניות רגילות ללא ע.ג.

ניירות ערך המירים: 1,515,745 כתבי אופציה סחירים (סדרה 4) המירים לעד 1,515,745 מניות רגילות של החברה; כמו כן קיימים בחברה 4,543,183 כתבי אופציה לא סחירים המירים לעד 4,543,183 מניות רגילות של החברה אשר הוקצו לעובדים ונושאי משרה בחברה.

לפרטים נוספים אודות מצבת ההון של החברה ראה דיווח מיידי מיום 04.03.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-026775).

מניות רדומות: נכון למועד הדוח אין בחברה מניות רדומות כלשהן.

תקנה 24ב - מרשם בעלי המניות:

לפרטים אודות מרשם בעלי המניות של החברה ראה דיווח מיידי של החברה מיום 04.03.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-026775).

תקנה 26 - הדירקטורים של התאגיד (למועד פרסום הדוח)

שם פרטי	אורן דרור ¹
תפקיד	יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל
תחילת כהונה:	03.12.2020
מספר זיהוי:	024973315
תאריך לידה:	02.08.1970
מען להמצאת כתבי בית דין:	השחפים 45, רעננה 4372437
אזרחות:	ישראלית
חברות בוועדות הדירקטוריון:	לא
דח"צ:	לא
דירקטור בלתי תלוי:	לא
עובד של החברה, חברה בת, חברה קשורה או של בעל עניין:	כן. מנכ"ל אקסיליון בע"מ (חברה בת של החברה)
האם הדירקטור הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא
השכלה:	בוגר – כלכלה ולימודי מזרח אסיה – האוניברסיטה העברית; לימודי מחקר, בית הספר למסחר Waseda University, Japan
עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות:	מיקרוסופט ישראל – ניהול מכירות לקוחות ושותפים בישראל ולאחר מכן דירקטור בכיר בהנהלת מיקרוסופט מזרח תיכון ואפריקה – מנהל תחום תקשורת וטלקום – 10 שנים; דירקטור בקבוצת עזריאלי בע"מ – 6 שנים; מנכ"ל ויו"ר בחברת דרור ליאת השקעות בע"מ (חברה בשליטתו) – 19 שנים; מנכ"ל ויו"ר בחברת אינקרדיפלי בע"מ (חברה בשליטתו) – שנתיים;
תאגידיים אחרים בהם מכהן כדירקטור, או מכהן כיחיד המכהן כדירקטור מטעם התאגיד:	אקסיליון בע"מ; קבוצת עזריאלי בע"מ; דרור ליאת השקעות בע"מ; אינקרדיפלי בע"מ;
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית:	כן.
האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:	כן.

שם פרטי	אילן וייצמן ²
תפקיד	דירקטור וסמנכ"ל טכנולוגיות
תחילת כהונה:	03.12.2020
מספר זיהוי:	024264988
תאריך לידה:	14.07.1969
מען להמצאת כתבי בית דין:	רות 24, חיפה 3440431
אזרחות:	ישראלית
חברות בוועדות הדירקטוריון:	לא
דח"צ:	לא
דירקטור בלתי תלוי:	לא
עובד של החברה, חברה בת, חברה קשורה או של בעל עניין:	סמנכ"ל טכנולוגיות ראשי באקסיליון בע"מ (חברה בת של החברה).
האם הדירקטור הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא
השכלה:	בוגר – הנדסת מחשבים – הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל; מוסמך – מנהל עסקים – אוניברסיטת חיפה;
עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות:	סמנכ"ל טכנולוגיות ראשי באקסיליון בע"מ – 3 שנים; מנכ"ל אקסיליון בע"מ – 8 שנים; מנכ"ל ויו"ר אנבורי בע"מ (חברה בשליטתו) – שנתיים;

¹ לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.02.2020 (מספר אסמכתא 123682-01-2020).

² לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 123691-01-2020).

אקסיליון בע"מ;	תאגידים אחרים בהם מכהן כדירקטור, או מכהן כיחיד המכהן כדירקטור מטעם התאגיד:
לא	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית:
לא	האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:

שם פרטי	דני ימין ³
תפקיד	סגן יו"ר דירקטוריון ומנהל טרנספורמציה
תחילת כהונה:	03.12.2020
מספר זיהוי:	055262034
תאריך לידה:	07.06.1958
מען להמצאת כתבי בית דין:	רוטשילד 17, תל אביב
אזרחות:	ישראלית
חברות בוועדות הדירקטוריון:	לא
דח"צ:	לא
דירקטור בלתי תלוי:	לא
עובד של החברה, חברה בת, חברה קשורה או של בעל עניין:	מנהל טרנספורמציה באקסיליון בע"מ (חברה בת של החברה).
האם הדירקטור הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא
השכלה:	בוגר – הנדס תעשייה וניהול (התמחות במערכות מידע) – הטכניון מכון טכנולוגי לישראל; סגן נשיא מיקרוסופט סין – 3 שנים; מנכ"ל מיקרוסופט ישראל – 10 שנים; יו"ר הוועד המנהל של הטכניון – 3 שנים; דירקטור בישראלכארד
עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות:	
תאגידים אחרים בהם מכהן כדירקטור, או מכהן כיחיד המכהן כדירקטור מטעם התאגיד:	לא.
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית:	לא
האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:	לא

שם פרטי	קורט הופה ⁴
תפקיד	דירקטור
תחילת כהונה:	03.12.2020
מספר זיהוי:	GF985187
תאריך לידה:	12.11.1969
מען להמצאת כתבי בית דין:	945 McKinny St., Unit 16231 Houston TX770002, United State
אזרחות:	קנדית
חברות בוועדות הדירקטוריון:	לא
דח"צ:	לא
דירקטור בלתי תלוי:	לא
עובד של החברה, חברה בת, חברה קשורה או של בעל עניין:	לא
האם הדירקטור הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא
השכלה:	B.A – Computer Science Systems – Royal Military College of Canada (US Military Academy West Point equivalent); M.A. Studies – Computer Science, AI & Human Machine/Computer Interaction – University of British Columbia;
עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות:	Director, Product Management, Android for Cars & Mobility Innovation – Google (Mountain View, CA + Munich Germany) – Jan 2019 – Present; Senior Vice President, Innovation – Verra Mobility (Mesa, AZ) – Aug. 2018-Jan.2019;

³ לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 123697-01-2020).

⁴ לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 123724-01-2020).

Global Head of Innovation, Smart Mobility & Connected Car – General Motors (Detroit, MI) – Apr. 2016 – Aug. 2018; VP, IoT, Apps & Services – Prodea Systems (Richardson TX) – Sep 2014 – Apr 2016; Director, IoT, Smart Home & Smart TV Innovation – LG Electronics (San Jose, CA) – Dec 2010-Sep 2014;	
Google (Mountain View, CA + Munich Germany) – Jan 2019 – Present;	תאגידים אחרים בהם מכהן כדירקטור, או מכהן כיחיד המכהן כדירקטור מטעם התאגיד:
לא	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית:
לא	האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:

שם פרטי	עוזי נבון ⁵
תפקיד	דירקטור בלתי תלוי
תחילת כהונה:	03.12.2020
מספר זיהוי:	59303263
תאריך לידה:	28.02.1965
מען להמצאת כתבי בית דין:	השחפים 31, רעננה 4372426
אזרחות:	ישראלית
חברות בוועדות הדירקטוריון:	ועדת תגמול, ועדת ביקורת
דח"צ:	לא
דירקטור בלתי תלוי:	כן
עובד של החברה, חברה בת, חברה קשורה או של בעל עניין:	לא
האם הדירקטור הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא
השכלה:	בוגר – מתמטיקה ומחשבים – אוניברסיטת תל אביב; מוסמך – מנהל עסקים – אוניברסיטת תל אביב; מנכ"ל אורקל ישראל (למעלה מחמש שנים);
עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות:	אין
תאגידים אחרים בהם מכהן כדירקטור, או מכהן כיחיד המכהן כדירקטור מטעם התאגיד:	לא
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית:	לא
האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:	לא

שם פרטי	לורי הנובר ⁶
תפקיד	דירקטורית חיצונית
תחילת כהונה:	09.08.2020
מספר זיהוי:	015728785
תאריך לידה:	27.10.1959
מען להמצאת כתבי בית דין:	דבורה 6, כוכב יאיר.
אזרחות:	ישראלית ואמריקאית.
חברות בוועדות הדירקטוריון:	כן. ועדת ביקורת, ועדת תגמול
דח"צ:	כן.
דירקטור בלתי תלוי:	לא.
עובד של החברה, חברה בת, חברה קשורה או של בעל עניין:	לא
האם הדירקטור הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא.
השכלה:	BA כללי – אוניברסיטת פנסילבניה; BS כלכלה – Wharton School אוניברסיטת פנסילבניה; MBA במנהל עסקים – אוניברסיטת ניו-יורק.

⁵ לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 123718-01-2020).

⁶ לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 09.08.2020 (מספר אסמכתא 076378-01-2020).

עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות:	סמנכ"לית כספים – חברת נטפים, החל משנת 2013. קרנית דיגיטל בע"מ; גשר (ארגון ללא מטרת רווח).
תאגידים אחרים בהם מכהן כדירקטור, או מכהן כיחיד המכהן כדירקטור מטעם התאגיד:	כן.
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית:	כן.
האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:	כן.

שם פרטי	אליעזר כרמון ⁷
תפקיד	דירקטור חיצוני
תחילת כהונה:	09.08.2020
מספר זיהוי:	022149751
תאריך לידה:	19.11.1965
מען להמצאת כתבי בית דין:	מרגלית 23, שוהם
אזרחות:	ישראלית
חברות בוועדות הדירקטוריון:	כן. ועדת ביקורת, ועדת תגמול
דח"צ:	כן.
דירקטור בלתי תלוי:	לא.
עובד של החברה, חברה בת, חברה קשורה או של בעל עניין:	לא.
האם הדירקטור הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד:	לא.
השכלה:	BA כלכלה וחשבונאות – אוניברסיטת בר אילן; MA כלכלה – אוניברסיטת אוטגו, ניו זילנד.
עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות:	סמנכ"ל כספים – מייקרוסופט ישראל מחקר ופיתוח (2002) בע"מ; לשכת המסחר ישראל ארה"ב.
תאגידים אחרים בהם מכהן כדירקטור, או מכהן כיחיד המכהן כדירקטור מטעם התאגיד:	כן.
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית:	כן.
האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון:	כן.

דירקטורים שכהונתם הסתיימה במהלך תקופת הדוח ובתקופה שלאחריה עד למועד הדוח:

- ביום 24 במרץ 2020 חדלה גב' אורלי גרי-סרוסי לכהן כדירקטור חיצוני בחברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 27.03.2020 (מספר אסמכתא 01-027022-2020).
- ביום 07 ביולי 2020 חדל מר ויטלי פרוס לכהן כדירקטור בחברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 07.07.2020 (מספר אסמכתא 01-072573-2020).
- ביום 07 ביולי 2020 חדל מר סטלין בהרטי לכהן כדירקטור בחברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 07.07.2020 (מספר אסמכתא 01-072579-2020).
- ביום 03 בדצמבר 2020 חדל מר גדעון עמיהוד לכהן כדירקטור ויו"ר דירקטוריון החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 01-123793-2020).
- ביום 03 בדצמבר 2020 חדל מר מיכאל גראור לכהן כדירקטור בחברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 01-123799-2020).
- ביום 03 בדצמבר 2020 חדל מר עדי שאולי לכהן כדירקטור בלתי תלוי בחברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 01-123802-2020).
- ביום 28 בדצמבר 2020 חדל מר יונתן קולדוני לכהן כדירקטור בחברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 28.12.2020 (מספר אסמכתא 01-141084-2020).

⁷ לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 09.08.2020 (מספר אסמכתא 01-076384-2020).

- ביום 03 בינואר 2021 חדל מר יוסף שם טוב לכהן כדירקטור בחברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03 בינואר 2021 (מספר אסמכתא 000339-01-2021).

תקנה 26א – נושאי משרה בכירה (שאינם דירקטורים בחברה) למועד פרסום הדוח:

שם פרטי	ג'ון פורקאר ⁸
תפקיד	נשאי חברת אקסיליון ארה"ב (חברה נכדה)
תחילת כהונה	14.12.2020
מספר זיהוי	דרכון אמריקאי – 475237114
תאריך לידה	14.12.1958
מען להמצאת כתבי בית דין	Kilmer St. 6016, Cheverly, Maryland 20785-1219. US
אזרחות	אמריקאית
האם הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.
השכלה	בוגר – University of Dayton – Bachelor of Art ; אחר – Nelson A. – Public Administration ; Rockefeller College NY
עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות	Managing Partner – 3P Enterprises Private Limited – החל מחודש יולי 2020 President, US Advisory Services – WSP USA - ינואר 2014-יולי 2020.

שם פרטי	דני דניאל ⁹
תפקיד	סמנכ"ל בינה מלאכותית
תחילת כהונה	03.12.2020
מספר זיהוי	040472276
תאריך לידה	24.07.1980
מען להמצאת כתבי בית דין	הרופא 48א', חיפה
אזרחות	ישראלית
האם הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.
השכלה	בוגר – הנדסת תוכנה – הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל.
עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות	ניהול צוותי פיתוח בפרויקט בתחום AR – מיקרוסופט ארה"ב – יולי 2013 – ינואר 2018.

שם פרטי	משה פינק ¹⁰
תפקיד	סמנכ"ל כספים
תחילת כהונה	03.12.2020
מספר זיהוי	029640810
תאריך לידה	14.09.1972
מען להמצאת כתבי בית דין	הנצי"ב 29, תל אביב
אזרחות	ישראלית
האם הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.
השכלה	בוגר – מנהל עסקים – המכללה למנהל
עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות	מנהל כספים – אמזון – מרץ 2015 – נובמבר 2020.

שם פרטי	גלי גנה
תפקיד	מבקר פנימי
תחילת כהונה	25/03/2021
מספר זיהוי	059674770
תאריך לידה	02/06/1965
מען להמצאת כתבי בית דין	מצדה 7 בני ברק
אזרחות	ישראלית
האם הינו בין משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא (אין קשר לבעל עניין)

⁸ לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 15.12.2020 (מספר אסמכתא 128245-01-2020).

⁹ לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 123733-01-2020).

¹⁰ לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 123736-01-2020).

השכלה	רואה חשבון, BA בחשבונאות ובעסקים, MA מנהל ציבורי וביקורת פנימית, מבקר פנימי מוסמך CIA, מבקר מערכות מידע מוסמך CISA, CRMA, CRISC, שותף במשרד רואי חשבון, רוזנבלום הולצמן ושות'. מבקר פנימי בתאגידים.
עיסוקים עיקריים ב-5 השנים האחרונות	

נושאי משרה שכהונתם הסתיימה בתקופת הדוח:

- ביום 03 בדצמבר 2020 חדל מר יעקב זלינגר לכהן כמנכ"ל החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-123796).
- ביום 17 באוגוסט 2020 חדל מר דוד גירבי לכהן כסמנכ"ל כספים של החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 18.08.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-080674).

תקנה 226 - מורשה חתימה עצמאי של התאגיד:

לחברה אין מורשי חתימה עצמאיים.

תקנה 27 - רואי החשבון של החברה:

זהות משרד רואה החשבון המבקר: רואה החשבון המבקר של החברה הינו בריטמן אלמגור זהר ושות' רואי חשבון מדרך בגין 132, מרכז עזריאלי 1, תל אביב.

תקנה 28: שינוי בתזכיר או בתקנון של התאגיד

ביום 03 בדצמבר 2020 הוחלף תקנון ההתאגדות של החברה בעקבות השלמת עסקת המיזוג של החברה עם אקסיליון הכל כפי שאושר על ידי האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה שהתקיימה ביום 30 בספטמבר 2020. לפרטים נוספים אודות תקנון ההתאגדות של החברה ראה דיווח מיידי של החברה מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-123808).

תקנה 29 - החלטות והמלצות הדירקטוריון

א. המלצות הדירקטוריון בפני האסיפה הכללית והחלטות הדירקטוריון שאינן טעונות אישור אסיפה כללית בדבר:

1. תשלום דיבידנד או ביצוע חלוקה בדרך אחרת או חלוקת מניות הטבה: אין.
 2. שינוי ההון הרשום או המונפק של התאגיד:
- ביום 05 ביולי 2020 בוצע איחוד הון המניות המונפק והנפרע של החברה במסגרתו אוחדו עשרת אלפים (10,000) מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה למניה רגילה אחת (1) ללא ערך נקוב של החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 05.07.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-071394).
 - ביום 09 באוגוסט 2020 הוצאו 117,682 מניות רגילות של החברה לרוכשי השלד הבורסאי של החברה ו/או למי שהרוכשים המחו להם את זכותם. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 06.08.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-085602) ודיווח מיידי מיום 09.08.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-076183).
 - ביום 24 בספטמבר 2020 חולקו 824,600 מניות הטבה לבעלי המניות של החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 15.09.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-092191) ודיווח מיידי מיום 24.09.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-095428).

- ביום 18 בנובמבר 2020 הקצתה החברה 1,585,680 מניות רגילות, 2,299,236 כתבי אופציה סחירים (סדרה 3) ו- 3,076,527 כתבי אופציה סחירים (סדרה 4) וזאת עקב מימוש 19,821 יחידות זכות במסגרת הנפקת זכויות על פי תשקיף שביצעה החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 18.11.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-115972).

- ביום 03 בדצמבר 2020 הקצתה החברה 19,296,447 מניות רגילות של החברה ו- 3,428,759 כתבי אופציה (לא סחירים) לבעלי ניירות הערך של אקסיליון כחלק מהשלמת עסקת המיזוג בדרך של החלפת מניות עם אקסיליון בע"מ ובעלי מניותיה. לפרטים נוספים ראה דוח הצעה פרטית מיום 29.09.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-096808) ודיווח מיידי מיום 03.12.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-123598).

- ביום 11 בינואר 2021 ביצעה החברה הקצאה פרטית של 2,175,894 מניות רגילות של החברה ו- 1,087,947 כתבי אופציה (לא סחירים). לפרטים נוספים ראה דוח הקצאה פרטית מיום 04.01.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-001176) ודיווח מיידי מיום 11.01.2021 (מספר אסמכתא 2021-01-004368).

3. **שינוי תזכיר או תקנון התאגיד:** לפרטים אודות החלפת תקנון ההתאגדות של החברה ראו תקנה 28 לעיל.

4. **פדיון ניירות ערך בני פדיון:** אין.

5. **פדיון מוקדם של איגרות חוב:** אין.

6. **עסקה שאינה בהתאם לתנאי השוק, בין התאגיד ובעל עניין בו:** אין.

ב. **החלטות האסיפה הכללית שנתקבלו שלא בהתאם להמלצות המנהלים בעניינים המפורטים בתקנה משנה (א):** אין.

ג. **החלטות אסיפה כללית מיוחדת:**

- ביום 31 במאי 2020 אישרה האסיפה הכללית בקשה להסדר חוב שלא במסגרת צו לפתיחת הליכים בין החברה לבין נושיה בהתאם לחלק י' לחוק חדלות פירעון ושיקום כלכלי, התשע"ח-2018 במסגרתו ימכר השלד הבורסאי של החברה לויקטור תשובה ולמאה ואחד ייעוץ כלכלי בינלאומי בע"מ בתמורה לתשלום שכרם של נותני שירותים לצורך עריכת הדוחות הכספיים של החברה ובתמורה נוספת של 1 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי של החברה מיום 01.06.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-0149150).

- ביום 09 באוגוסט 2020 אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה את מינויים של ה"ה לורי הנובר ואלי כרמון כדירקטור חיצוניים בחברה. כמו כן, אישרה האסיפה את מינויו של משרד רואה החשבון שיוביץ' ושות' כרואה החשבון המבקר של החברה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון האסיפה הכללית מיום 23.07.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-078246) ודוח מיידי על תוצאות האסיפה מיום 09.08.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-076339).

- ביום 30 בספטמבר 2020 אישרה האסיפה הכללית את התקשרות החברה עם אקסיליון בע"מ ובעלי מניותיה בהסכם המיזוג ובעסקת המיזוג וכן את כל ההחלטות הנלוות שהינן חלק מעסקת המיזוג, וביצוע כל הפעולות הנדרשות להשלמת עסקת המיזוג. כמו כן, אישרה האסיפה הכללית את התקשרות החברה בהסכם לקבלת שירותי יועץ משפטים מעו"ד ויקטור תשובה וכן לאשר את תנאי הגמול להם זכאי עו"ד תשובה כיועצה המשפטי של החברה החל מיום 29 ביוני 2020. לפרטים נוספים ראה דוח זימון האסיפה הכללית שפרסמה החברה ביום 29.09.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-096808) ודוח מיידי על תוצאות האסיפה מיום 29.09.2020 (מספר אסמכתא 2020-01-096808).

- ביום 08 בפברואר 2021 אישרה האסיפה הכללית את מינויו של משרד רואה חשבון בריטמן אלמגור זהר ושות' כרואה החשבון המבקר של החברה וזאת חלף משרד שיוביץ ושות' – רואי חשבון, החל מיום 08 בפברואר 2021 ועד למועד האסיפה השנתית הבאה של בעלי המניות של החברה, וכן להסמיך את דירקטוריון החברה לקבוע את שכרו. כמו כן, אישרה האסיפה הכללית את עדכון תנאי כהונתו של מר דני ימין, כמנהל הטרנספורמציה וכסגן יו"ר דירקטוריון פעיל של החברה בהיקף של עד 60% משרה, וכן לאשר הקצאת 80,000 כתבי אופציה (לא סחירים) המירים לעד 80,000 מניות רגילות של החברה וזאת בחריגה ממדיניות התגמול של החברה והקצאת 25,000 כתבי אופציה (לא סחירים) המירים לעד 25,000 מניות רגילות של החברה למר דני דניאל - סמנכ"ל בינה מלאכותית של החברה וזאת בחריגה ממדיניות התגמול של החברה. לפרטים נוספים ראה דוח זימון האסיפה הכללית שפרסמה החברה ביום 03.01.2021 (מספר אסמכתא 000507-01-2021) ודוח מידיי על תוצאות האסיפה מיום 08.02.2021 (מספר אסמכתא 015817-01-2021).

תקנה 29א - החלטות החברה

- (א) **אישור פעולות לפי סעיף 255 לחוק החברות: אין.**
- (ב) **פעולה לפי סעיף 254 (א) לחוק החברות שלא אושרה: אין.**
- (ג) **עסקאות הטעונות אישורים מיוחדים לפי סעיף 270(1) לחוק החברות, ובלבד שמדובר בעסקה חריגה: אין.**
- (ד) **פטור, ביטוח או התחייבות לשיפוי לנושא משרה שבתוקף בתאריך הדוח:**

ביטוח אחריות נושאי משרה

ביום 30 בספטמבר 2020 אישרה האסיפה הכללית לאחר קבלת אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה של החברה ושל חברות בנות של החברה, לרבות נושאי משרה הנמנים על בעלי השליטה בחברה, המכהנים ו/או יכהנו בחברה מעת לעת, בהתאם לתנאי עסקת המסגרת המפורטים להלן: הפרמיה השנתית בגין פוליסת הביטוח שתרכוש החברה לא תעלה על סך של 25 אלפי דולר ארה"ב, גבולות האחריות של פוליסת הביטוח לא יפחתו מסך של 5 מיליון דולר ארה"ב ולא יעלו על סך של 15 מיליון דולר ארה"ב למקרה ולתקופה. ביום 03 בדצמבר 2020 רכשה החברה פוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בתנאים הבאים: פרמיה שנתית בגין פוליסת הביטוח הינה 18.2 אלפי דולר ארה"ב וגבולות האחריות של פוליסת הביטוח הינם 5 מיליון דולר ארה"ב.

פוליסת הביטוח מכסה את כל הדירקטורים ונושאי המשרה בחברה ו/או בחברות בנות שלה ו/או נכדות שלה, לרבות נושאי משרה שהינם בעלי השליטה בחברה, המכהנים ו/או שיכהנו בחברה מעת לעת, בשל חבות שתוטל עליהם עקב פעולות שעשו מתוקף היותם נושאי משרה, ובלבד שתנאי הכיסוי בינם לא יעלו על אלו של יתר נושאי המשרה. פוליסת הביטוח הינה על בסיס הגשת תביעה.

כמו כן, ביום 30 בספטמבר 2020 אישרה האסיפה הכללית את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה מסוג Run Off, עבור דירקטורים ונושאי משרה שיהיו ו/או המכהנים ו/או שיכהנו בחברה במהלך התקופה שתחילתה ביום 29 ביוני 2020 וסיומה במועד השלמת עסקת המיזוג עם אקסיליון (קרי, ביום 03 בדצמבר 2020) ואשר תהא תקפה למשך שבע (7) שנים, בתנאים הבאים: במסגרת הפוליסה הכיסוי הביטוחי לא יפחת מ- 2 מיליון דולר ארה"ב למקרה, ההשתתפות העצמית לא תעלה על סך של 20 אלפי דולר ארה"ב והפרמיה לא תעלה על סך של 20 אלפי דולר ארה"ב. לפרטים נוספים ראה דוח זימון האסיפה הכללית שפרסמה החברה ביום 29.09.2020 (מספר אסמכתא 096808-01-2020).

התחייבות לפטור ושיפוי לנושאי המשרה בחברה

ביום 30 בספטמבר 2020 אישרה האסיפה הכללית של החברה כי החל ממועד השלמת עסקת המיזוג של החברה עם אקסיליון (קרי, ביום 03 בדצמבר 2020) תעניק החברה לדירקטורים ונושאי משרה המכהנים בחברה, ושיכחנו בחברה מעת לעת, ובכלל זה נושאי משרה ו/או דירקטורים שהם בעלי ענין ו/או בעלי שליטה ו/או קרובים לבעלי השליטה ו/או עובדים של בעלי השליטה במועד ההענקה, כתבי פטור ושיפוי בנוסח שצורף לאסיפה הכללית.

במסגרת ההתחייבות לשיפוי סכום השיפוי שתשלם החברה לכל נושאי המשרה, במצטבר, על פי כל כתבי השיפוי שהוצאו ו/או יוצאו להם על ידי החברה על פי ההחלטות המפורטות במבוא לכתב הפטור והשיפוי, לא יעלה על סכום השווה ל- 25% (עשרים וחמישה אחוזים) מההון העצמי המיוחס לבעלי מניות החברה לפי הדוחות הכספיים של החברה, המבוקרים או הסקורים, שפורסמו בסמוך לפני מועד השיפוי. לפרטים נוספים אודות כתב הפטור והשיפוי ראה נספח ח' לדוח זימון האסיפה הכללית שפרסמה החברה ביום 29.09.2020 (מספר אסמכתא 01-096808-2020).

תאריך: 25 במרץ, 2021

אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ

<u>שמות החותמים</u>	<u>תפקיד</u>	<u>חתימה</u>
אורן דרור	יו"ר דירקטוריון	
לורי הנובר	דירקטורית חיצונית יו"ר וועדת ביקורת	

פרק ה'

הצהרות מנהלים

הצהרת המנהל הכללי לפי תקנה 9 ב(ד)1 לתקנות הדוחות :

הצהרת מנהלים

הצהרת מנהל כללי

אני, אורן דרור, מנכ"ל ויו"ר דירקטוריון החברה מצהיר כי :

1. בחנתי את הדוח התקופתי של אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ (להלן: "החברה") לשנת 2020 (להלן: "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, לוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בדיווח הכספי הגילוי ובבקרה עליהם.

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

תאריך: 25.03.2021

אורן דרור, מנכ"ל ויו"ר דירקטוריון

הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים לפי תקנה 9 ב(ד) (2) לתקנות הדוחות :

הצהרת מנהלים

הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים

אני, משה פינק, סמנכ"ל הכספים ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים של החברה מצהיר כי :

1. בחנתי את הדוח התקופתי של אקסיליון תחבורה חכמה בע"מ (להלן : "החברה") לשנת 2020 (להלן : "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, לוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בדיווח הכספי הגילוי ובבקרה עליהם.

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

תאריך : 25.03.2021

משה פינק, סמנכ"ל כספים