

אלקטריאון וירלס בע"מ

דו"ח תקופתי 2024

מרץ 2025



תוכן העניינים

פרק א'	תיאור עסקי החברה
פרק ב'	דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה
פרק ג'	דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2024
פרק ד'	פרטים נוספים על התאגיד
פרק ה'	דוח על אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי לפי תקנה 9ב לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970

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

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

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

30 במרס, 2025

לכבוד

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

לכבוד

רשות ניירות ערך
באמצעות המגנ"א

בעלי מניות יקרים,

הנדון : פנייה לבעלי המניות של החברה

השנה החולפת הציבה אתגרים משמעותיים לכולנו, וכן, ההתמודדות עם המלחמה והשלכותיה על המשק והחברה בישראל. למרות זאת, החברה הצליחה לנווט בתקופה מורכבת זו, להמשיך להתפתח ולהשיג יעדים חשובים. אני מזמין אתכם להעמיק את היכרותכם עם פעילות החברה, הישגיה ויעדיה באמצעות הסקירה התמציתית של עיקרי הדוח השנתי לשנת 2024, שלפניכם.

טעינה אלחוטית ורכבים חשמליים

נראה כי מכירת רכבים חשמליים ואימוצם בשוק הגיעו לשיאם בשנה האחרונה, כאשר במחצית הראשונה של השנה בלבד, 22% מכלל הרכבים שנמכרו בעולם היו חשמליים. באירופה ובארה"ב, ההערכה היא כי אחד מכל חמישה רכבים חדשים שנמכרו היה רכב חשמלי, ובדומה לכך, גם בישראל. ניתן לראות כי מגמה זו נמשכת בכל פלחי השוק – אוטובוסים, משאיות חלוקה, רכבים פרטיים ומשאיות. למרות קצב האימוץ המהיר של רכבים חשמליים, התשתיות התומכות בטעינה עדיין אינן מדביקות את הפער הטכנולוגי הקיים, ונראה כי, בין היתר, "הכבל מחזיק את השוק מאחור". לדעת החברה, זוהי אחת מנקודות החולשה הגדולות של המעבר לרכבים בעלי הנעה חשמלית – הפער בין מספר הרכבים החשמליים על הכביש לבין תשתיות הטעינה הדרושות. יותר ויותר נהגים בוחרים ברכב חשמלי בשל חוויית משתמש מתקדמת ונוחה, שכן מרבית החדשנות בתעשיית הרכב מתמקדת כיום בתחום זה. אנשים מחפשים נוחות והתנתקות מכבלים – ולדעתנו, הרכב החשמלי אינו יוצא דופן בהקשר זה. לפיכך, הדרישה לפתרונות טעינה אוטומטיים, חכמים וללא מגע גוברת, וסביר כי תמשיך להתגבר, אך הפתרונות הקיימים בשוק עדיין מוגבלים, יקרים ולא מותאמים להתרחבות המואצת של השוק.

החברה מספקת פתרון טעינה אלחוטי, כלכלי, בר-קיימא המשמש כתשתית התומכת בצמיחת שוק הרכב החשמלי ובהתרחבותו, תוך הצעת מערכת לטעינה חכמה לכל סוגי הרכב שעתידיה להיות תואמת לסטנדרט אלחוטי גלובלי.

ביצועים פיננסיים בשנה האחרונה – הכנסות החברה

בתחילת 2023 הכרזנו על יעד הכנסות ותקבולים של 102 מיליון ש"ח לשנת 2023 ו-2024. כשהכרזנו על יעד זה, אנו, בדומה לחברות אחרות בשוק, לא יכולנו לצפות ולפיכך לקחת בחשבון את מלחמת חרבות ברזל שפרצה בסוף שנת 2023. בשל המלחמה, היו מספר עסקאות בישראל, שמועד תחילת ביצוען זו, כמו ההסכם עם המטרונית, שנחתם במהלך השנה ויעד תחילת היישום נדחה נכון למועד זה. לכן, נוצר פער בין הכנסות צפויות בהתאם לפרויקטים חתומים לבין ההכנסות והתקבולים שניתן להכיר בהם מבחינה חשבונאית במועד דוח זה. נכון ליום 31.12.2024, לחברה התקשרויות קיימות ופרויקטים חתומים בהיקף כולל של כ-113 מיליון ש"ח, אשר מבחינה חוזית, משקפים עמידה ביעד שהוצב, ואף למעלה מכך. בפועל, מבחינה חשבונאית, החברה יכולה במועד זה להכיר בהכנסות ותקבולים עבור התקופה הרלוונטית בסך של כ-63 מיליון ש"ח.

לא רק שותפים מהסקטור הציבורי והעסקי – עבודה עם לקוחות פרטיים

במהלך השנה האחרונה הרחיבה החברה באופן משמעותי את מגוון הלקוחות שלה והערוצים בהם היא פועלת. אם בעבר התמקדנו בעיקר בפרויקטים עם ערים ומדינות, הרי שכיום אנו מרחיבים את פעילותנו עם חברות עסקיות וגם פועלים להיכנס לשוק הרכבים הפרטיים. לדעת החברה, המהלך הזה יאפשר לה להאיץ את תהליך מכירת מוצריה, ולבסס את נוכחותה בשווקים חדשים. כחלק מהרחבת מגוון הלקוחות של החברה, חתמנו במהלך השנה על הסכמים עם חברות מובילות בתחומן בתעשייה, בהן UPS, ענקית הלוגיסטיקה המחזיקה צי רכבים עצום, הפותחת בפנינו את שוק משאיות החלוקה; זכינו בפרויקט משותף עם אוניברסיטת UCLA, המייצגת ערוץ פעילות חדש, עם ציים של אוניברסיטאות; לחברה מזכר הבנות מול חברת מוניות הקסטל, והצדדים מקיימים דיונים בקשר לחתימה על הסכם מסחרי בקשר למודל שימוש במערכות הטעינה של החברה שיהלום את צורכיהם של נהגי מוניות הקסטל והתחנה - מהלכים אשר מכניסים את החברה לשוק המוניות; ולבסוף, המטרונית – יחד עם הפרויקט בנורבגיה, אשר פותחים את החברה לפלח השוק של ה-BRT (אוטובוסים רבי קיבולת הנוסעים במסלול ייעודי). כל הגופים הללו בחרו בטעינה האלחוטית של החברה, במוצריה ושירותיה, כדי ליהנות מהיתרונות התפעוליים הכוללים פשטות טעינה, הארכת טווח, שיפור יעילות וכמובן הורדת עלויות.

במקביל, אנו רואים פוטנציאל משמעותי לחברה בשוק הפרטי, שבו יותר ויותר משתמשים מבקשים פתרונות טעינה נוחים, חכמים ואוטומטיים. להבנת החברה, הפער בתשתיות הטעינה לרכבים פרטיים הוא משמעותי – לא לכולם יש חניות פרטיות, ובערים צפופות כמות החניות הפרטיות לנפש נמוכה. כתוצאה מכך, לראייתנו, יש צורך דחוף בפיתוח אזורי טעינה ציבוריים בסביבות מגורים, שיספקו מענה לבעלי רכבים חשמליים ללא עמדת טעינה פרטית ובו זמנית לא יהוו מפגע חזותי במרחב העירוני. המעבר ההולך והגובר לשימוש ברכבים חשמליים דורש תשתיות טעינה מתקדמות שיתמכו בגידול המשמעותי בכמות הרכבים הפרטיים. כמו בתחומים אחרים, גם בעולם התחבורה אנו רואים כיצד לקוחות מעדיפים פתרונות שמעניקים להם נוחות מלאה – ללא התעסקות יומיומית וללא תלות בכבלים לדוגמא. אנו מאמינים כי הטעינה האלחוטית היא הפתרון הטבעי לכך, ואנו נמצאים בעמדה אופטימלית לספק אותו הן מבחינת בשלות הטכנולוגיה של החברה, הביצועים בשטח ויכולת עמידה בתקנים.

השקעה אסטרטגית מצד דנסו, אחת מחברות ה-Tier 1 המובילות בעולם, ומאחת מיצרניות הרכב הגדולות בעולם

בשנה האחרונה רשמנו ציון דרך משמעותי: קבלת השקעות אסטרטגיות משתי מובילות עולמיות בתחום הרכב. החברה קבלה השקעה מחברת דנסו, אחת מיצרניות Tier 1 המובילות בעולם, וכן השקעה מאחת מיצרניות הרכב הגדולות בעולם. השקעות אלה משקפות את האמון הגובר של תעשיית הרכב בטכנולוגיה שלנו ומחזקות את מעמדנו כשחקן מרכזי בפתרונות הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים. ההשקעות אינן מהוות רק הבעת אמון פיננסית – הן גם פותחות דלתות להזדמנויות עסקיות חדשות, ומקרבות אותנו לשילוב הטכנולוגיה שלנו ברכבים ברחבי העולם.

הסכם עם טויוטה ודנסו – שיתוף פעולה אסטרטגי בצמיחה מתמדת

אנו ממשיכים להעמיק את שיתוף הפעולה עם השותפים האסטרטגיים שלנו, טויוטה ודנסו. כחלק ממימוש הסכם הפיתוח בין הצדדים, במהלך השנה האחרונה נפרס כביש אלחוטי במטה החברה של דנסו ביפן. שם, דנסו ערכה הדגמה השוואתית בין שני רכבים, האחד נטען באופן דינמי אלחוטי על ידי מוצרי החברה, והשני הסתמך רק על הסוללה הפנימית שלו. במהלך ההדגמה הרכב שלא נטען תוך כדי נסיעתו על ידי מוצרי החברה, הפסיק לנסוע לאחר 200 ק"מ, בעוד שהרכב שנטען באופן אלחוטי המשיך לנסוע עד לסיום ההדגמה ואף נשאר עם סוללה מלאה בסיומה. זוהי המחשה נוספת לכך שטעינה אלחוטית יכולה להביא לביטול מגבלות הטווח של רכבים חשמליים.

כמו כן, במהלך השנה, נמשכה עבודת החברה עם טויוטה ודנסו לטובת פיתוח טכנולוגיית טעינה אלחוטית לרכבים פרטיים קיימים וחדשים. העבודה המשותפת מתבצעת בקצב מואץ, ולראייה אנחנו מדווחים בדוח זה על יותר מ-60 בקשות לרישום פטנטים משותפים שהוגשו לרישום במהלך תקופת הדוח.

עם הפנים קדימה

אנו פועלים לעמידה ביעד צבר ההזמנות החתומות שלנו לשנת 2025 שעומד על כ-65 מיליון דולר ארה"ב (כ-240 מיליון ש"ח). נכון למועד זה, יש לנו צבר הזמנות חתומות בסך של כ-13 מיליון דולר ארה"ב (כ-49 מיליון ש"ח), וכן, בנוסף למאמצים השוטפים של החברה לגיבוש הסכמים ופרוייקטים חדשים להספקת מוצריה ושירותיה, החברה מעריכה כי, בסבירות גבוהה, מספר הזמנות בסך כולל של כ-5 מיליון דולר ארה"ב (כ-18 מיליון ש"ח) יהפכו למחייבות במהלך השבועות הקרובים.

כמו כן, הצבנו לעצמנו יעד לייצר שותפות עסקית עם עוד חברות רכב מובילות ואנחנו נשים על כך דגש חזק בשנה הקרובה.

החברה ערוכה לצמיחה

אנו ממשיכים להרחיב את פעילותנו לשווקים חדשים ולחזק את נוכחותנו באזורים אסטרטגיים. הגדלנו את צוות הפיתוח העסקי כדי להרחיב את הפעילות העסקית, בעיקר בגרמניה ובארה"ב. בשלב זה, אנו ממקדים את פעילות החברה בפלחי שוק שבהם, להערכת החברה, נוכל לספק ערך מיידי. השווקים העיקריים בשלב זה של החברה, כוללים: ציי ומפעילי תחבורה ציבורית, שדות תעופה, אוניברסיטאות, חברות שילוח בנקודות קצה, ציי רכבים שיתופיים, ציי משאיות כבדות הנוסעות מנקודה-לנקודה, ציי מוניות, ציי אוטובוסים רבי קיבולת הנוסעים בנתיב ייעודי ומוגדר (BRT), כבישים מהירים ואף בתחום הרכבים והמשתמשים הפרטיים.

יכולות הייצור ההמוני שחזקנו השנה, ייעול שרשרת האספקה, וההובלה שלנו בתחום התקינה העולמי, כל אלה ממצבים אותנו בעמדה חזקה לעמוד ביעדים השאפתניים שהצבנו.

אני רוצה להודות לכם, בעלי המניות, על האמון שלכם בחברה, בטכנולוגיה ובצוות שמוביל אותה קדימה. אנו ממשיכים לפעול במלוא הכוח כדי לממש את החזון שלנו ולייצר ערך משמעותי לציבור הרחב ולציבור המשקיעים.

בברכה,

אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה

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

פרק א' – תיאור עסקי התאגיד

חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

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

חלק שני – מידע אחר

6. מידע כספי לגבי הפעילות של החברה

חלק שלישי – תיאור עסקי החברה בתחום הפעילות

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

חלק ראשון – תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי החברה

הקדמה/מבוא

החברה מתמחה בפיתוח טכנולוגיית טעינה אלחוטית המתאימה לטעינת כל סוגי הרכבים החשמליים, עם דגש על אוטובוסים, רכבים מסחריים, משאיות ורכבים פרטיים. החברה מציעה פתרון מתקדם המאפשר טעינה חכמה, נוחה וללא מגע, המותאם לצרכים המשתנים של תעשיית התחבורה החשמלית.

לחברה טכנולוגיה גמישה המאפשרת מגוון פתרונות טעינה לכל סוגי הרכבים החשמליים כמפורט להלן. פתרון **טעינה דינאמית** המאפשר טעינה תוך כדי נסיעה, **טעינה סמי-דינאמית** המספק טעינה בזמן האצה או האטה, ו**טעינה סטטית** המאפשר טעינה בעת חנייה או עצירה. שילוב של שלושת הפתרונות הללו מאפשר רציפות תפעולית וגמישות מרבית בתשתיות הטעינה.

הביקוש לפתרונות טעינה אוטומטיים, חכמים וללא מגע, נמצא בעלייה מתמדת, אך, להערכת החברה, הפתרונות הקיימים בשוק עדיין מוגבלים, יקרים ולא מותאמים להתרחבות המוצאת של שוק הרכב החשמלי. החברה מספקת פתרון טעינה אלחוטי מתקדם, המשמש כתשתית גמישה התומכת בצמיחת שוק התחבורה החשמלית, תוך אספקת טעינה חכמה לכל סוגי הרכב.

בפעילותה העסקית מיישמת החברה תוכנית חדירה ממוקדת לשוקי יעד אסטרטגיים, תוך ביסוס והעמקת מעמדה בטרטוריות בהן היא כבר פעילה, כגון ארה"ב, גרמניה, שבדיה, צרפת, וישראל. במקביל החברה ממשיכה להרחיב את נוכחותה בשווקים נוספים בהם קיים ביקוש למוצריה, מתוך מטרה להעניק ערך מוסף משמעותי ללקוחותיה. החברה שואפת למקסם את הנוכחות העסקית ואת הזדמנויות הצמיחה שלה, תוך יצירת ערך מיידי וארוך טווח ללקוחותיה.

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

1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

1.1 כללי

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

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

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

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

1.2 אופיו ותוצאותיו של שינוי מבני, מיזוג או רכישה מהותיים

1.2.1 עסקת מיזוג עם אלקטרוואד על דרך של החלפת מניות

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

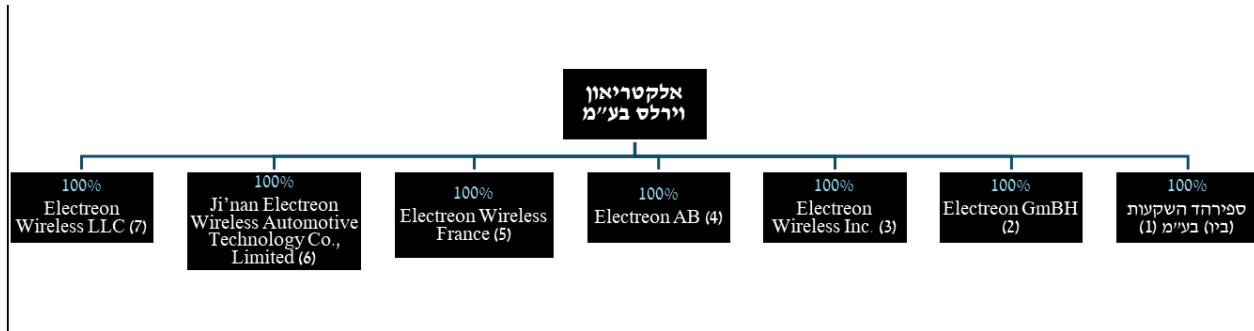
במסגרת עסקת המיזוג וכחלק מתנאיה ניתנה החלטת מיסוי של רשות המסים בישראל בנוגע לעמידת עסקת המיזוג בתנאי סעיף 103כ לפקודת מס הכנסה (נוסח חדש), התשכ"א-1961 ("פקודת מס הכנסה"). לפרטים נוספים בדבר היבטי המיסוי הנוגעים לפעילות החברה, ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2024 של החברה בפרק ג' לדוח זה ("הדוחות הכספיים").

1.2.2 מיזוג אלקטרוואד עם ולתוך החברה

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

1.3 מבנה החזקות החברה

להלן תרשים מבנה החזקות החברה למועד הדוח:



- (1) למועד הדוח, לא מתקיימת בספירחד השקעות (ביו) בע"מ פעילות עסקית כלשהי.
- (2) חברה בת אשר הוקמה בגרמניה כזרוע הפעילות של החברה בגרמניה ובטריטוריות נוספות ברחבי אירופה.
- (3) חברה בת אשר הוקמה בקליפורניה, ארה"ב, כזרוע הפעילות של החברה בארה"ב.
- (4) חברה בת אשר הוקמה בשבדיה כזרוע הפעילות של החברה בשבדיה וברחבי סקנדינביה.
- (5) חברה בת אשר הוקמה בצרפת, בראשית לצורך השתתפות במכרז לפרויקט Charge As You Drive, כמפורט בסעיף 16.3.11 להלן, וכעת משמשת כזרוע הפעילות של החברה בצרפת וכן בפעילויות נוספות ברחבי אירופה.
- (6) חברה בת אשר הוקמה במחוז שאנדונג שבסין לצורך שימוש כזרוע הפעילות של החברה בסין.
- (7) חברה בת אשר הוקמה ביפן במהלך רבעון 4 לשנת 2024, לצורך שימוש כזרוע הפעילות של החברה ביפן.

2. תיאור תחום הפעילות של החברה

למועד הדוח, החברה היא חברת טכנולוגיה הפועלת בתחום התחבורה החשמלית עוסקת בפיתוח ויישום של טכנולוגיית טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים.

כאמור לעיל, לחברה טכנולוגיה גמישה המאפשרת מגוון פתרונות, העומדים בבסיס מגוון מוצרים, עליהם יפורט בהמשך, אשר מאפשרים לכל סוגי ה- EV (Electric Vehicles) להטען. טכנולוגיות יסוד אלה הן:

- טכנולוגיית טעינה דינאמית: טכנולוגיה המאפשרת טעינה תוך כדי נסיעה;
 - טכנולוגיית טעינה סמי דינאמית: טכנולוגיה המאפשרת טעינה תוך כדי האצה או האטה;
 - וטכנולוגיית טעינה סטטית: טכנולוגיה המאפשרת טעינה בעת חנייה/מצב של "עמידה".
- באמצעות פתרון טעינה חסכוני, גמיש ומודולרי, החברה מקדמת מערכת תחבורה בת-קיימא, נוחה ונגישה, בה כל רכב חשמלי יוכל לנוע בצורה חלקה ויעילה.

יובהר, כי טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי פיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכת. כל ההערכות והאומדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת פיתוח מוצרי החברה

ותוצאות ההשלמה כאמור) הינם הערכות, תחזיות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרתם בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 להלן.

3. מודל עסקי

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

פלח השוק של עסק לעסק ("B2B")

החברה מתמקדת בפלח שוק ה-B2B, תוך שיתוף פעולה עם חברות פרטיות כגון מפעילי תחבורה ציבורית ויצרני רכב, וגם עם גופים ציבוריים אשר ינגישו את התשתית לשימושן של חברות פרטיות, כדי להטמיע תשתיות טעינה אלחוטית בחניונים ציבוריים ופרטיים. החברה מציעה ללקוחות השונים מספר מודלים עסקיים, ובהתאמה, צפויה ליהנות מהכנסות ממקורות שונים, כדלקמן:

(א) **מודל מכירת מערכות טעינה, עם Recurring Revenue** - בכוונת החברה להציע אפשרות לרכישה ישירה של מערכות טעינה שפותחו על ידי החברה, לרבות גביית תשלום עבור פריסת המערכת בשטח. כאשר מדובר במכירה למפעילי צי רכב ו/או לגורמים ציבוריים, יכלול מודל המכירה, לרוב, גם רכיב של שירותי תוכנה, תפעול ותחזוקה;

(ב) **מודל טעינה כשירות מבוסס שימוש (Charging as a Service – CaaS)** – במסגרת מודל זה, תממן החברה את ההתקנה, ההפעלה והתחזוקה של מקטעי טעינה דינאמיים ותחנות טעינה סטטיות (בעצמה או באמצעות גורמים אחרים) למשאיות משלוחים וטנדרים, לרבות יישומים נוספים, וזאת בתמורה לתשלום קבוע או משתנה, בהתאם לשימוש. מודל זה עשוי להתאים גם לצי מוניות ולרכבים שיתופיים. להערכת החברה, שירות זה יאפשר לחברה לייצר הכנסות קבועות בדמות גביית דמי שירות חוזרים על בסיס צריכת שירות הטעינה על ידי המשתמשים;

(ג) **מודל של מנוי חודשי/ליסינג** – במסגרת מודל זה, החברה תממן התקנה, הפעלה ותחזוקה של מקטעי טעינה דינאמיים, סטטיים או סמי דינאמיים, ותגבה בעבור השירותים האמורים תשלום חודשי או שנתי קבוע. מודל זה עשוי להיות רלוונטי במיקומים בהם פועלים מגוון צי רכב, כמו למשל במסופי אוטובוסים.

פלח השוק של עסק למדינה ("B2G")

במסגרת פלח שוק G2B, החברה משתפת פעולה עם רשויות מקומיות, ממשלות, ומשרדי ממשלה במטרה לזכות במכרזים ומימון, אשר יאפשרו להתקין תשתיות טעינה אלחוטיות בכבישים ציבוריים. שיתוף פעולה זה מאפשר נגישות גבוהה יותר לטכנולוגיה עבור מפעילי תחבורה ציבורית, צי רכב עירוניים, ורשויות תחבורה. החברה משערת כי לממשלות ולגופים ציבוריים יש אינטרס להתקין את התשתית, שכן במודלים

המפורטים להלן אין השקעה תקציבית ישירה של הגוף הציבורי. נפרט להלן את המודלים המרכזיים המרכיבים את עבודתה של החברה במסגרת B2G:

(א) מודל תשתית טעינה כשירות (Charging as a Service – CaaS) – מודל זה מבוסס על גישת BOT (Build-Operate-Transfer), כאשר החברה מממנת, מתקינה ומפעילה את התשתית על קרקע ציבורית, אך ההכנסות נובעות ישירות ממשתמשי הקצה, כגון מפעילי תחבורה ציבורית, ציי רכב מסחריים ורכבים פרטיים. לפיכך, המדינה ו/או הגופים הציבוריים אינם משלמים עבור התשתית אלא רק מאפשרים את הקמתה ומעניקים רגולציה תומכת. החברה צפויה ליהנות מהכנסות באמצעות מודל של גביית תשלום ישיר מהמשתמשים, בדומה לאופן הפעולה של כבישי אגרה, בו התשתית הציבורית נפרסת ומנוהלת על ידי גורם חיצוני. מודל זה מאפשר לרשויות להטמיע טכנולוגיה חדשנית ללא השקעה תקציבית ישירה ובכך לתמוך במדיניות להפחתת פליטות וזיהום אוויר. להערכת החברה, במקרים בהם ממשלות ו/או גופים ציבוריים אחרים, או לקוחות אחרים, מתחייבים להשתמש בשירות הטעינה של החברה (כלקוח "עוגן") יש להסדר פיננסי זה פוטנציאל להאיץ את אימוץ הטכנולוגיה של החברה בקנה מידה גדול, היות והוא מסיר את האחריות למימון התשתית מהגורם הציבורי ומפחית את החשש משימוש בטכנולוגיה חדשה.

(ב) מודל זכיינות – התקנת עמדות טעינה אלחוטיות במתחמים ציבוריים, כאשר התשלום בעבור שירות הטעינה מבוסס על השימוש. במסגרת מודל זה, עירייה, רשות מקומית או גוף ציבורי אחר מקצה שטח ציבורי ומספק רישוי והיתרים להקמת תשתיות טעינה אלחוטיות במיקומים אסטרטגיים (כגון חניונים ציבוריים, רחובות מרכזיים, מסופי תחבורה, חניות של רכבים שיתופיים או תחנות מוניות). החברה, מצידה, מממנת, מתקינה ומפעילה את עמדות הטעינה, וההכנסות צפויות להגיע ישירות מהמשתמשים הסופיים. על מנת לפעול במתכונת B2G, החברה משתתפת בפרויקטים ממשלתיים ובמכרזים בינלאומיים, בין כמובילה של הפרויקט, באמצעות מערכת השותפויות הענפה שיצרה בטרטוריות השונות, ובין כספקית של הטכנולוגיה.

פלח השוק של עסק ללקוח פרטי/קצה ("B2C")

בכוונת החברה להעמיק את פעילותה גם בפלח השוק של B2C, ובכלל כך להציע פתרונות טעינה אלחוטית ישירות ללקוחות פרטיים, על מנת לאפשר טעינה נוחה, אוטומטית וללא חיבורים פיזיים לרכבים חשמליים בבית, בחניונים פרטיים, או במרחבים ציבוריים. החברה תציע ללקוחותיה מספר מודלים עסקיים, ובהתאמה, צפויה ליהנות מהכנסות ממקורות שונים, כדלקמן:

(א) מודל מכירת מערכות טעינה לבית פרטי ולבנייני מגורים – החברה תציע אפשרות לרכישה ישירה של מערכות טעינה אלחוטיות עבור בתים פרטיים, או חניות פרטיות בבנייני מגורים. המודל כולל אפשרות לרכישת חבילת שירותים נלווים, כגון התקנה, ניטור, ותחזוקה תקופתית, על מנת להבטיח פעולה חלקה ואמינה של המערכת לאורך זמן.

(ב) מודל טעינה כשירות (Charging as a Service – CaaS) במתחמים ציבוריים ופרטיים – במסגרת מודל זה, החברה תשתף פעולה עם חניונים פרטיים, קניונים, מקומות עבודה ומתחמי מסחר, להתקנת עמדות טעינה אלחוטיות. המשתמשים אינם נדרשים לרכוש את המערכת, אלא משלמים בהתאם לשימוש.

שירותי תוכנה

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

(ב) **מידע** – מתן גישה למידע אשר מופק מהמערכת ואשר מעובד בתוכנה כגון: מהירות נסיעה, כמות רכבים הנוסעים על כל מקטע כביש וכדומה, לגורמים חיצוניים כגון ממשלות, עיריות, חברות שירות ומנהלי צי.

שימוש בקניין רוחני

בכוונת החברה לקחת חלק פעיל בעיצוב וניסוח סטנדרטים בתחום הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים, וכן בכוונתה לפעול למען הטמעת הקניין הרוחני שפיתחה, לרבות הקניין הרוחני שייווצר כחלק מההסכם שחתמה החברה עם טויוטה ודנסו (כאמור בסעיף 16.3.10 להלן), בסטנדרטים בינלאומיים. כתוצאה מכך, החברה מעריכה כי בטווח הבינוני-רחוק היא תוכל להפיק רווחים כתוצאה מהשימוש של צדדים שלישיים בקניין הרוחני האמור.

טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי פיתוח. כמו כן, החברה טרם החלה לפעול לפי חלק מהמודלים העסקיים המתוארים לעיל, ומצויה בשלבי פיתוח האסטרטגיה העסקית בנוגע, בין היתר, לפנייה לשוק הלקוחות הפרטיים. האמור לעיל, בהתייחס למקורות ההכנסה והמודלים הפיננסיים השונים עליהם מתבססת החברה, הפרויקטים שבכוונתה לקדם והמודלים והשירותים השונים שבכוונתה להציע, משקפים את אסטרטגיית החברה ואין כל ודאות כי יתממשו בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האומדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואומדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי הצלחת שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 להלן.

4. השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה

4.1. חברה ללא גרעין שליטה

נכון למועד הדוח, והחל מיום 10 באוגוסט 2022, בחברה לא קיים גרעין שליטה.

4.2. הצעות פרטיות ותשקיף מדף

לפרטים בדבר הצעות פרטיות ותשקיף מדף בתקופת הדוח, ראו תחת תקנה 20 בפרק ד' לדוח זה.

5. חלוקת דיבידנד

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

חלק שני – מידע אחר

6. מידע כספי לגבי הפעילות של החברה

למידע כספי ונתונים כספיים בהתייחס לפעילות החברה, ראו הדוחות הכספיים. להסבר אודות ההתפתחויות שחלו בנתונים המובאים בדוחות הכספיים, ראו דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה ליום 31 בדצמבר 2024, המצורף בפרק ב' לדוח זה ("דוח הדירקטוריון").

חלק שלישי – תיאור עסקי החברה בתחום הפעילות

7. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה

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

7.1. אינפלציה וריבית¹

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

שנת 2024 התאפיינה במיתון עליות האינפלציה, ובתחילת הורדות ריבית על ידי הבנקים המרכזיים, תוך המשך התמודדות הכלכלה העולמית עם משבר האינפלציה הגלובאלי לצד צמיחה נמוכה. בחודש ינואר 2025, קרן המטבע הבינלאומית פרסמה את תחזית הצמיחה העולמית בשנת 2025, כאשר צפויה צמיחה חזויה יציבה של 3.3% בשנים 2025 ו-2026. הגורם שהשפיע על התחזית החיובית הוא הפעילות הכלכלית בעולם, שנשארה איתנה, למרות הסביבה האינפלציונית והעלאות הריבית.

החל משנת 2022, לאור שיעור האינפלציה הגבוה בארה"ב, העלה הבנק המרכזי של ארה"ב את שיעור הריבית הפדראלית במספר מועדים שונים. בחודש ספטמבר 2024, החליט הבנק המרכזי של ארה"ב להוריד את שיעור הריבית ל-5%, כאשר בחודש נובמבר 2024 החליט להוריד את הריבית בעוד רבע אחוז כך ששיעורה יעמוד על טווח של 4.5% - 4.75%.

בגוש האירו, האינפלציה התמתנה מעט ועמדה בחודש פברואר 2025 על 2.4%. הבנק המרכזי האירופאי (ECB) הוריד, בסוף חודש ינואר 2025, את רמת הריבית בגוש האירו ב-0.25% לרמה של 2.75%. זו הפעם החמישית ברציפות שהופחתה הריבית מאז שהחל ה-ECB בהרחבת המדיניות המוניטרית.

האינפלציה בישראל לאורך שנת 2024 שיקפה עליית מחירים רוחבית, בין היתר, עקב התארכות המלחמה, כמפורט להלן, והגיעה ל-3.4%. במסגרת המלחמה באינפלציה הוביל בנק ישראל מהלך אגרסיבי של העלאות ריבית, מריבית אפסית עד לשיעור של 4.75%, כאשר רק בחודש ינואר 2024, החליט בנק ישראל להפחית את הריבית ולהעמידה על רמה של 4.5%. בניסיון לרסן את האינפלציה, שמר בנק ישראל על יציבות בריבית ולא החליט על הפחתה נוספת במהלך שנת 2024. לפי תחזית בנק ישראל, צפוי שיעור האינפלציה השנתית לעמוד על כ-2.6% בשנת 2025 ועל כ-2.3% בשנת 2026.

אי הוודאות הגדולה בקשר להתמשכות המלחמה, עצימותה ותוצאותיה, בצירוף עם אינפלציה גואה עקב אי-יציבות פוליטית בישראל בתקופה שקדמה לה, הביאו להורדת דירוג האשראי בישראל, לראשונה בתולדותיה, על ידי כל שלוש סוכנויות הדירוג הבינלאומיות המדרגות אותה. חברת מודייס הייתה הראשונה להודיע על

¹ האמור בסעיף זה מבוסס על התחזית המקרו-כלכלית של חטיבת המחקר בבנק ישראל וכן על המקורות הבאים: [International](#) ; [European Central Bank](#) - ; [Federal Reserve issues FOMC statement](#) ; [Monetary Fund - World Economic Outlook](#) ; [European Central Bank - Monetary policy decisions](#) ; [Data Portal](#)

הפחתת הדירוג בפברואר 2024 מ-1A עם תחזית יציבה ל-2A עם תחזית שלילית, ובהמשך השנה, בחודש ספטמבר 2024, הודיעה על הורדת דירוג נוספת ל-Baa1 עם תחזית שלילית. חברת הדירוג S&P הורידה אף היא את דירוג האשראי פעמיים במהלך השנה, כאשר בחודש אפריל 2024, הורידה את ישראל מדירוג AA- לדירוג A + עם תחזית שלילית ובחודש אוקטובר 2024 הורידה פעם נוספת, לדירוג A עם תחזית שלילית. חברת דירוג האשראי פיץ' הורידה גם כן את דירוג האשראי של ישראל בחודש אוגוסט השנה, מרמת A+ לרמת A עם תחזית שלילית.

להורדת הדירוג כאמור עשויות להיות השלכות שונות על המשק בישראל ובכללן: קושי בגיוס וגידול בעלויות גיוס ההון על ידי המדינה, ופגיעה באמון שהמשקיעים רוכשים לשוק הישראלי וכתוצאה קושי במשיכת משקיעים זרים להשקעות במדינה ובחברות ישראליות. לפרטים נוספים על מלחמת "חרבות ברזל" והמצב הגיאוגרפי בישראל, ראו סעיף 7.3 להלן.

בשוק מטבע החוץ, בתחילת המלחמה נחלש השקל מול הדולר של ארה"ב ("הדולר") וחצה את רף ה-4 ש"ח לדולר, אך כיום שער הדולר נמוך משער לפני המלחמה. כך גם נחלש השקל מול האירו בתחילת המלחמה, וכעת ניתן לראות התייצבות וחזרה לשיעורי המרה דומים לאלה שהיו לפני פרוץ המלחמה.

לפרטים בדבר השפעות הריבית והאינפלציה על החברה, ראו סעיף 1.4.2 לדוח הדירקטוריון.

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

7.2. שינויים בשרשרת האספקה

בשנים האחרונות, נרשמה עלייה בעלויות השינוע והאספקה אשר לוו בעיכובים בהגעת מוצרים שונים ממדינות הייצור השונות. לצורך פיתוח מערכות החברה וביצוע פרויקטים, בין היתר, כמפורט בדוח זה, החברה עושה שימוש בחומרי גלם שונים הדורשים שינוע בין מדינות. עם זאת, במהלך שנת 2022, נרשמה מגמת ירידה בזמני השילוח, עלויות השילוח והזמינות של מוצרים, והם חזרו לרמתם ערב התפרצות מגיפת הקורונה, בין היתר, עקב ירידה בהיקף הסחר ובקצב הצמיחה בסין, ירידה הדרגתית בעומס הנמלים וגידול בהיצע המכולות.² במהלך השנים 2023 ו-2024, המשיכו שרשראות האספקה בהתאוששות, ובהתאמה, עלויות המשלוח כמו גם זמני האספקה ירדו. יחד עם זאת, בשל מלחמת "חרבות ברזל" והתקיפות של ארגון הטרור החות"י מתימן על נתיבי הסחר הימי, החלה התייקרות מחודשת של עלויות התובלה והשינוע לאור התארכות נתיבי השיט הימיים וצמצום נפח הטיסות לישראל וממנה. כך למשל, החלה התייקרות בהוצאות הביטוח על השינוע הימי, ובד בבד עם המורכבות שנוצרה בשילוח הימי, חלה התייקרות בעלויות השילוח האווירי, בין היתר, לאור מיעוט הטיסות לישראל. נכון למועד דוח זה, לא ניכרת השפעה מהותית של המשבר בשרשראות האספקה על פעילות החברה, אולם החברה מקפידה לעקוב אחר זמינות חומרי הגלם הנדרשים לה לצורך עמידה ביעדיה על מנת לצמצם השפעות אפשריות על פעילותה.

² על פי מדד Freight Rate Index - <https://fbx.freightos.com>

7.3. השפעת מלחמת חרבות ברזל ומשברים גיאופוליטיים

מלחמת חרבות ברזל

ביום 7 באוקטובר 2023, פרצה מלחמת "חרבות ברזל" ("המלחמה") במדינת ישראל. המלחמה הובילה להאטה בפעילות העסקית במשק הישראלי כתוצאה מסגירת מפעלים (בעיקר בדרום ובצפון הארץ), פגיעה בתשתיות, גיוס אנשי מילואים לתקופות ארוכות ופינוי אוכלוסייה אזרחית מאזורים גיאוגרפיים מסוימים. כמו כן, בעקבות המלחמה, אוניות שיעדן ישראל נמנעות מלעבור בים סוף, ומספר חברות שילוח גדולות הצהירו על כוונתן להפסיק לשוט לישראל דרך ים סוף או בכלל. לפרטים נוספים בעניין פגיעה בשרשראות האספקה, ראו סעיף 7.2 לעיל. השפעת המלחמה על כלל המשק הינה שלילית וכרוכה באי וודאות רבה, בעיקר כפונקציה של משך הלחימה ועוצמתה. לפרטים בדבר השפעת המלחמה על פעילות החברה, ראו סעיף 1.4.1 ל דוח הדירקטוריון. 7.1

מבלי לגרוע מהאמור לעיל, הימשכות המלחמה ו/או הסלמת המצב הבטחוני בישראל ו/או בעולם, עשויה להשפיע באופן שלילי על תוצאות פעילותה של החברה ו/או על מצבה הכספי. כאמור בסעיף 29.329.2 להלן, עניין זה בא לידי ביטוי בהסכמים שנחתמו בתקופת הדוח בין החברה לבין גופים ציבוריים בישראל, והשפיע על מועד תחילת הביצוע של פרויקטים שונים (ובהתאמה – היכולת להכיר בהכנסה בגינם), לרבות פרויקט המטרונית כאמור בסעיף 10.2.1 להלן.

מלחמת רוסיה-אוקראינה

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

החברה מבצעת חלק מפעולות הייצור שלה באוקראינה. יחד עם זאת, נכון למועד אישור הדוח, לאירוע הגיאופוליטי בין אוקראינה לרוסיה לא קיימת השפעה מהותית על פעילותה של החברה. כמו כן, ככל שתהיינה השפעות כלשהן של המלחמה על יכולת הייצור באוקראינה, הרי שהחברה העמידה חלופות לייצור באתרים אחרים נוספים בעולם, ומשכך אינה צופה כי יהיה בכך כדי להשפיע על החברה באופן מהותי. כמו כן, למיטב ידיעת החברה, המשבר באוקראינה והשפעתו על מחירי האנרגיה ועל שוק המכוניות החשמליות, ככל שיש כזו, אינם משפיעים על פעילות החברה. החברה תוסיף ותעקוב אחר ההתפתחויות בנושאים אלה, וככל שתהיה להן השפעה כאמור, תיתן גילוי מתאים למשקיעים.

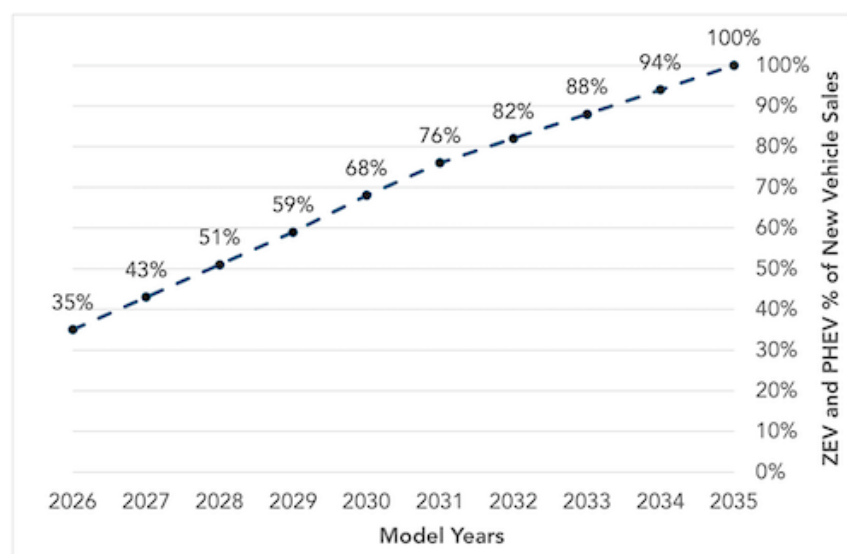
7.4. המצב הפוליטי מדיני בארה"ב

הממשל הנכנס של הנשיא דונלד טראמפ אותת על כוונתו לבחון מחדש מגוון נרחב של הוצאות ממשל ובכללם גם את התמיכה הפדראלית ביוזמות הקשורות לעידוד המעבר לרכבים חשמליים ולפיתוח טכנולוגיות הנוגעות לשוק הרכבים החשמליים. עם זאת, נכון למועד הדוח, החברה אינה צופה כי תהיה לכך השפעה מהותית על פעילותה בכלל ובארה"ב בפרט, מכמה טעמים:

ראשית, מרבית הפרויקטים של החברה בארה"ב אשר כבר אושרו או נמצאים בשלבי אישור ממומנים ו/או צפויים להיות ממומנים מתקציבים מדינתיים (States) או ממקורות אחרים שאינם נסמכים על כספים פדראליים. למיטב ידיעת החברה, למדיניות הממשל הפדראלי השפעה מוגבלת על התקציבים האמורים, ולכן, לדעת החברה, אינה צפויה להשפיע בעתיד באופן מהותי על תמיכות מדינתיות כאמור.

שנית, החברה מרכזת את מאמציה בעבודה מול חברות פרטיות (כדוגמת UPS כאמור בסעיף 10.2.5 להלן), ומציעה פתרון טכנולוגי שאינו מתבסס על תמיכה ממשלתית חיצונית, ובכוונת החברה להמשיך לקדם פרויקטים מסוג זה. למיטב ידיעת החברה, אנליסטים בתחום התחבורה מעריכים כי חברות פרטיות ימשיכו לפתח תשתיות טעינה באופן עצמאי, ללא תלות במימון פדראלי. על פי הערכות אלה, המשמעות היא כי ההשקעות במגזר הפרטי בתשתיות טעינה לרכבים חשמליים צפויות להימשך, בייחוד באזורים עם ביקוש גבוה, אם כי ייתכן שבקצב איטי יותר.³

בנוסף, פעילות החברה בארה"ב ממוקדת במדינות Zero Emission States – ZEV – 18 מדינות אשר אמצו את החלת תקני פליטות הרכב המחמירים של מדינת קליפורניה.⁴ בהתאם לתוכנית שאומצה במדינת קליפורניה, עד שנת 2035 כל המכוניות הפרטיות, המשאיות ורכבי השטח (SUV) החדשים שיימכרו בקליפורניה צפויים להיות בעלי אפס פליטות:⁵



³ [Federal EV chargers freeze sows chaos but chargers are still getting built, Wired, 2025](#)

⁴ [U.S. Department of Energy, Alternative Fuels Data Center](#)

⁵ [California Air Resources Board, Advanced Clean Cars II](#)

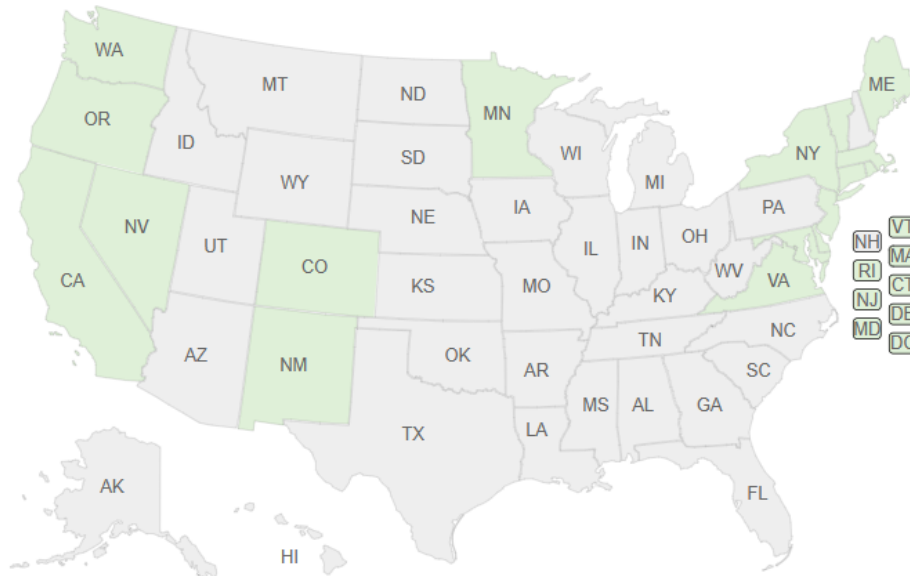
ZEV Standards

LEV Standards

ACT Standards

Zero-Emission Vehicle Standards

This list shows the status of states that have adopted or repealed California's standards for zero-emission vehicles. Learn more about the [Zero-Emission Vehicle Program](#) from the California Air Resources Board.



הנהלת החברה עוקבת בכל עת אחר שינויי הרגולציה והמדיניות בארה"ב, ובוחנת את השפעתם האפשרית על פעילותה.

עוד יצוין, כי נכון למועד הדוח, להערכת החברה, מדיניות ממשל טראמפ בקשר עם הטלת מכסים על יבוא מאירופה ומסין אינה צפויה להשפיע באופן מהותי על פעילות החברה.

יובהר כי סעיף זה, הכולל בחלקו תחזיות לגבי תוכניות רגולטוריות בארה"ב בקשר עם שוק הרכב החשמלי, שינויי מדיניות בארה"ב והשפעות אפשריות שלהם על תחום הפעילות של החברה, הינו בגדר מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה אינו וודאי, מתייחס לאירועים עתידיים ונסמך, בין היתר, על פרסומים של גורמים מקצועיים והערכות החברה, נכון למועד הדוח. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים שאינם בשליטת החברה.

7.5. שינויי רגולציה/חקיקה המשפיעים על תעשיית הרכב החשמלי

בהמשך למגמה העולמית לפיתוח שוק רכבים "נקיים", מסתמן כי בשנת 2024 התחזקה המגמה העולמית לקידום רגולציה התומכת בהרחבת השימוש ברכבים חשמליים. כך לדוגמא, ניתן לראות באזורים בהם פועלת החברה התפתחויות רגולטוריות שנועדו לתמוך בתחום, ובהן:

ארה"ב – למיטב ידיעת החברה, בשנת 2024, קודמו השקעות ממשלתיות בסך של 1.7 מיליארד דולר⁶ לתמיכה בטכנולוגיה ואמצעי ייצור לרכב חשמלי. בנוסף, מכירות רכבים חשמליים בארה"ב, כפי שידוע לחברה במועד הדוח, עמדו על כ-8.7% מכלל מכירות הרכבים החדשים. מדובר בעלייה של כ-7.3% לעומת השנה הקודמת.⁷

במהלך שנת 2024, נחקקו תקנים שאפתניים של ה-EPA, הסוכנות להגנת הסביבה של ארה"ב, הכוללים תקני פליטה חדשים ומחמירים לכלי רכב, תוך הצבת יעד לפיו 56% מהרכבים הקלים החדשים שיימכרו בארה"ב יהיו חשמליים עד שנת 2032.⁸

אירופה – האיחוד האירופי החמיר את תקני פליטת הפחמן הדו-חמצני לכלי רכב, כאשר לפחות 20% ממכירות הרכב צריכות להיות חשמליות כדי להימנע מקנסות.⁹ יצרני הרכב האירופיים הגיבו להנחיות החדשות על ידי העלאת מחירי הרכבים המונעים בבנוזין והענקת הנחות על רכבים חשמליים כדי לעודד מעבר לתחבורה חשמלית ולעמוד בתקנות החדשות. בנוסף, האיחוד האירופי הודיע על כוונתו לסיים את הטבות המס לרכבים מונעים בדלקים בציי רכב עסקיים, במטרה לקדם מעבר לרכבים חשמליים. לאור העובדה שציי רכב עסקיים מהווים כ-60% מרישומי הרכב החדשים באיחוד האירופי, יוזמה זו השפיעה משמעותית על המעבר לרכבים חשמליים באירופה.¹⁰ נוכח האמור לעיל, בהתאם לנתונים הקיימים במועד הדוח, אחד מכל חמישה רכבים שנמכרו באירופה ובארה"ב בשנת 2024 הוא חשמלי.¹¹

נביא להלן פירוט אודות שינויים רגולטורים במדינות בהן פועלת החברה באירופה:

בגרמניה, במהלך שנת 2024, קודמו מספר יוזמות למתן תמריצי מס שיעודדו תחבורה חשמלית. כך, הממשלה הגרמנית אישרה כי חברות יוכלו לנכות עד כ-40% מערך הרכב החשמלי החדש שרכשו בשנת המס הראשונה.¹²

בצרפת, במהלך שנת 2024 קודמו יוזמות שונות לעידוד תחבורה חשמלית. כך, הממשלה הצרפתית קידמה פרויקט ליסינג חברתי,¹³ במסגרתו אזרחים בעלי הכנסה נמוכה יוכלו לשכור רכב חשמלי בעלות של 100 אירו בחודש. התוכנית זכתה להצלחה גדולה אף מעבר לציפיות הממשלה, אך בשל ביקוש הגבוה פי שניים מההיצע, הוקפאה זמנית. סך הכל, בשנת 2024, כ-25% מכלל הרכבים שנמכרו בצרפת היו חשמליים.¹⁴

בשבדיה, במהלך שנת 2024, סיפקה הממשלה תמיכה כספית הן לתשתיות טעינה לרכבים חשמליים במגזר המסחרי והן למגורים. כמו כן, הגדילה הממשלה את זמינות הטעינה החשמלית הציבורית ברחבי המדינה.¹⁵

⁶ הממשל האמריקני מחלק 1.7 מיליארד דולר לקידום רכב חשמלי, [2024, the car](#).

⁷ [Electric Vehicle Sales Jump Higher in Q4, Pushing U.S. Sales to a Record 1.3 Million, Cox Automotive, 2025.](#)

⁸ [Regulations for Emissions from Vehicles and Engines, EPA.gov](#)

⁹ [The EU slaps additional tariffs on Chinese EV imports, The Verge, 2024](#)

¹⁰ EU to promote company EVs with end to tax breaks for fossil fuel corporate cars, Reuters, 2025.

¹¹ [The world's electric car fleet continues to grow strongly, with 2024 sales set to reach 17 million, April 2024, iea](#)

¹² German government agrees proposals for tax relief on EVs, Reuters, 2024.

¹³ [The Guardian view on Europe's struggling EV industry: driving in the slow lane, The Guardian, 2024.](#)

¹⁴ [Global EV Outlook 2024, Trends in electric cars, iea.](#)

¹⁵ [Sweden's Electrifying Opportunities for EV Charging Infrastructure Funding, ampeco.](#)

בנוסף, נכון לחודש דצמבר 2024, מכירות הרכבים החשמליים בשבדיה היוו כשליש משוק הרכב החדש במדינה, דבר המשקף עלייה משמעותית באימוץ הרכבים החשמליים.¹⁶

בנורבגיה, למיטב ידיעת החברה, נכון למועד הדוח קיימת מדיניות מקיפה המעודדת מעבר לתחבורה חשמלית, אשר באה לידי ביטוי במספר אופנים: (א) פטור ממיסים - רכבים חשמליים פטורים ממסי יבוא ומהמע"מ בגובה 25% ברכישה ובהשכרה;¹⁷ (ב) הפחתת אגרות - בעלי רכבים חשמליים נהנים מפטור או מהנחה של לפחות 50% במסי כבישים ובאגרות מעבר; (ג) הטבות נוספות הכוללות דמי חניה מופחתים וגישה לנתיבי תחבורה ציבורית. החברה סבורה כי פעולות אלה הופכות את הרכבים החשמליים לאטרקטיביים יותר לעומת רכבי דלק.¹⁸ יצוין, כי נורבגיה נחשבת לאחת המובילות באימוץ רכבים חשמליים, כשכ-95% מהרכבים החדשים שנמכרו במהלך שנת 2024 היו חשמליים.¹⁹

ביפן, שוק נוסף אליו שואפת להיכנס החברה ובו הקימה החברה במהלך שנת הדוח, חברה בת, המדינה שואפת להגיע ל-100% מכירות של רכבים ללא פליטות עד שנת 2035. בשנת 2024, יפן גם הגדילה את תקציב הסובסידיות ל"רכבים נקיים" לסך של כ-129.1 מיליארד יין יפני, במטרה להפוך את הרכבים החשמליים לנגישים יותר לצרכנים.²⁰

בסין, במהלך שנת 2024, הנהיג הממשל הסיני מדיניות של מתן סובסידיות משמעותיות והטבות מס לרוכשי רכבים חשמליים,²¹ במטרה להפוך אותם לנגישים יותר לצרכנים. כמו כן הושקעו משאבים ניכרים בהרחבת תשתיות הטעינה לרכבים חשמליים, כדי להבטיח נגישות נוחה לתחנות טעינה ברחבי המדינה.

היוזמות הללו תרמו לעלייה משמעותית במכירות הרכבים החשמליים, ובחודש ספטמבר 2024, הוצגו נתונים לפיהם מכירות הרכבים החשמליים וההיברידיים-נטענים עלו בכ-50.9%, והיוו 52.8% מכלל המכירות.²²

7.6. רכבים חשמליים ותשתיות טעינה

הנתונים מצביעים כי לכל יצרני הרכב המובילים יש קווי רכבים חשמליים המוצעים למכירה,²³ ונרשם ביקוש הולך וגובר לרכבים חשמליים הן בקרב צרכנים פרטיים הן במגזר העסקי.

¹⁶ [2025 is Norway's \(and Scandinavia's\) 2035, nordiskbil](#)

¹⁷ [Norway's electric vehicle incentives, iea, 2023.](#)

¹⁸ שם.

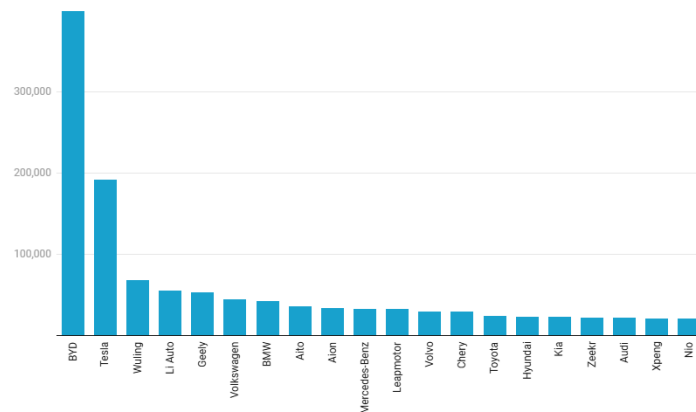
¹⁹ [Global EV Outlook 2024, Trends in electric cars, iea.](#)

²⁰ [METI Agency for Natural Resources and Energy, Subsidies Upgraded for the Purchase of Clean Energy Vehicles toward the Realization of GX in the Automobile Sector, 2024](#)

²³ Which automotive brands are leading the global EV market?, Autovista24, 2024.

Leading brands by EV sales worldwide

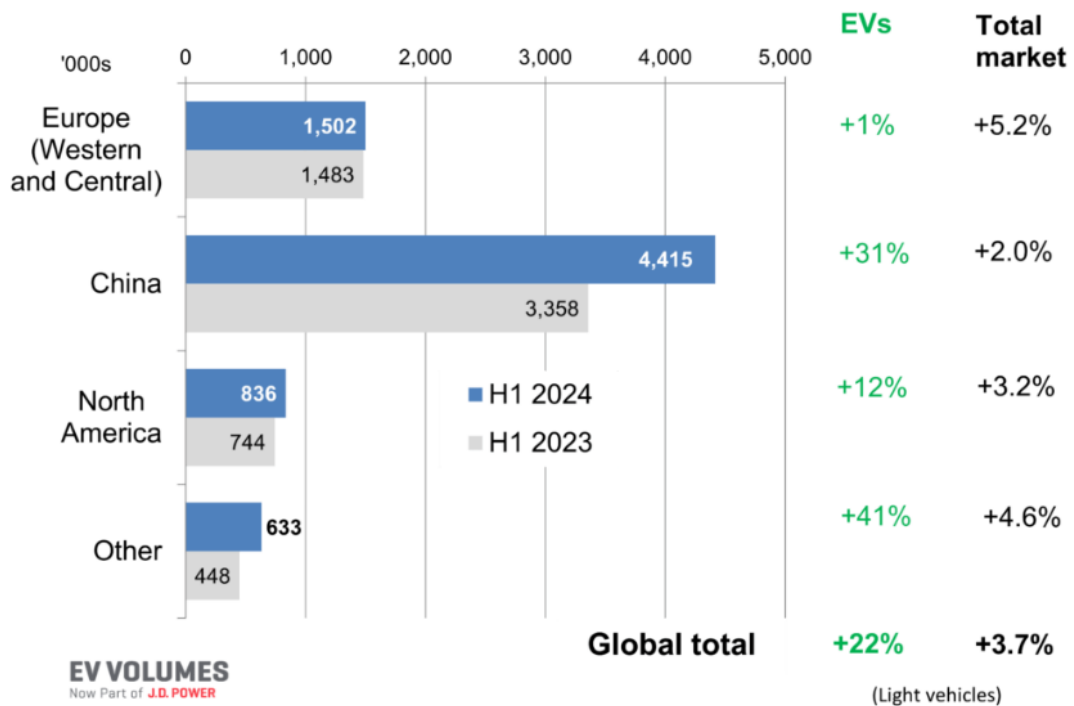
September 2024



EV: electric vehicles. EVs include BEVs: battery-electric vehicles and PHEVs: plug-in hybrids. EV totals recorded in passenger-car market.
Chart: Autovista24 • Source: EV Volumes • Created with Datawrapper

בשנת 2024, נמכרו ברחבי העולם 16.7 מיליון רכבים חשמליים.²⁴ במחצית הראשונה של שנת 2024, מכלל המכוניות שנמכרו בעולם, 22% היו רכבים חשמליים.²⁵

EV sales and year-on-year percentage growth in first half 2024



²⁴ [The Driven, Nov 2024, Global EV sales are heading for record 16.7 million sales in 2024, despite reports of slowdown.](#)

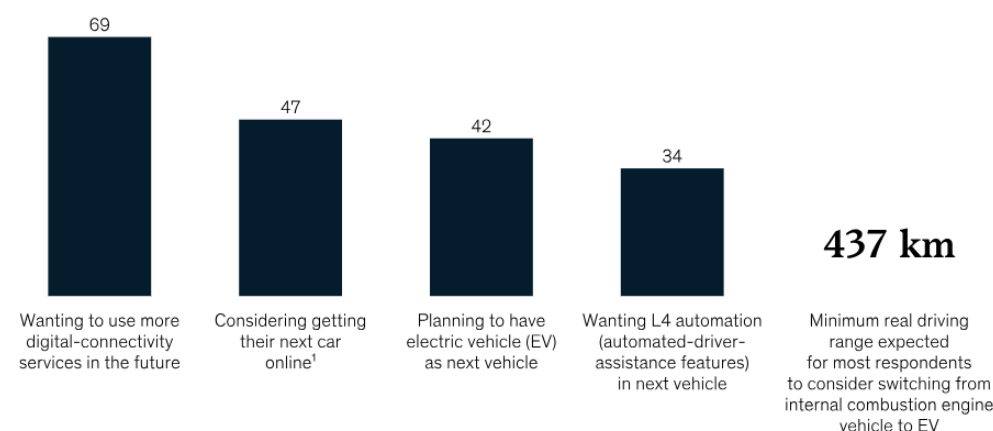
²⁵ [EV Volumes, Sep 2024.](#)

במחקר של חברת מקינזי על מגמות בעולם התחבורה,²⁶ נמצא שיש ביקוש הולך וגובר לרכבים חשמליים, כאשר כ-42% מהצרכנים שנשאלו ציינו כי רכבם הבא יהיה חשמלי וכ-34% מהנשאלים ציינו כי הם מעוניינים כי ברכב יהיו תכונות אוטומציה ברמה 4 - נהיגה אוטונומית מתקדמת.

גידול זה במגזר הרכבים החשמליים, ככל שיתממש, צפוי להגדיל את קהל היעד לטכנולוגיית החברה, והחברה פועלת כל העת להתאים תוכניותיה העסקיות להתפתחויות בשוק. בין היתר, החברה פועלת לפיתוח מודל עסקי המוכוון לצרכנים פרטיים (B2C), ופועלת להתקשרות עם יצרניות רכב, המשמשות להערכת החברה כמנוע פיתוח משמעותי לתחום הרכב החשמלי.

Many respondents are interested in electric vehicles—and want sophisticated vehicle features.

Preference for vehicle features, % of respondents



¹For EV buyers.

Source: McKinsey Mobility Consumer Pulse Survey, 27,869 participants from Brazil, China, France, Italy, Japan, Norway, South Africa, and US, Dec 2022

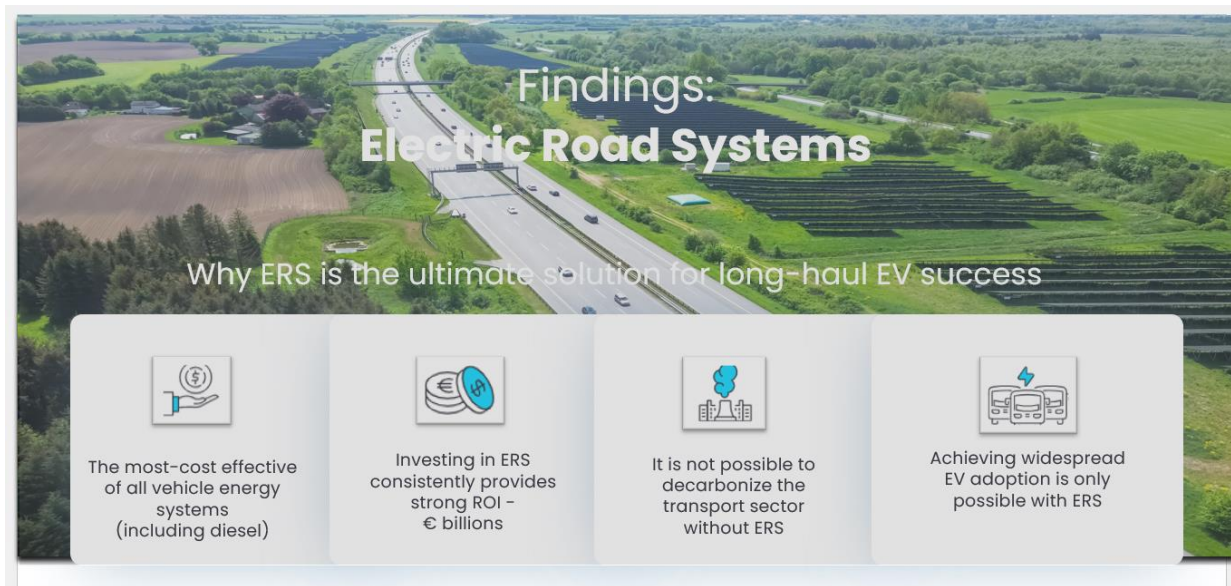
McKinsey & Company

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

על פי מחקרים הסוקרים את טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של רכבים חשמליים, ניכרת התעניינות הולכת וגוברת בתחום זה. כך, במחקר העוסק ב"השפעות כלכליות של יישום מערכת הכביש החשמלי במסדרון רוטרדם-אנטוורפן"²⁷ נמצא כי מערכות הכביש החשמלי האלחוטי הן הפתרון האולטימטיבי להצלחת רכבים חשמליים לטווח ארוך. המאמר מציין כי הסיבות לכך הן, בין היתר, העובדה כי מדובר בפתרון החסכוני ביותר מבין כל מערכות האנרגיה לרכב (כולל דיזל); כי ההשקעה במערכות הכביש החשמלי האלחוטי מספקת חוזר השקעה גבוה באופן עקבי – בהיקף של מיליארדי אירו; כי לא ניתן להפחית את פליטות הפחמן של מגזר התחבורה ללא הכביש החשמלי האלחוטי; וכי אימוץ נרחב של רכבים חשמליים אפשרי רק באמצעות הכביש החשמלי האלחוטי.

²⁶ [Spotlight on mobility trends, Mckinsey, 2024.](#)

²⁷ [Economic Impacts of the Electric Road System Implementation on the Rotterdam–Antwerp Corridor, Department of Transport and Regional Economics, University of Antwerp 2024.](#)



במחקר נוסף של מכון Rise השבדי בשם "ההשפעות הכלכליות-סביבתיות של מערכות כביש חשמלי"²⁸ הוצגו ממצאים לפיהם באמצעות אפשרות לטעינה דינמית בצירי תחבורה מרכזיים, מערכות כביש חשמלי אלחוטי יכולות להביא לתועלות כלכליות, סביבתיות ולוגיסטיות משמעותיות. עוד נכתב במאמר, כי בכל הנוגע לאספקת אנרגיה, אזי עד שנת 2035, מערכות כביש אלחוטי יוכלו לספק כ-40% מצריכת האנרגיה של משאיות כבדות בשבדיה. עוד נמצא כי ההשפעה הסביבתית של אימוץ כבישים אלחוטיים היא הפחתה של עלויות המערכת, צמצום פליטות CO₂, ומתן אפשרות להקטנת גודל הסוללות, באופן אשר יביא לצמצום משמעותי בצריכת משאבים. יחד עם זאת, במחקר אחר שבוצע על ידי מנהל התחבורה השבדי, נמצא כי: (א) בשלב זה ישנה אי ודאות בכל הקשור למערכות כבישים חשמליים (באופן כללי ולא באופן ספציפי בכל הקשור לטעינה אלחוטית) ושישנה חשיבות בטרם יקודם כביש חשמלי רחב היקף בשבדיה שיהיו גם כבישים כאלו במדינות נוספות באירופה; (ב) בתנאים הנוכחיים, ככל הנראה לא כדאי כלכלית להקים כבישים חשמליים בקנה מידה רחב ברשת הכבישים הלאומית בשבדיה וזאת בעיקר לאור העובדה כי נפחי התנועה בקטעים העמוסים ביותר של רשת הכבישים השבדית אינם גדולים מספיק; (ג) לפיכך, מנהל התחבורה השבדי מציע שבדיה לא תתכנן פריסה רחבת היקף של כבישים חשמליים בתנאים הנוכחיים, אך עם זאת, לאור אי הוודאות בנושא, ישנן סיבות להמשיך לעקוב אחר התפתחות טכנולוגיית הכביש החשמלי ולהמשיך לייצר ידע רלוונטי.²⁹ בהתאם, כמספר חודשים לאחר מכן, פרסמה ממשלת שבדיה הודעה, לפיה בתכנית הלאומית המעודכנת של שבדיה לשנים 2022 - 2033 הוסר תחום הכביש החשמלי. עם זאת, רשות התחבורה השבדית, תמשיך לעקוב אחר התפתחויות בתחום.³⁰

²⁸ [Utilization and Economic-Environmental Impacts of Future Electric Road Systems for Heavy Trucks in Sweden, Rise, 2024.](#)

²⁹ <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-orebro-lan/sveriges-forsta-permanenta-eltag/nyheter-for-sveriges-forsta-permanenta-eltag/2024/arbetet-med-sveriges-forsta-permanenta-eltag-pausa>

³⁰ <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2025/02/andring-av-den-nationella-trafikslagsovergripande-planen-for-transportinfrastrukturen-for-perioden-2022-2033/>



במחקר בשם "השקעה אירופית – חזון למערכות כביש חשמלי", אשר הוזמן על ידי המשרד הפדראלי לענייני כלכלה ופעולה אקלימית של גרמניה,³¹ נמצא כי באמצעות טעינה דינאמית בצירי תחבורה מרכזיים, מערכות כביש חשמלי אלחוטי יכולות להביא תועלות כלכליות, סביבתיות ולוגיסטיות משמעותיות; כי לכביש החשמלי האלחוטי יעילות גבוהה בהשוואה לחלופות; כי בהשוואה לחלופות כגון מימן ודלקים ביולוגיים, מערכות כביש חשמלי אלחוטי מציעות יעילות אנרגטית גבוהה יותר (Well-to-Wheel) ומהוות פתרון כדאי יותר מבחינה כלכלית וסביבתית לשימוש ארוך-טווח בתובלה כבדה. כמו כן, נמצאו יתרונות כלכליים רבים באימוץ פתרון ה-ERS: משאיות הנטענות באמצעות כבישים חשמליים אלחוטיים יוכלו להגיע לעלות בעלות כוללת (TCO) נמוכה יותר בהשוואה למשאיות דיזל בעשור הקרוב; קיים פוטנציאל לשילוב בין-מדינתי, כאשר הכביש החשמלי האלחוטי מתאים במיוחד למסדרונות תחבורה עתירי תנועה כמו רשת TEN-T ומאפשרות לוגיסטיקה חוצת גבולות באירופה; וכי הכביש החשמלי האלחוטי משתלב עם טכנולוגיות נוספות, ולהשלים את השימוש ברכבים חשמליים (BEVs) על ידי שילוב סוללות קטנות יותר לקטעי נסיעה מחוץ לרשת הכבישים העירוניים, ובכך ליצור מערכת היברידית המגבירה את הגמישות התפעולית.

³¹ [European launch vision for Electric Road Systems, 2022.](#)

Findings: Wireless Electric Road Systems

By enabling dynamic charging on key routes, ERS could achieve significant economic, environmental, and logistical benefits

Compared to alternatives e.g., hydrogen & biofuels, ERS offer superior Well-to-Wheel (WtW) efficiency and are more economically & environmentally viable for long-term use in heavy goods transport.	Economic Advantages ERS trucks could achieve a lower Total Cost of Ownership (TCO) compared to diesel trucks within the next decade.	Potential for Cross-Border Integration ERS are ideal for high-traffic routes like TEN-T, enabling seamless cross-border logistics and economies of scale in Europe.	Compatibility with Other Technologies ERS can complement BEVs and use smaller batteries for off-network stretches, creating a hybrid system for increased operational flexibility.
--	---	--	---

electreon

ברמה המדינתית, ניתן לראות כי קיימת התעניינות גוברת ב-ERS:

בגרמניה, קיימים שלושה פרויקטים בהם משתתפת החברה, אשר מאיצים, כל אחד בדרכו, את אימוץ הטכנולוגיה:

- פרויקט eCharge, במימון ממשלת גרמניה, הבדוק את נושא הטעינה האלחוטית הדינאמית, בו משתתפת החברה כחלק מקונצורסיום רחב (ראו פרטים נוספים על פרויקט eCharge, בסעיף 16.3.116.3.1 להלן);
- פרויקט E-MPower, בו משתתפת החברה כחלק מקונסורציום רחב, שמטרתו לבחון את השימוש במערכת הטעינה האלחוטית במהירויות גבוהות במיוחד על האוטובאן – הכביש המהיר באירופה (ראו פרטים נוספים על פרויקט E-MPower, בסעיף 16.3.716.3.7 להלן).
- פרויקט EMADI, במסגרתו תותקן מערכת הטעינה של החברה בכביש חשמלי נוסף בגרמניה, וימומש פתרון המדידה והחיוב של הטעינה החשמלית שפיתחה החברה, על מנת להטמיעו כחלק מהסטנדרט המקובל ברכבים חשמליים בגרמניה (ראו פרטים נוספים על פרויקט EMADI, בסעיף 16.3.1216.3.12 להלן).

בארה"ב, כאמור בסעיף 16.3.516.3.5 להלן, זכתה החברה בפרויקט לחשמול כביש במדינת מישיגן כחלק מיוזמתה של מושלת מדינת מישיגן לקידום תשתית טעינה אלחוטית דינאמית במדינה. בעקבות הצלחת הפרויקט, כאמור בסעיף **Error! Reference source not found.** 10.2.5 להלן, חברת UPS החליטה להתקין מערכות טעינה אלחוטיות ולבחון את יתרונותיה לצי החשמלי שברשותה. ביוטה, כאמור בסעיף 16.3.15 להלן, זכתה החברה בפרויקט להתקנת מערכות החברה בסמוך לנמל היבשתי כדי להדגים את יתרונות הטעינה האלחוטית לרכבי משא כבדים, וכן, כאמור בסעיף 10.2.2 להלן, זכתה החברה בפרויקט עם אוניברסיטת UCLA לחשמול הצי החשמלי שלה בכביש אלחוטי דינאמי וסטטי.

בישראל, כאמור בסעיף 10.2.1 להלן, זכתה החברה בפרויקט המטרונית, במסגרתו, תפרוס כביש אלחוטי דינאמי, סמי דינאמי וסטטי לטעינת צי האוטובוסים המהירים רבי הקיבולת שלה ("BRT").

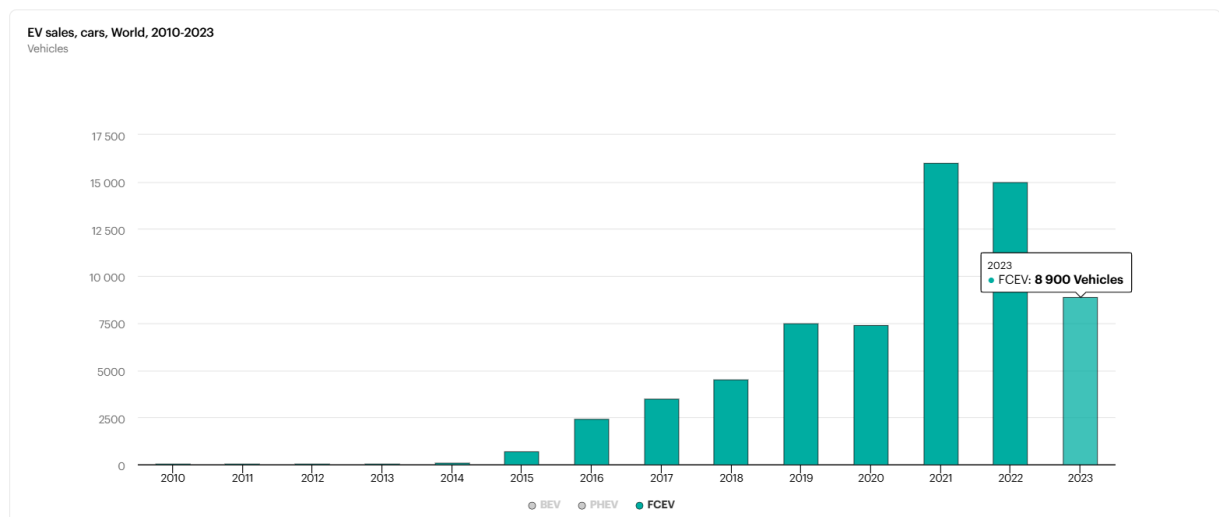
בנורבגיה, כאמור בסעיף 10.2.4 להלן, נחקרו במהלך השנה האחרונה יתרונות הטעינה של הכביש האלחוטי הסמי דינאמי והדינאמי שהקימה החברה בעיר טרונדהיים, ויכולות הטכנולוגיה לספק את צרכי הטעינה של האוטובוסים של חברת AtB, אשר מפעילה צי אוטובוסים נרחב בנורבגיה. ATB תבחן את יתרונות הטכנולוגיה לקראת מכרז עתידי לטעינה אלחוטית של צי ה-BRT שלה.

בצרפת, לאחר השלמת הבדיקות שביצעה על טכנולוגית טעינה אלחוטית בשנת 2021 (במסגרת קבוצת עבודה של ממשלת צרפת), הודיעה ממשלת צרפת, בחודש אוקטובר 2021, על מימון של 200 מיליון אירו, הכולל מימון עבור פיילוטים בתחום ה-ERS בקול קורא³² לפרויקטים בנושא תשתיות שירות אוטומטיות ומקושרות ובנושא ניידות כביש מופחתת פחמן. בהמשך לכך, במהלך שנת 2023, החברה התבשרה על זכייתה בפרויקט Charge as You Drive, להקמת הכביש האלחוטי המהיר הראשון בעולם, כמפורט בסעיף 16.3.11 להלן. במהלך תקופת הדוח, פרסה החברה את הטכנולוגיה האלחוטית שלה, והכביש האלחוטי זכה לביקורים רבים של חברות העוסקות בבניית כבישים ברחבי העולם. בסמוך למועד הדוח, ביקר באתר שר התחבורה הצרפתי. כמו כן, בסמוך לאחר פרסום דוח זה, צפויות לבקר באתר מספר חברות רכב מובילות, ולאחר פתיחת הכביש לטעינה לתנועה, צפויים לבקר בו בעלי עניין נוספים כגון חברות רכב, חברות המייצרות חלקי רכב לתעשיית הרכב ("OEM"), שרי תחבורה מרחבי העולם ועוד.

7.8. תחרות בשוק תחליפי הדלקים

שוק תחליפי הדלקים לתחבורה נקיה הוא שוק משתנה, הכולל פתרונות רבים ומגוונים כגון הנעה באמצעות מימן. בניגוד לרכבים חשמליים אשר זמינותם הולכת וגדלה, נראה כי רכבי מימן זמינים רק באזורים נבחרים. כך למשל בארה"ב רכבים אלה זמינים רק בדרום וצפון קליפורניה, בהם קיימת גישה לתחנות תדלוק במימן. כמו כן, רכבי ניסוי זמינים במספר מוגבל לארגונים נבחרים שיש להם גישה לתשתיות תדלוק במימן.³³

כשבוחנים את מכירות רכבי המימן עד היום, נראה כי המספרים זניחים למדי, עם שיא מכירות של 8,900 רכבים בכל רחבי העולם בשנת 2023:³⁴

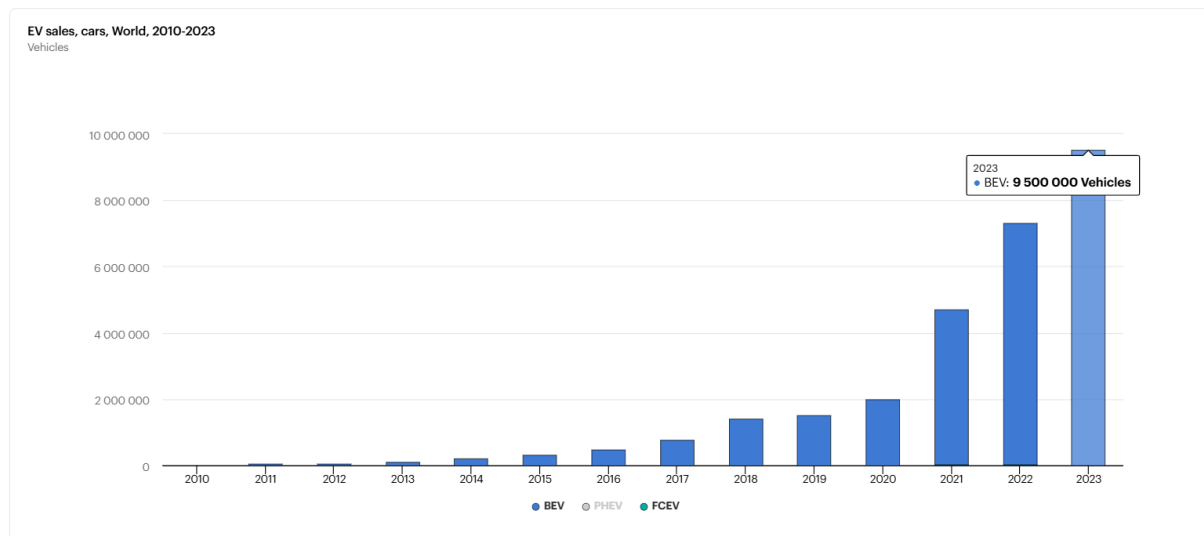


³² <https://www.bpifrance.fr/nos-appels-a-projets-concours/appele-a-projets-mobilites-routieres-automatisees-infrastructures-de-services-connectees-et-bas-carbone>

³³ Alternative Fuels Data Center, U.S. Department of Energy

³⁴ Global EV Data Explorer, iea, 2024

כאשר בוחנים את מכירות הרכבים החשמליים לצד מכירות רכבי המימן, ניתן להבחין כי מכירות רכבי המימן זניחות ואינן מופיעות כלל בגרף בשל מספרן הנמוך:³⁵



כמו כן, נתונים מראים כי מכירות הרכבים המונעים במימן צנחו ביותר מ-30%, כך שבסך הכול, נמכרו 14,451 רכבי תא דלק מימני ברחבי העולם בשנת 2023, לעומת מכירות של 20,704 רכבים ברחבי העולם בשנת 2022.³⁶ לפרטים אודות תחרות ומוצרים חלופיים למוצרי החברה, ראו סעיף 12 להלן.

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

בכל הנוגע להסרת חסמים סטטוטוריים בישראל, ביום 18 באפריל 2021, פרסם משרד האנרגיה והתשתיות ("משרד האנרגיה") (להערות הציבור את מסמך מפת הדרכים למשק אנרגיה דל פחמן עד שנת 2050.³⁷ המדובר בתוכנית מדיניות ארוכת טווח אשר נועדה להכין את תשתית משק האנרגיה בישראל, ואשר גובשה על רקע משבר האקלים, התקדמות הטכנולוגיה ומאפייניה של ישראל, ומתוך צורך להתמודד עם הפחתת פליטות גזי חממה. מפת הדרכים מסתמכת על 7 עקרונות כלליים אסטרטגיים: מעבר המשק לאנרגיית שמש ואיתו הצורך באגירה מאסיבית, השקעה ובחינת טכנולוגיות מתחדשות (לרבות מימן ותפיסת פחמן), טכנולוגיות עתידיות, פיתוח ותכנון רשת החשמל, קירוב הייצור לצריכה ברשת החשמל, טרנספורמציה אנרגטית במשק הביתי, ומעבר לרכב חשמל.

ביחס למגזר התחבורה, התוכנית מציגה יעדי מדיניות רבים לעשור הקרוב וביניהם הכנת תשתית החשמל בישראל להספקת החשמל הנוסף שיידרש למשק, הטבות מס רכישה ומכס על רכבים חשמליים, פריסת רשת עמדות טעינה, תשתיות טעינה בבנייה חדשה ובבתים משותפים, כלי רכב חשמליים, מוניות חשמליות, העברת מערך האוטובוסים העירוניים לחשמל ועוד.

³⁵ שם.

³⁶ [Global sales of hydrogen vehicles fell by more than 30% last year, Hydrogen insight, 2024.](#)

³⁷ [מפת דרכים למשק אנרגיה דל פחמן עד שנת 2050, משרד האנרגיה, 2021.](#)

בשנת 2023, פרסם משרד האנרגיה תחזית ולפיה בשנת 2030 צפויה התחבורה החשמלית בישראל לצרוך 6% מכלל הביקוש לחשמל ו-15% מכלל הביקוש ב-2050.³⁸ על פי מודל הביקושים של משרד האנרגיה, סך הביקוש העתידי לחשמל מסקטור התחבורה, הכולל כלי רכב פרטיים, כלי רכב כבדים, אוטובוסים ורכבות, צפוי להיות משמעותי ולחולל שינוי במשק החשמל. (המספרים מייצגים אלפים):³⁹

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

להלן פירוט של פעולות המדינה לקידום רכבים חשמליים פרטיים:

משרד האנרגיה השיק, במהלך שנת 2023, כלי שיסייע לרשויות מקומיות, לאזרחים ולחברות הטעינה לנצל באופן אופטימלי את תשתיות הטעינה במרחב הציבורי.⁴⁰ כמו כן, עם העלייה במספר הרכבים החשמליים, משרד האנרגיה והתשתיות פרסם הנחיה לפיה כל בניין חדש בישראל יחויב בהכנה של תשתית טעינה לכלי רכב חשמליים.⁴¹ מאידך, מבחינת מיסוי וסובסידיות לרכבים חשמליים, החל מחודש ינואר 2024, מס הקנייה על רכבים חשמליים עמד על 35%,⁴² עם הטבה לטובת רכישת רכב חשמלי המוגבלת ל-50,000 ש"ח.⁴³

בתקופת הדוח, קיבלה הממשלה את החלטה מס' 1263, במסגרתה הוחלט לנקוט בצעדים לקידום הקמת תשתיות לטעינת רכבים חשמליים בדגש על התחבורה:⁴⁴ תכנון ופיתוח של תשתיות טעינה שיאפשרו מעבר חלק של ציי תחבורה ציבורית להנעה חשמלית, תוך צמצום ההשקעות והעלויות הכרוכות בכך. דוגמה להשקעה כזו מהשנה האחרונה היא פרויקט הטעינה האלחוטית של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ("משרד התחבורה") עבור המטרונית בחיפה, שפותח בשיתוף עם החברה. הפרויקט יאפשר לאוטובוסים

³⁸ תחזית של משרד האנרגיה והתשתיות מציגה: בשנת 2030 צפויה התחבורה החשמלית בישראל לצרוך כ-6% מהביקוש לחשמל במשק וכ-15% מכלל הביקוש בשנת 2050, 2023.

³⁹ שם.

⁴⁰ משרד האנרגיה והתשתיות השיק בכנס אילת-אילות כלי חדש שיסייע לרשויות מקומיות, לאזרחים ולחברות הטעינה לנצל באופן אופטימלי את תשתיות הטעינה במרחב הציבורי, פברואר 2024.

⁴¹ בהובלת משרד האנרגיה והתשתיות: מהיום, כל בניין חדש בישראל יחויב בהכנה של תשתית טעינה לכלי רכב חשמליים, משרד האנרגיה והתשתיות, 2024.

⁴² פורסם להערוך הציבור: מס הקנייה על רכבים חשמליים בשנת 2025, GOV.

⁴³ שם.

⁴⁴ היערכות המשק למעבר לתחבורה חשמלית ומבוססת אמצעי הנעה חליפיים, החלטה מספר 1263, 2024.

חשמליים להיטען באופן אלחוטי תוך כדי נסיעה ובמהלך עצירה בתחנות הקצה, ובכך להאריך את טווח הנסיעה ולהפחית את התלות בתחנות טעינה מסורתיות. פרויקט זה מביא לידי ביטוי את מדיניות הממשלה לקידום והטמעת טכנולוגיות טעינה מתקדמות בתחבורה הציבורית.⁴⁵

למרות האמור לעיל, על פי דוח מבקר המדינה, קיים פער בין תשתית החשמל בישראל לבין היערכותה לתמוך בצריכת החשמל הנדרשת לרכבים חשמליים.⁴⁶ את מועדי הטעינה של רכב חשמלי יש לסנכרן עם זמנים שבהם קיים מינימום ביקוש לחשמל, כשלצורך תכנון זה קיים הכרח לדעת כמה כלי רכב חשמליים יהיו בישראל בכל נקודת זמן - תכנון אשר לפי דוח המבקר איננו מקיף מספיק. כמו כן, יש לגבש מעטפת תמריצים שתעודד בעלי רכב וציים לטעון בעיקר בשעות השפל בביקוש לחשמל.⁴⁷

למיטב הבנת החברה, פתרון שיאפשר ניהול חכם ואופטימלי של זמני הטעינה, הוא כזה שיבצע פיזור של הטעינה לאורך שעות היום, כך שגם בשעות שפל בביקוש לחשמל תתבצע הטעינה. בהקשר זה יצוין, כי טכנולוגיית הטעינה האלחוטית שמציעה החברה משתלבת באופן טבעי בפעילות היומיומית של כלי הרכב, ומאפשרת תיעדוף טעינה בשעות של ביקוש נמוך – ללא צורך בהשבתת הרכב או חיבור פיזי לעמדת טעינה. בכך, ניתן לנצל את השעות שבהן הביקוש לחשמל נמוך, למקסם את יעילות הטעינה, ולשמור על זמינות מלאה של הרכב. ככל שמשבר האקלים מחמיר, מדינות ותאגידים מאיצים יוזמות שמטרתן הפחתת פליטת גזי חממה (מיטיגציה), ו/או הסתגלות להשפעות הצפויות של שינויי האקלים (אדפטציה). מדינת ישראל מאיצה אף היא את יעדי הפחתת פליטות גזי החממה שלה: החלטת ממשלה 171 מחודש יולי 2021 היא החלטת הממשלה האחרונה שהתקבלה ביחס להפחתת פליטות גזי החממה של ישראל כחלק ממחויבותה למאמץ העולמי, אשר קובעת יעדי הפחתת פליטות גזי החממה של 85% לפחות עד שנת 2050 ביחס לשנת הבסיס 2015, ויעד ביניים להפחתת פליטות גזי חממה ב-27% עד 2030 ביחס לשנת הבסיס 2015. כחלק ממדיניות האקלים הלאומית, ממשלת ישראל מקדמת מנגנון מיסוי פחמן באמצעות העלאת שיעורי הבלו ומס הקנייה על דלקים מאובנים (דלקים פוסיליים). במהלך תקופת הדוח אישרה הכנסת את הטלת מס הפחמן - אשר יעלה בהדרגה את המיסוי על דלקים פוסיליים (כגון פחם, מזוט, גפ"מ וגז טבעי) החל מ-1 בינואר 2025 ועד 2030.⁴⁸

למרות הפעולות שצוינו לעיל, דוח מבקר המדינה לשנת 2024 מצביע על כך שישראל אינה עומדת ביעדים שהציבה. הדוח קובע כי קצב היישום הנוכחי של מדיניות הממשלה יוביל להפחתת פליטות בשיעור של כ-12% בלבד עד שנת 2030, במקום היעד של 27%. פער זה נובע מאי-עמידה ביעדים במיוחד בתחומי האנרגיה, התחבורה, התעשייה והפסולת.⁴⁹

בהקשר זה יצוין כי המוצרים והשירותים של החברה נועדו לסייע בתהליך הפחתת פליטת גזי חממה ובמעבר לכלכלה דלה או נטולת גזי חממה ובהתאם, צפויים לעלות בקנה אחד עם מדיניות האקלים של ישראל. יצוין, כי במהלך 2022 פרסמה החברה מחקר שבצעה בשיתוף עם פרופ' קנת' גיליאם מאוניברסיטת ייל, ממנו עלה כי מוצרי החברה יכולים להפחית באופן משמעותי פליטות פחמן.⁵⁰

⁴⁵ לראשונה בישראל: תחבורה ציבורית מהירה בטעינה אלחוטית מהכביש בזמן הנסיעה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, 2024.

⁴⁶ פיתוח משק החשמל לקראת שנת 2030, מבקר המדינה, 2024.

⁴⁷ שם.

⁴⁸ חדשות הכנסת, החלטות ועדת הכספים שאושרו במליאת הכנסת, 2024.

⁴⁹ מיטיגציה פעולות להפחתת פליטות גזי חממה, משרד מבקר המדינה ונציב תלונות הציבור, 2024.

⁵⁰ <https://electreon.com/articles/new-research-suggests-global-co2-emissions-can-be-reduced-by-1-year-on-year-with-wireless-ev-charging-technology>.

הערכות החברה באשר למגמות, האירועים וההתפתחויות בסביבה המאקרו כלכלית של החברה, לרבות מדיניות, שינויי רגולציה, מגמות צרכניות, יתרונות טכנולוגיים וכלכליים צפויים, ותמיכות וסובסידיות, אשר הייתה להם, או צפויה להיות להם, השפעה על פעילותה ועל תוצאותיה העסקיות, ובדבר אופן השפעתם על החברה, פעילותה ותוצאותיה, מהוות מידע הצופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר, על הנתונים שבידי החברה למועד הדוח, ואשר אינו וודאי, שכן הוא מושפע ממכלול גורמים אשר אינם בשליטתה של החברה ונתון בין היתר להשפעת הגורמים המפורטים לעיל ובמסגרת גורמי הסיכון בתחום פעילותה של החברה (כמפורט בסעיף 31 להלן).

8. מידע כללי על תחום מחקר ופיתוח טכנולוגית טעינה אלחוטית של רכבים חשמליים

8.1. כללי

למועד הדוח, פועלת החברה בתחום של מחקר ופיתוח של מערכת טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים והפיכתה לטכנולוגיה מסחרית, כמפורט בסעיף 16.1 להלן.

8.2. מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

8.2.1. למועד הדוח, החברה הינה חברת מחקר ופיתוח ואין כל ודאות כי יעלה בידה להשלים את פיתוח מוצריה ו/או את החדרתם לשוק הרלוונטי ו/או לשאת בעלויות פיתוח המוצרים ו/או להשיג את המטרות לשמן הם נועדו. עם זאת, במהלך תקופת הדוח ולמועד פרסומו, ממשיכה החברה לפעול למען כריתתם והוצאתם לפועל של הסכמים למכירה, התקנה ותפעול של מוצרי החברה, כחלק מתהליך המעבר משלב הפיתוח לשלב המסחרי. כחלק ממגמה זו ראו סעיף 10.2 להלן, בקשר לפרויקטים בעלי אופי מסחרי משמעותי של החברה במהלך תקופת הדוח.

8.2.2. החברה מפתחת מגוון פתרונות טעינה אלחוטית על מנת לתת מענה לצרכיהם של שווקי היעד. כמפורט לעיל, שוק הטעינה של רכבים חשמליים צומח במהירות, כאשר להערכת החברה, השוק צפוי לגדול כמפורט להלן:

סך ההכנסות מהשוק הזמין לטעינה חשמלית עד שנת 2030

שוק הטעינה החשמלית גדל אקספוננציאלית, עם מספר צפוי של רכבים חשמליים בכבישים עד 2030



רכבים פרטיים: על פי הערכת סוכנות האנרגיה הבינלאומית (IEA) כמות הרכבים החשמליים וההיברידיים בעולם תעמוד על 224 מיליון עד שנת 2030.⁵¹

ציי משלוחים: גוף המחקר והייעוץ של בלומברג מעריך כי כמות הרכבים החשמליים המשמשים למשלוחים בעולם תעמוד על 13 מיליון עד שנת 2030.⁵²

ציי אוטובוסים: ההערכה של בלומברג היא שכמות האוטובוסים החשמליים בעולם תעמוד על 2.8 מיליון עד שנת 2030.⁵³

ציי מוניות: ההערכה של בלומברג היא שיהיו 12 מיליון מוניות חשמליות ברחבי העולם עד שנת 2030. הערכה זו מבוססת על מגמות קודמות ומתיישבת עם תחזיות התעשייה לצמיחת מוניות חשמליות ושיתוף רכבים.⁵⁴

שירותי ERS ותחזוקה: בכל הנוגע באופן ספציפי לפתרון ה-ERS (כבישים חשמליים), החברה צופה כי עד שנת 2030, השוק העולמי יכלול סך של כ-17 מיליארד דולר אשר יוקצה לשירותי ERS ותחזוקה של הכבישים החשמליים, וזאת בהתבסס על אבני הדרך שהוכרזו על ידי מדינות שונות באירופה לפריסת כבישים חשמליים עד שנת 2030, יחד עם הערכות לגבי השימוש בכבישים עבור רכבים חשמליים על פי רשויות התנועה והתחבורה של אותן מדינות.

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

8.3. שינויים בהיקף הפעילות בתחום ברווחיותו

בשנת 2024, נמכרו ברחבי העולם כ-16.7 מיליון רכבים חשמליים.⁵⁵ במחצית הראשונה של שנת 2024, מכלל המכוניות שנמכרו בעולם, 20% היו רכבים חשמליים.⁵⁶ כפי שמעיד ה-CAGR (שיעור גידול שנתי מורכב), ניכר מעבר עולמי לתחבורה חשמלית. אחת הסיבות לכך היא שרכבים חשמליים מציעים חוויית נהיגה עדיפה על

⁵¹ [Global EV data explorer, iea, 2024.](#)

⁵² [Bloomberg NEF, Electric vehicle outlook, 2021](#)

⁵³ ש.ם.

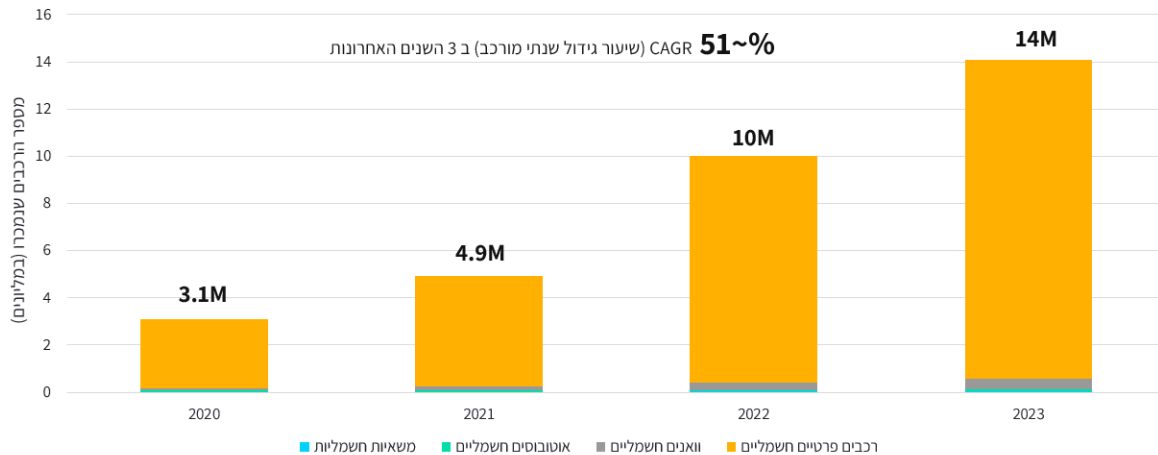
⁵⁴ ש.ם.

⁵⁵ [The Driven, Nov 2024, Global EV sales are heading for record 16.7 million sales in 2024, despite reports of slowdown.](#)

⁵⁶ [EV Volumes, Sep 2024.](#)

פני רכבים ממונעים בגז. יתרונות מרכזיים כוללים האצה מהירה וחלקה, שיפור ביצועי נהיגה ויציבות הרכב,⁵⁷ הפחתת עלויות תפעול ותחזוקה, וכמובן גם יתרונות סביבתיים – הפחתת פליטות, ואוויר נקי יותר.⁵⁸

המעבר העולמי לרכבים חשמליים



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

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

8.5. שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

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

לפרטים בדבר טכנולוגיות מתחרות לטכנולוגיה המוצעת על ידי החברה, ראו סעיף 8.9 להלן.

8.6. גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

על מנת להצליח בתחום הפעילות, ישנם מספר אתגרים בהם צריכה החברה לעמוד.

נפרוט להלן את גורמי ההצלחה הקריטיים לחברה נכון למועד הדוח:

8.6.1. בעלות בקניין רוחני: לחברה עשרות פטנטים רשומים ובקשות פטנט בטריטוריות שונות בעולם, אשר עשויים להקנות לחברה עליונות בתחום הטעינה האלחוטית. לחברה אמצאות שונות אשר חלקן יעוגנו כפטנטים וכסימני מסחר (בכפוף לבחינה), וכן זכויות יוצרים וסודות מסחריים, והחברה פועלת על מנת

⁵⁷ EV ENGINEERING INFRASTRUCTURE, How does the EV driving experience differ from an ICE vehicle?, 2024.

⁵⁸ Top 5 reasons to drive electric, ca.gov.

להגן ולאכוף את זכויות הקניין הרוחני שלה בטרטוריות שונות בעולם. לפרטים נוספים, ראו סעיף 17 להלן.

8.6.2. שיתופיות: ההיבט השיתופי של הטכנולוגיה מאפשר לכל סוגי הרכבים (משאית, אוטובוס, וואן, רכב פרטי) להשתמש בה ובכך למקסם את יעילותה, להפחית עלויות תפעוליות ולתמוך במעבר לתחבורה חשמלית מקיימת ונגישה.

8.6.3. יתרונות לוואי הנובעים מהשימוש בטכנולוגיה: אימוץ הטכנולוגיה יאפשר לצמצם את גודל הסוללה ובכך להפחית באופן משמעותי לא רק את עלות הרכב או את הזיהום הנגרם בעת תהליך כרייה וייצור של הסוללה, אלא גם להפחית את משקל הרכב ולשפר את היעילות האנרגטית שלו.

8.6.4. שיתופי פעולה אסטרטגיים ומוניטין:

החברה מאמינה כי שיתוף פעולה עם שותפים מקומיים הקשורים בהתקנה והטמעה של המערכת, וכן עם יצרני רכבים, בעלי ידע, יחד עם המומחיות והניסיון של החברה, מהווה את האסטרטגיה המתאימה ביותר לצורך חדירה לשווקים הרלוונטיים.

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

במהלך שנת 2024, החברה חיזקה והעמיקה את הפעילות המשותפת עם חלק משותפיה האסטרטגיים (לפרטים אודות שיתופי הפעולה האסטרטגיים של החברה, בין היתר, בהקשר של שיווק והפצה, ראו סעיף 11 להלן, וכן באופן כללי, ראו סעיף 26 להלן).

8.6.5. חקיקה ותקינה:

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

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

היות וטעינה חשמלית אלחוטית של רכבים חשמליים הינה טכנולוגיה בתחילת דרכה, נדרשת הסדרה של התקינה בתחום זה. החברה נוטלת חלק פעיל בקבוצות הבינלאומיות הממונות על הליך הסדרת התקינה של טעינה אלחוטית של רכבים חשמליים. למועד הדוח, קיימות שלוש ועדות תקינה בינלאומיות רלוונטיות לתחום פעילות החברה - הוועדות הבינלאומיות IEC ו-ISO וכן SAE האמריקאית. צוותי החברה, יחד עם חברות רכב שהן שותפות אסטרטגיות שלה, לוקחים חלק פעיל ומספקים מומחיותם לוועדות האמורות לצורך גיבוש תקינה של טעינה אלחוטית באמצעות התקנים (המאושרים) IEC 61980, SAE J2594, ISO 19363 ו-5474-6 אשר עוסקים בהעברת אנרגיה אלחוטית לצורך טעינה של רכבים חשמליים, וכן התקנים העתידיים IEC 61980/-4/-5/-6 וגם SAE J2954/3

שעוסקים במערכות טעינה אלחוטית בכבישים. תקנים אלו מתארים את הטכנולוגיה, ההגדרות והדרישות ממערכת הטעינה הן מבחינת רשת החשמל והן מבחינת החיבור לרכב, וכן את רמות הקרינה המותרות בתוך הרכב ומחוצה לו ואת אופן העבודה בין היצרנים השונים וחברות הטכנולוגיה (המפתחות מטענים ותשתית רלוונטית התומכת טעינה). עם זאת, מועדי פרסום וכניסתם לתוקף מחייב של חלק מהתקנים שלעיל אינו וודאי.

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

הטכנולוגיה של החברה עברה בהצלחה בדיקות תאימות אלקטרומגנטית (EMC), ושדות אלקטרומגנטיים (EMF), בטריטוריות שונות, בארץ ומחוצה לה, כגון, במספר מדינות אירופאיות ובארה"ב, על ידי בודקים חיצוניים, ואף קיבלה אישור סוג לכל המערכת ממשדד התקשורת הישראלי.

החברה קיבלה אישור רשמי מהרשויות המוסמכות באירופה, לפיו מקלטי הרכב ויחידות הניהול ברכב פרי פיתוחה, המשמשים מרכיבים משמעותיים במערכות החברה, עומדים בדרישות התקן Regulation UNCE No. 10⁵⁹ במסגרת בדיקות אלו, נבדקו, בין היתר, פליטה של קרינה אלקטרומגנטית, חסינות מפליטה אלקטרומגנטית ממקורות חיצוניים, חסינות בפני מתחי יתר בסביבת רכב, עמידות בפני תנאי סביבה ורעידות. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 22 בספטמבר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-148074), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

מוצרי החברה כפופים לתקני איכות שונים הן בקשר למוצרי החברה והן בקשר לתהליכים בחברה, מקומיים ובינלאומיים. כמו כן, כל תחום שיפוט עשוי לדרוש מהחברה לדבוק בדרישות ציות ורישוי נוספות, אף מעבר לסטנדרטים הבינלאומיים. למועד הדוח, החברה הוסמכה לתקן ISO 9001 עבור תהליך הייצור, הפיתוח, שיווק ומכירה של תשתית הטעינה; החברה עברה מבדק מעקב שבוצע על ידי מכון התקנים לעמידה בתקן ISO 27001 עבור אבטחת מידע, יישום, הפעלה, ניטור, סקירה, תחזוקה ושיפור של מערכת ניהול אבטחת מידע של החברה; החברה הוסמכה לתקן ISO 14001 (איכות סביבה); החברה הוסמכה לתקן ISO 45001 (בטיחות, גאות ובריאות בעבודה); וכן, בהמשך לדוח מיידי של החברה מיום 23 בפברואר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-012116), אשר נכלל בדוח זה על דרך ההפניה, החברה הוסמכה בתקופת הדוח לתקן ISO 21434, התקן הבינלאומי לאבטחת סייבר בכלי רכב (בסעיף זה - "התקן"). העמידה בדרישות התקן וקבלת תעודת ההסמכה לתקן מהוות אבן דרך משמעותיות עבור החברה, בהיותן תנאים נדרשים מצד יצרניות רכב (OEMs) במסגרת שיתופי פעולה תעשייתיים. ההסמכה מבטיחה כי מערכות הטעינה האלחוטיות הדינאמיות והסטטיות שהחברה מפתחת ומייצרת עומדות בסטנדרטים המחמירים של יצרניות הרכב בכל הנוגע לאבטחת מידע וסייבר, תוך הגנה מפני איומים פוטנציאליים ותוך הבטחת פעילות רציפה ובטוחה של הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים. קבלת התקן מהווה אבן דרך משמעותית נוספת באימוץ טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה, ומהווה אינדיקציה למעמדה של החברה כשחקנית מובילה בתחום הטעינה האלחוטית. החברה מעריכה כי ההסמכה תקדם את שילוב הטכנולוגיה שפיתחה בפרויקטים תחבורתיים רחבי היקף, תרחיב את הפריסה של הטכנולוגיה ותאיץ את אימוץ טכנולוגיית הטעינה האלחוטית בעולם. עוד מעריכה החברה,

Regulation No. 10⁵⁹ הוא התקן הבינלאומי של האומות המאוחדות (United Nation) לתאימות אלקטרומגנטית. התקן עוסק באימוץ מרשמים טכניים אחידים לכלי רכב גלגליים (Wheeled Vehicles), ציוד וחלקים הניתנים להתאמה ו/או לשימוש בכלי רכב גלגליים כאמור, ובתנאים להכרה הדדית באישורים הניתנים על בסיס מרשמים אלה.

כי באמצעות התקן יעמיק הביקוש לטכנולוגיה שפיתחה החברה, יגדלו שיתופי הפעולה הקיימים בין החברה לבין יצרניות הרכב המובילות בעולם, ויתאפשרו שיתופי פעולה עם יצרניות רכב נוספות, אשר למיטב ידיעת החברה רואות בעמידה בתקן זה תנאי סף לשילוב טכנולוגיות חדשות במערכותיהן.

בהמשך לאמור בנושא זה בדוח השנתי לשנת 2023, במהלך שנת 2024, תקן SAE J2954 (העוסק בטעינה אלחוטית של Light-Duty Plug-in/Electric Vehicles, וכן ב-Alignment Methodology) פורסם, וכעת הוא כולל גם מפרטים עבור יישור עדין, התאמה/אימות ובדיקות יישור בין סליל הכביש והמקלט, אשר כוללים גם את מפרט ה-DIPS (מתודולוגיית מיקום אלחוטית) של החברה. נכון למועד הדוח, החברה נוטלת חלק במספר ועדות עבודה כדי לקדם ולפתח את הסט הראשון של סטנדרטים בינלאומיים שיאפשרו העברת כוח אלחוטי סטטי ודינאמי לטעינת רכבי EV, כולל: (א) ISO 5474-4 (רכבים קלים); (ב) ISO 5474-6 (רכבים בינוניים-כבדים); (ג) IEC 61980-4 (WPT בהספק גבוה); (ד) IEC 61980-5 (WPT דינאמי); (ה) IEC 61980-6 (ספציפי עבור MF דינאמי WPT); (ו) SAE J2954/2 עבור רכבי EV כבדים; ו- (ז) SAE J2954/3 (WPT דינאמי).

נכון למועד דוח זה, מוצרי החברה, תואמים, בין היתר, לתקני WPT המרכזיים שלהלן: (א) IEC 61980-3; (ב) IEC 61980-4; (ג) ISO 5474-6; ו- (ד) ISO 19363.

יצוין, כי למועד הדוח ולמיטב הבנתה והיכרותה של החברה, קיומה של תקינה ייעודית למוצרי החברה (סטנדרטיזציה), לכשעצמה, אינה מהווה תנאי למכירת מוצרי החברה – ובלבד שמוצרי החברה עומדים בתקנים ספציפיים הרלוונטיים לתחום הפעילות ועומדים בדרישות הרישוי בכל מדינה ו/או רשות מקומית הרלוונטיות.

8.6.6. יכולות החברה ביישום הטכנולוגיה שלה

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

בהקשר זה יצוין כי במהלך תקופת הדוח, החברה פרסה לראשונה בעולם את הטכנולוגיה האלחוטית שלה על פני אוטוסטרדת A10 שבקרבת פריז בצרפת. הפרויקט נעשה יחד עם קונסורציום של שותפים במימון וביוזמת ממשלת צרפת, השותפים כוללים את VINCI, VINCI AUTOROUTES ו-CONSTRUCTION ועוד.

כמו כן, החברה נענתה לבקשה של חברת STRABAG להצטרף לפרויקט EMI, אשר מטרתו היא בדיקת טעינה אינדוקטיבית בכבישים עבור ניידות חשמלית, ובלוח זמנים קצר, הקימה את הכביש האלחוטי הדינאמי במתחם של חברת STRABAG. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3.17 להלן וכן את הדוח המידי מיום 10 ביולי 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-071034), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

נוסף על האמור בקשר עם טכנולוגיית הפריסה, עומלת החברה על ייעול וקיצור תהליך האינטגרציה של המקלט פרי פיתוחה, לכלי רכב שונים. בהקשר זה, שיתוף הפעולה של החברה עם דנסו וטויוטה, לרבות

בכל הנוגע לתכנון ולייצור של After Market Kit שתאפשר התקנה מהירה של המקלט על כלי רכב קיימים מסוגים שונים (להרחבה, ראו סעיף 16.3.1025.125.1 להלן).

8.6.7. איכות כוח האדם

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

למול הגורמים שפורטו לעיל, החברה מעריכה כי הניסיון הקיים בה נכון למועד הדוח, והניסיון שתצבור בתהליך השלמת הפיתוח, יאפשרו לחברה יתרון יחסי על פני פתרונות טעינה ידועים אחרים הקיימים בשוק. החברה פועלת באופן שוטף לשיפור מוצריה ושירותיה, להתאמתם לצרכים הספציפיים של מגזרים ולקוחות שונים ולביצוע ההתאמות הנדרשות לתקינה ולרגולציה של השווקים השונים בהם החברה פועלת ועתידה לפעול. החברה ערכה וממשיכה לערוך ניסויים, בדיקות והדגמות נרחבות רבות בשטח, על מנת להציג את יכולותיה הטכנולוגיות וכדי לקדם את מוצריה לקראת בשלות מסחרית רחבה. בנוסף, החברה פועלת לזיהוי מגמות חדשות, שווקים ולקוחות בתחום פעילותה במטרה ולהרחיב את פיתוח הטכנולוגיה הייחודית שלה.

8.7. שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

בהמשך לאמור בסעיף 7.2 לעיל בנושא שינויים בשרשראות אספקה וכן בסעיף 19.2 להלן בנושא ספקים, גם במהלך שנת 2024, המשיכה החברה להתקשר עם מספר ספקים חדשים, בעיקר בתחומים של ה-PCBA והמכניקה, על מנת להוזיל מחירים, להגדיל את כושר הייצור וכדי למזער סיכונים הנובעים מהעבודה עם מספר מצומצם של ספקים. יחד עם זאת, נכון למועד הדוח, החברה עדיין מסתמכת על מספר מצומצם של ספקים ויצרנים לייצור ואספקה של חומרי הגלם הדרושים לייצור סלילים, קבלים ונחושת.

8.8. מחסומי הכניסה והיציאה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

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

8.8.1. חסמי כניסה עיקריים

(1) גיוס הון ומימון

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

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

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

(2) רגולציה

על אף פעילות החברה בנושא, ולמרות ההתקדמות בהטמעה ובתקינה של טכנולוגית טעינה אלחוטית דינאמית (כמפורט בסעיף 8.6.5 לעיל) והסכם החברה עם טויוטה ודנסו, במסגרתו התחייבו הצדדים לפעול לקידום סטנדרטיזציה בתחום הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים, כל שוק וטריטוריה בהם פועלת או תפעל בעתיד החברה עשויים להגיב באופן שונה לטכנולוגיה, ועשויים לדרוש עמידה בדרישות נוספות וחובות רישוי מעבר לדרישות שיקבעו בתקנים בינלאומיים. במקרים כאמור, החברה עשויה להחליט כי אין זה תואם את האינטרסים האסטרטגיים שלה להמשיך ולפעול בשוק או בשטח מסוימים. בנוסף, יתכן שהתקנים הבינלאומיים לא יאושרו או יאושרו באופן שונה מציפיותיה של החברה או שהחברה עלולה שלא לעמוד בתקנים האמורים.

(3) יצירת שיתופי פעולה

פריסת תשתיות טעינה במרחב הציבורי, לרבות תחבורה ציבורית חשמלית, דורשת לעיתים שיתוף פעולה בין מספר רב של גורמים, ובכללם עשויים להיות גופים פרטיים וכן גופים ממשלתיים. שיתוף פעולה זה הכרחי לצורך ביצוע חלק מהמיזמים שהחברה מקדמת ובכל אחד משוקי היעד נדרש שותף אסטרטגי המסוגל לשותף פעולה עם החברה על מנת לסייע לה להוציא לפועל את תוכניותיה העסקיות ופעילויותיה.

לפרטים נוספים בדבר שיתופי פעולה של החברה, ראו סעיף 8.6.4 לעיל וסעיפים Error! 16.3 Reference source not found. ו-26 להלן.

8.8.2 חסמי יציאה עיקריים

בשלב זה, חלק משמעותי בפעילות החברה כולל מיזמי תחבורה ציבורית ותשתיות, אשר מאופיינים לעיתים בהתקשרויות ארוכות טווח עם רשויות וגופים המפעילים את המיזם. להערכת החברה, לאחר תחילת ייצור מוצריה ושיווקם, ובדומה לנוהג הקיים בשוק, המקומי והעולמי, חסם היציאה העיקרי בקשר לסוגי התקשרויות אלו ינבע מהתחייבויותיה של החברה בפני לקוחותיה לתקופת אחריות, תחזוקה והמשך ייצור מוצריה, בהתאם למקובל בשוק.

8.9 תחליפים למוצרי תחום הפעילות והשינויים החלים בהם

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

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

8.9.1. אמצעי טעינה חוטיים סטטיים

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

בראית החברה, קיימים מספר חסרונות לטעינה חוטית ביחס לטעינה אלחוטית. בין החסרונות העיקריים של טעינה חוטית סטטית (למשל, בחניון לילה או עמדת הטענה) ביחס לטעינה אלחוטית, ניתן למנות את החסרונות הבאים (יש לציין כי הנקודות מטה אינן מתייחסות לטכנולוגיית טעינה קווית מהירה בעלת הספקים אפשריים של עד 1,000 קילוואט, אשר נסקרת בנפרד בהמשך סעיף זה):

- (1) שטח פיזי - עמדות הטעינה הסטטיות דורשות הקצאת שטח נדל"ן בדומה לעמדות תדלוק. הקצאת הנדל"ן מצמצמת את שטחי התמרון ואת מספר מקומות החניה הזמינים במסוף.
- (2) חיבור ידני - קיים סיכון תפעולי בכך שחיבור הכבל לשקע הטעינה ברכב לא יעשה כראוי וללא בדיקה ידנית שאכן זורם חשמל לסוללה. כתוצאה מכך, יתכן שהרכב לא יהיה מוכן לפעילות בתחילת היום.
- (3) גודל - ככל שמתח הטעינה גדל כך גדל גם עובי כבל הטעינה ומשקלו. כתוצאה מכך, גדל גם הקושי הפיזי בהפעלתו ובמרווח התפעול הנדרש לשם כך.
- (4) בלאי ושחיקה - קיים בלאי בחיבורים הפיסיים לרכב ובכבלי הטעינה. כמו כן, קיים חשש מקריעת כבלים ומפגיעה פיסית בעמדות הטעינה במהלך תמרוני רכבים במסוף.
- (5) נראות - מקבלי החלטות עירוניים נרתעים מריבוי עמדות טעינה פיסיות במסופי תחבורה ציבורית הממוקמים בלב הערים, משיקולים של נראות המרחב העירוני.
- (6) חיבור לרשת החשמל - העלויות שבפריסת רשת חשמל אשר יכולה לתמוך בעמדות טעינה הינה יקרה ומסובכת ומעמיסה על רשת החשמל.
- (7) חוסר יעילות תפעולית - כאשר טעינת הרכב מתבצעת בזמן חנייה, הרכב אינו יכול לפעול במקביל, מה שיוצר השבתה של הפעילות ופוגם ביעילות התפעולית.
- (8) עומס על רשת החשמל - טעינת רכבים בעת חנייה מובילה לכך שרוב הטעינה תתרחש בלילה, מה שעלול לגרום לעומסים כבדים על רשת החשמל.
- (9) הספקי טעינה (לעמדה) - 150 קילוואט כאשר עמדות טעינה מהירות של DC מספקות 350 קילוואט.⁶⁰
- (10) פגיעות לוונדליזם - תשתיות טעינה קוויות, במיוחד עמדות ציבוריות, חשופות לוונדליזם כגון חיתוך כבלים, השחתת מחברים, ואף גניבת רכיבים חשמליים. פגיעות אלו גורמות להשבתת העמדות, דורשות תיקונים תכופים ומגדילות את עלויות התחזוקה לאורך זמן.

⁶⁰ [Types and Speeds U.S. Department of Transportation, Charger.](#)

(11) יעילות תפעולית מוגבלת - טעינה במהלך הפעילות היומית מוגבלת, שכן היא מחייבת חיבור פיזי לעמדות טעינה באזורי החניה. תהליך החיבור הידני גוזל זמן, ולכן טעינה מזדמנת וקצרת טווח, הנמשכת מספר דקות בלבד, אינה נוחה או ישימה באופן שוטף.

(12) עלויות – בחניונים תפעוליים, עמדות טעינה קוויות כרוכות בעלויות גבוהות, שכן הן מחוברות ישירות לתשתית החשמל ודורשות חיבור בהספק גבוה. כתוצאה מכך, נוצרות הוצאות משמעותיות על הגדלת חיבורי החשמל בחניוני הטעינה.

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

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

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

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

(4) גודל חיבור-הקלה על עומס רשת החשמל - הגמישות בשעות הטעינה ובמיקום הטעינה באמצעות פריסת תשתית דינאמית או סטטית במגוון אזורים (Opportunity Charging) מאפשר להקטין את החיבור לרשת החשמל, דבר אשר חוסך כסף רב.

(5) הספקי טעינה לעמדת טעינה אלחוטית - יחידת ניהול אחת יכולה לספק עד 240 קילוואט.

(6) ונדליזם - כיוון ואין כל חלקים גלויים של הטכנולוגיה האלחוטית, היא מוגנת יותר מפני פגיעת ונדליזם.

(7) הגדלת היעילות התפעולית - טעינה אלחוטית מאפשרת לשלב את הטעינה במערך הפעילות של הרכב, בין אם בעת חניות קצרות בהן הטעינה תתרחש באופן אוטומטי או בעת נהיגה. עם טעינה אלחוטית אין צורך להקצות זמן ייעודי לטעינה, כך צי יכול לצמצם את מספר הרכבים, להשלים את אותו לוח זמנים ולחסוך כסף רב.

(8) חסכון בעלויות – בטעינה אלחוטית, עלות העמדה דומה לזו של עמדה קווית, אך בפריסה קיימת אפשרות לחיסכון: העמדות מחוברות ליחידת בקרה מרכזית, מה שמאפשר גמישות בהתפלגות עומס החשמל בין אזורים שונים ובכך מפחית את הצורך בחיבורים בהספק גבוה לכל עמדה בנפרד.

להלן טבלה המציגה השוואה בין טעינה קווית סטטית לטעינה אלחוטית סטטית בחניונים תפעוליים ומסופי תחבורה ציבורית (טבלה זו אינה מתייחסת לטכנולוגיית טעינה קווית אולטרה, אשר נסקרת בנפרד בהמשך סעיף זה):

תחומי השוואה	טעינה חוטית	טעינה אלחוטית
שטחים נדרשים	כ-2.5 מ"ר לעמדה / רצועה ברוחב של כ-1.5 מ' לשורת עמדות.	לא נדרש מקום פיזי, התשתית הינה מתחת לפני הקרקע.
היבטי תפעול	נדרש חיבור ידני ונדרש לוודא זרימת חשמל לסוללה.	הטעינה מתבצעת ללא התערבות ידנית ובאופן אוטומטי.
היבטי אחזקה – בלאי ושחיקה	פגיעה פיזית בעמדות, קריעת כבלים, שחיקת חיבורי טעינה, אחזקת כלל העמדות.	יחידת ניהול נמצאת לרוב מתחת לקרקע ולכן פחות חשופה לפגיעה פיזית.
נראות	נראות מלאה של עמדות הטעינה והכבלים.	מרבית התשתית מוטמנת מתחת לפני הקרקע, דבר אשר נותן מענה למקבלי החלטות הרוצים לצמצם עומס תשתיתי בלב ערים.
גודל חיבור	בחיוני טעינה נדרש חיבור זמין בהיקף משמעותי על מנת לתמוך בטעינת כלי הרכב בו זמנית.	הגמישות בשעות ומיקום הטעינה מאפשר להקטין את גודל חיבור הטעינה וזאת באמצעות פריסת תשתית דינאמית או סטטית במגוון אזורים (Opportunity Charging)
הספקי טעינה (לעמדה)	150 קילוואט כאשר עמדות טעינה מהירות של DC מספקות 350 קילוואט ⁶¹	עד 240 קילוואט (ליחידת ניהול)
פגיעות לוונדליזם	חשופות לוונדליזם כגון חיתוך כבלים, השחתת מחברים, ואף גניבת רכיבים חשמליים	כיוון ואין כל חלקים גלויים - הטכנולוגיה האלחוטית, מוגנת יותר מפני השחתה
יכולות טעינה מזדמנת (Opportunity Charging)	לא מתאפשרת במהלך הפעילות היומית מאחר שנדרש חיבור פיזי לעמדות באזורי החניה בלבד.	ניתן לפרוס תשתית ברציפי העלאה, הורדה ונתיבי המתנה לטעינה במהלך הפעילות היומית.
עלויות	עלות העמדה דומה.	עלות העמדה דומה.

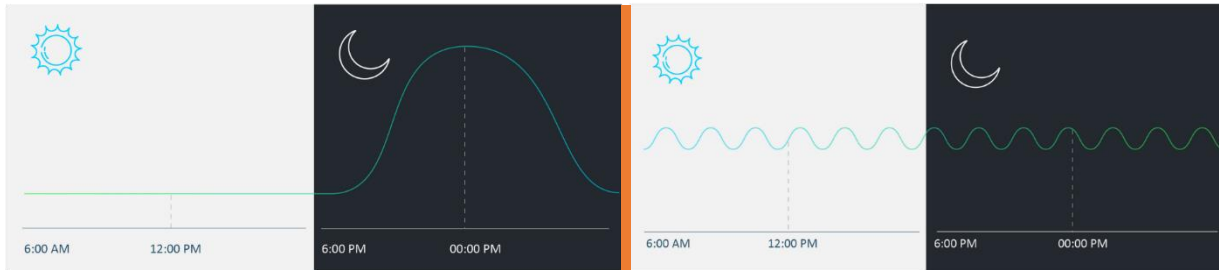
על אף השינויים המבניים והשקעת המשאבים הראשונית הנדרשת, בין היתר לצורך פיתוח הטכנולוגיה עצמה והטמעתה הכרוכה במשאבים משמעותיים, ובהם משאבים תשתיתיים, להערכת החברה מערכת טעינה אלחוטית מספקת פתרונות לרבים מהאתגרים העומדים בפני מתכנני מתקנים התפעוליים, גורמי התפעול ומקבלי ההחלטות העירוניים.

בהמשך לטבלת ההשוואה בין טעינה חוטית לטעינה אלחוטית, אחד מיתרונותיה של הטעינה האלחוטית (בין אם דינאמית, סטטית או סמי דינאמית) היא שטעינה זו פותחת בפני ציים מסחריים (אוטובוסים, משאיות חלוקה, מוניות וכיו"ב) את האפשרות לטעון את הרכב במשך שעות פעילות הצי. כך למשל, יוכל הצי לטעון באופן סטטי (בחניות או בתחנות הפזורות לאורך מסלול הצי), וגם דינאמי (על מקטע של כביש חשמלי שהצי נוסע בו באופן תדיר). טעינה מזדמנת תוכל להשתלב או להחליף את

⁶¹ [U.S. Department of Transportation, Charger Types and Speeds](#)

טעינת הלילה של ציים כמו אוטובוסים. טעינה מזדמנת תאפשר להאריך את שעות פעילות הצי, לבזר את זמן הטעינה ולהפחית את העומס על רשת החשמל, ולהקטין את גודל סוללת הרכב.

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



רשת החשמל בעת טעינת לילה בלבד

רשת החשמל עם טעינה מזדמנת לאורך היום והלילה

כמו כן, ביום 18 במרץ 2025, חשפה יצרנית הרכב הסינית BYD, טכנולוגיית טעינה קווית, המכונה "Super e-Platform", אשר צפויה, לטענתם, לתמוך בטעינה מהירה בהספק של עד 1,000 קילוואט ("טעינה מהירה" ו-"מערכת BYD", בהתאמה).⁶² בין היתר, בהתאם לפרסומים, מערכת BYD תהיה זמינה תחילה בשני דגמים ונכון לעכשיו, הטכנולוגיה מוגבלת לשוק הסיני.

עמדת החברה היא כי אין מדובר בטכנולוגיה שיש בה כדי להשפיע בצורה מהותית על עסקי החברה או להוות תחרות ישירה על פעילות החברה, וכי לכל היותר מערכת BYD מהווה פתרון משלים המיועד למקרים ייחודיים ואינו מתאים לשימוש יומיומי, אשר יכול להתקיים לצד טכנולוגיית החברה בדומה לטכנולוגיות טעינה אחרות. בתוך כך, יצוין כי בעת הנוכחית טעינה קווית נתפסת כפתרון מרכזי לרכב חשמלי, אולם לדעת החברה, הטעינה הקווית, והטעינה הקווית המהירה בפרט, **נותנות מענה מוגבל לצרכי הטעינה של ציי רכבים ושל רכבים פרטיים, המאופייין בחסמים טכנולוגיים, כלכליים ותפעוליים**, והכל כפי שמפורט להלן:

- צריכת חשמל גבוהה:** טעינה מהירה, כמוצג בפרסומים, דורשת חיבור חשמל עצום, שאינו ניתן לניהול יעיל. כך למשל, על מנת לעמוד בדרישות החשמל למערכת BYD, נדרש הספק טעינה של כ-1.2 מגה וואט, וזאת לצורך טעינה של רכב אחד. לשם המחשה, המדובר בכמות חשמל השווה לצריכת חשמל של שניים עד שלושה בתים במשך חודש שלם. כאשר מספר רכבים נטענים במקביל, הצריכה יכולה להגיע להספק של כ-4 עד 5 מגה וואט – כמות אנרגיה הדומה לצריכת חשמל של חניון שלם עם עשרות אוטובוסים חשמליים, כך למשל החניון המיועד לכ-30 אוטובוסים, אותו החברה הקימה, מתבסס על חיבור חשמל של כ-3 מגה וואט. בניגוד לכך, טעינה אלחוטית מפזרת את הצריכה לאורך היממה, מפחיתה את הלחץ על רשת החשמל, ומתעדפת שימוש באנרגיה ירוקה, מה שהופך אותה לפתרון הרבה יותר יעיל, חסכוני בחשמל ונגיש.

- עלות גבוהה לשימוש:** להבנת החברה בהסתמך על הפרסומים, עלות החיבור של מטענים קווים מהירים הינה גבוהה מאוד. כך, עבור תשתית בהספק של כ-1.2 מגה וואט, טעינה אלחוטית יכולה לאפשר טעינה סימולטנית של כ-100 רכבים פרטיים, ללא צורך בעלויות תפעול נוספות. לעומת זאת, חיבור בהספק של 1.2 מגה וואט לטעינה מהירה מיועד לטעינה של רכב אחד בלבד בכל רגע נתון, מה שהופך אותו לפתרון

⁶² <https://weibo.com/lwblive/p/show/1022:2321325144846875885892>.

יקר ולא יעיל בקנה מידה רחב. זאת ועוד, העלות של טעינה ביתית מוערכת בעלות של כ-0.5 ש"ח לקוט"ש (היינו, כ-50 ש"ח לטעינה מלאה); בעוד שהעלויות של טעינה מהירה להערכת החברה מוערכת בעלות של כ-3 ש"ח לקוט"ש, מה שמוביל לעלות של כ-300 ש"ח לטעינה מלאה, כפי 6 מהאלטרנטיבה הביתית.

- **קושי בהחזר השקעה:** להערכת החברה, המחיר הגבוה של הטעינה מהירה נובע, בין היתר, מהצורך בהשקעה משמעותית בתשתיות הנדרשות להקמת עמדות הטעינה המהירה, כאשר כלל לא ברור מהפרסומים מהו המודל הכלכלי אשר יכול לתמוך בהשקעה שכזו, ומה מידת השימושיות (Utilization) הנדרשת לצורך החזר ההשקעה. למיטב ידיעת החברה, קיימים ממצאים ביחס לחברות בתחום דומה בארה"ב ואירופה, אשר מדווחות על שיעור שימוש נמוך משמעותית מהמצופה וקושי בהחזר ההשקעה.

- **חוסר התאמה לכלי רכב מסוגים שונים:** למיטב ידיעת החברה, לטעינה מהירה קיימת מגבלה בדמות היעדר התאמה ונגישות לסוגי רכב שונים. בעוד שטעינה אלחוטית יכולה להיפרס בקלות בכבישים, חניונים ומסופי תחבורה ציבורית, התקנת טעינה מהירה צפויה לדרוש תשתית חשמל ייעודית הדורשת עלות התקנה גבוהה. בשל כך, להערכת החברה מטענים קוויים מהירים צפויים להיות מותקנים רק בתחנות קצה ולא בחניונים עירוניים או פרטיים, באופן שעשוי להגביל את השימוש בהם ולהעלות את העלויות התפעוליות שלהם.

- **שחיקה מהירה של הסוללה:** למיטב ידיעת החברה, הטעינה מהירה מביאה לשחיקה מואצת של הסוללה, אשר מהווה את אחד הרכיבים היקרים ביותר ברכב חשמלי. טעינה מהירה עלולה לגרום להתחממות יתר של הסוללה, האצת הבלאי וקיצור חיי הסוללה. לפיכך, גם בשל סיבה זו, עמדת החברה היא כי טעינה מהירה אינה יכולה להוות פתרון קבע יומיומי לצרכי הטעינה של רכב חשמלי, אלא פתרון למצבים נקודתיים ולמצבי קצה.

- **עלויות יקרות של הסוללה:** לאור הערכת החברה, לשחיקה מהירה של סוללה בה נעשה שימוש בטעינה מהירה, כמפורט לעיל, החברה מעריכה כי יצרני הרכב יצטרכו להשקיע בסוללות גדולות וכבדות יותר, באופן שעשוי להכביד על הרכב ולהעלות את מחירו במידה ניכרת. לעומת זאת, טעינה אלחוטית מציעה פתרון שמפחית את הצורך בסוללות גדולות, שכן היא מאפשרת טעינה רציפה במהלך הנסיעה ובמצבים שבהם הרכב עומד. המשמעות הישירה של הקטנת גודל הסוללה היא הפחתת עלויות הייצור של הרכבים, באופן שהופך אותם לנגישים יותר לכלכלית. אפקט זה אף משמעותי יותר בשוק התחבורה הציבורית, במשאיות ובצי רכבי משא, בהם שם הסוללה מהווה כ-40% מעלות הרכבים. בכך, טעינה אלחוטית מציעה יתרון כלכלי משמעותי ומאפשרת הפחתת עלויות הרכישה והתפעול של אוטובוסים חשמליים וצי תחבורה ציבורית.

- **קשיים בתחזוקה של מערכת טעינה מהירה:** תחזוקת מטענים קוויים מהירים עשויה להציב אתגר משמעותי, בין היתר בשל הצורך להשתמש בכבלים עבים להעברת החשמל, במערכות קירור ובמבנים ייעודיים לתשתית החשמלית. בנוסף, עמדות טעינה מהירה, בוודאי כאשר הן ברשות הציבור, חשופות לגניבות, ונדלזים ופגיעה ברכיבים יקרים, מה שמחייב השקעות מתמשכות בתחזוקה והגנה עליהן. מערכת הטעינה האלחוטית של החברה היא מערכת אשר מוטמעת מתחת לקרקע, ולכן חשופה במידה נמוכה לפגיעות.

- **פגיעה בסביבה:** מערכת הטעינה מהירה תופסת שטחים נרחבים, ועשויה להוות מפגע סביבתי משמעותי, וגם מפגע בטיחותי. לעומת זאת, המערכת האלחוטית של החברה מוטמעת בכביש באופן שאינו פוגע בסביבה, ואינו מהווה סכנה בטיחותית למשתמשי הדרך.

• **היעדר התאמה לרכב אוטונומי:** החברה סבורה כי הרכב האוטונומי הוא חלק בלתי נפרד מהענף התחבורתי, ולמיטב ידיעת החברה, טעינה אלחוטית מהווה הפתרון המוביל שצפוי לאפשר תפעול רציף ויעיל של רכבים אוטונומיים. טעינה אלחוטית כמו מערכת הטעינה של החברה היא אוטומטית, ללא צורך במגע יד אדם, בחיבור ידני או בתשתיות מסורבלות, ולכן היא יכולה לאפשר לרכבים אוטונומיים לפעול ללא השבתות או עיכובים. עולם התחבורה מתקדם לכיוון של מערכות חכמות ומקושרות, והטמעת טעינה אלחוטית תומכת במעבר זה תוך יצירת אקו-סיסטם שבו כלי רכב יכולים לנוע ולהיטען באופן חלק וללא הפרעה.

לסיכום, החברה רואה בטעינה המהירה כפתרון משלים באקו-סיסטם הנועד לאפשר את אימוץ רחב היקף של רכבים חשמליים, אשר מתאים למצבים ייחודיים ולא לשימוש יומיומי. בכוונת החברה להמשיך לפעול לפיתוח טכנולוגיית הטעינה האלחוטית, יחד עם שותפים מרכזיים בתעשיית הרכב ובטריטוריות בהן היא פועלת, ולהוביל את המהלכים לאימוץ הטכנולוגיה ברחבי העולם.

בהתאם להתפתחויות המתוארות בשוק הטעינה המהירה והפרסומים בנדון, ביום 20 במרץ 2025, פרסמה החברה דוח מידי בנושא (מס' אסמכתא: 2025-01-018845), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

8.9.2. אמצעי טעינה חוטיים דינאמיים

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

8.10. מבנה התחרות בתחום הפעילות והשינויים החלים בו

לפרטים אודות התחרות בתחום הפעילות, ראו סעיף 12 להלן.

טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי הפיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכת. האמור לעיל בהתייחס לטכנולוגיה של החברה, אופן השימוש בה וקהלי היעד הרלוונטיים אליה, משקפים את אסטרטגיית החברה ואין כל וודאות כי יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות והתחזיות לעניין שוק הרכבים החשמליים, פוטנציאל השוק והתפתחותו, פוטנציאל הפעילות של החברה, ופיתוח הטכנולוגיה של החברה, כמו גם הערכותיה בדבר יתרונות הטכנולוגיה של החברה לעומת טעינה קווית בכלל וטעינה קווית מהירה בפרט, 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 הצלחת שיווק המוצרים ו/או אי הצלחת שיתופי הפעולה המפורטים לעיל ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 להלן.

9. מוצרים בפיתוח

9.1. כללי

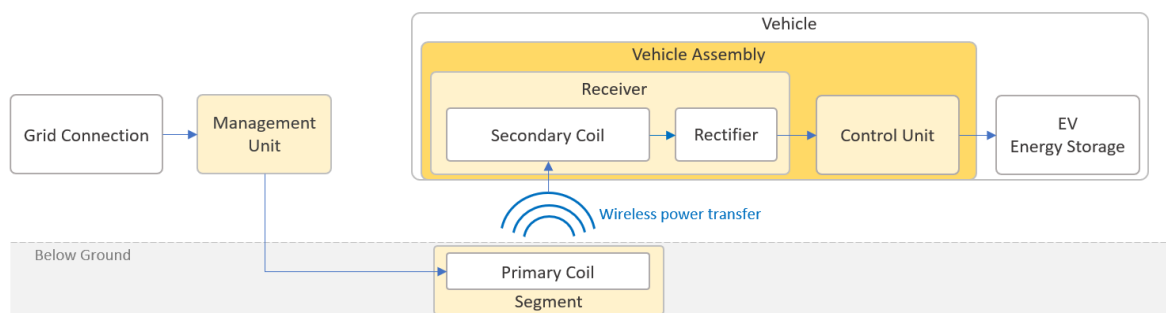
נכון למועד הדוח, החברה עוסקת במחקר ופיתוח של מערכות טעינה אלחוטיות לרכבים חשמליים - פתרונות טעינה סטטיים, סמי דינאמיים ודינאמיים לרכב חשמלי, ובפיתוח מוצרים משלימים, כמפורט בסעיף 16.1 להלן. החברה בבסיסה הינה חברת טכנולוגיה ורוב עובדיה מתמקדים בפעילות המחקר והפיתוח. מוצרי

החברה הינם פרי פיתוח ארוך שנים ונמצאים בשיפור מתמיד, תוך הרחבת היכולות שלהם, בהתאם למשוב שמתקבל מהלקוחות, השותפים, הפיילוטס ומהתפתחויות בעולם הטעינה האלחוטית.

כמפורט בסעיף 8.6.5 לעיל, החברה פועלת בתאימות לתקנים רבים בתחום פעילותה, משתתפת ואף מובילה בוועדות תקינה בשלל היבטים הקשורים למוצרי החברה, במטרה לעצב את הסטנדרטים בתחום, מוצרי החברה עומדים ומפותחים בתאימות מלאה לכל דרישות התקנים הרלוונטיים באיחוד האירופאי.

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

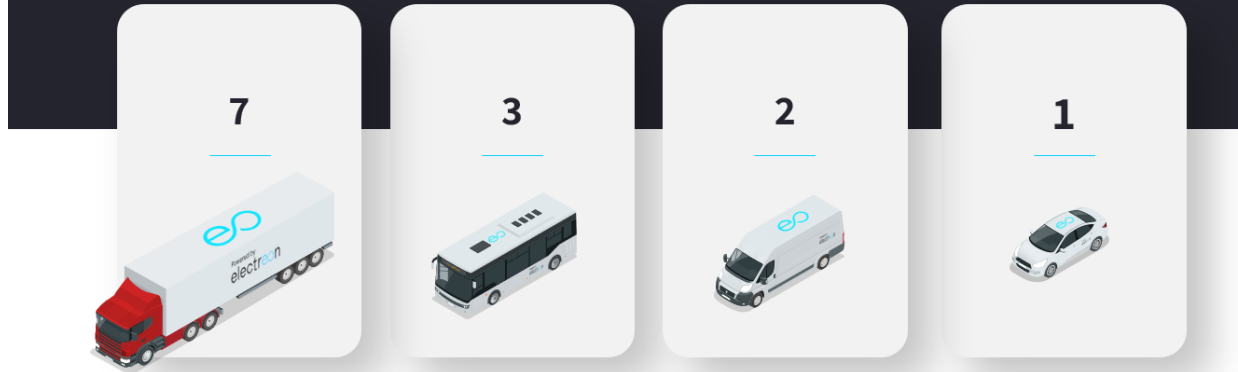
Energy Flow Diagram



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

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

מספר מקלטים על פי סוג הרכב



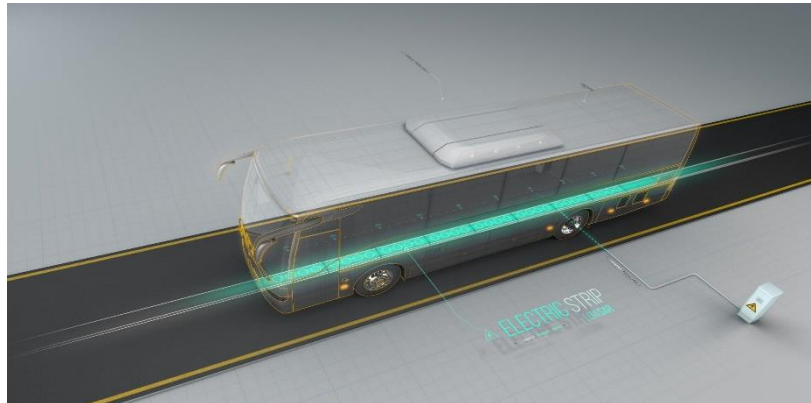
נכון למועד הדוח, החברה משקיעה מאמצים בהמשך הפיתוח והאופטימיזציה של שלוש טכנולוגיות טעינה, מהן נובע תיק מוצרים רחב:

- דינאמי** - פתרון המיועד לטעינת כלי רכב בתנועה, כאשר הטעינה מתבצעת על מסלול הנסיעה היומיומי.
- סמי דינאמי** - טעינה תוך כדי האצה או האטה המאפשרת Opportunity Charging (טעינה לאורך היום בנקודות מפתח) ברמזורים, תחנות אוטובוס, תמרורי עצור.
- סטטי** - פתרון המיועד לטעינה נייחת במסופי אוטובוסים, חניוני ציי רכבי שילוח, חניוני משאיות חלוקה, תחנות מנוחה, חניונים, חניות פרטיות וכדומה.

כמפורט בסעיף 3 לעיל, בשלב הראשון, החברה מייעדת את הפתרונות המוצעים על ידה, ככל שיושלם פיתוחם בהצלחה, לשווקים המיועדים של מוצרי החברה. החברה פועלת להטמיע את מוצריה על כל סוגי הרכבים החשמליים, לרבות ובדגש על רכבי נוסעים (Passengers Vehicles), בין אם על ידי התקנה על רכבים קיימים (Aftermarket kit) או על ידי הטמעת מוצריה על רכבים חדשים ישירות מיצרן הרכב, באופן שיאפשר הפצת מוצרי החברה בסדרי גודל משמעותיים. כמו כן, בטווח הבינוני-ארוך, מתכוונת החברה לפעול לצורך קידום פריסת הטכנולוגיה בכבישים עירוניים ובינעירוניים ובמיקומים מתאימים, כך שתוכל להציע את הטכנולוגיה שלה לכל משתמשי הרכבים החשמליים.

9.2. מערכת הטעינה

בתרשים להלן ניתן לראות דוגמה למערכת הטעינה החשמלית האלחוטית שהחברה מפתחת נכון למועד הדוח:



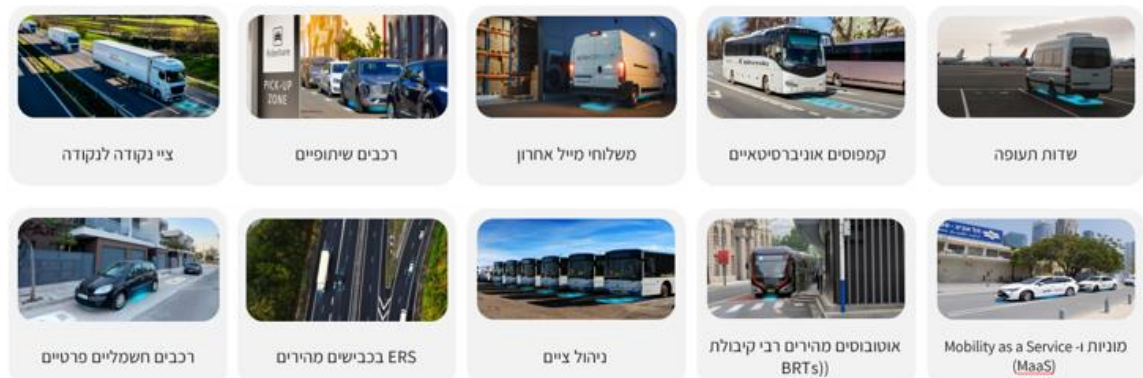
להלן תרשים סכמתי של מערכת טעינה חשמלית האלחוטית של החברה:



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

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

9.3. תיאור השווקים המיועדים של מוצרי החברה



9.3.1. ציי אוטובוסים עירוניים

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



החברה שואפת להציע פתרון טעינה מלא, המותאם לצרכי הייחודיים של מפעיל הצי, לאחר ניתוח דרישותיו התפעוליות.

9.3.2. קמפוסים אוניברסיטאיים

אוניברסיטאות רבות מפעילות ציי תחבורה משלהן, היכולים לכלול אוטובוסים ורכבים נוספים, אשר נוסעים במסלולים קבועים ברחבי האוניברסיטה. לראיית החברה, טעינה אלחוטית דינאמית, סמי דינאמית וסטטית יכולה לספק את צורכי הטעינה של רכבי הקמפוס תוך הפחתת העלות הכוללת לצי.



9.3.3. אוטובוסים מהירים רבי קיבולת - BRT

ניתן למקם באופן אסטרטגי קטעי כביש חשמליים לטעינה דינאמית וסמי דינאמית במקטעים ספציפיים לאורך נתיב הנסיעה כדי לתמוך במספר רב של קווי BRT, אשר נוסעים בנתיבים קבועים המיועדים להם.



9.3.4. ציים של רכבי משלוחים Last Mile (משאיות חלוקה עירוניות)

רכבים אלו מתאפיינים בכך שהם מבצעים נסיעות בטווחים יחסית קצרים ובכך שאינם פועלים 24/7, מה שמאפשר להם זמן להיטען במרכזי הלוגיסטיקה או ההפצה. בראיית החברה, הפתרונות הסטטיים של החברה הם אידיאליים לפעילות רכבים מסוג זה, כאשר הם יכולים להיטען בזמן העמסה או פריקת סחורה, או בזמן החנייה בסוף המשמרת. ליתרונות טכנולוגיית החברה ביחס לתחליפים הזמינים בשוק, ראו סעיף 8.9 לעיל.

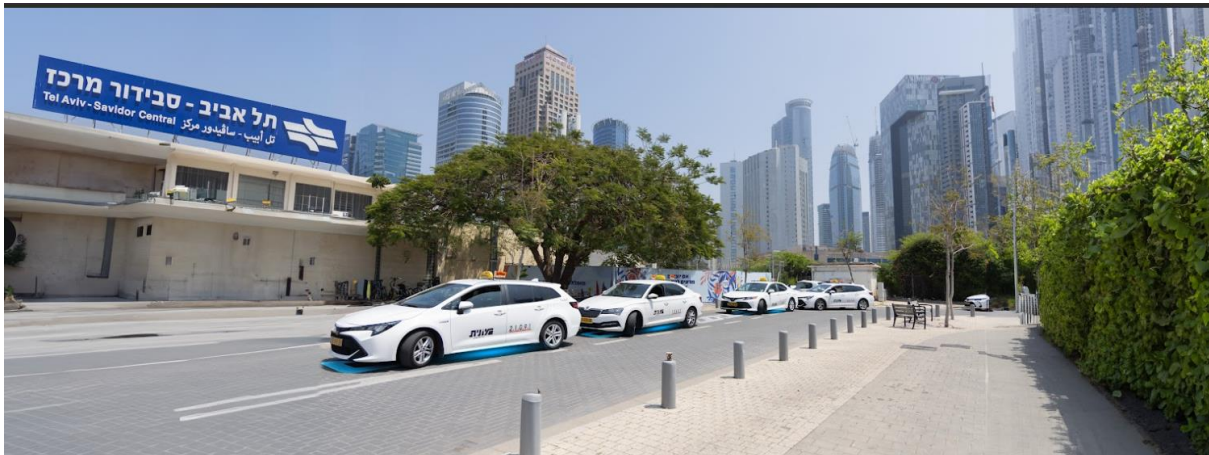


9.3.5. מוניות ו-MaaS (Mobility as a Service)

אחת הסוגיות שמקשות על המעבר למוניות חשמליות היא העובדה שטווח הנסיעה היומי של מונית עירונית עשוי להיות גדול מקיבולת הסוללה שלה, בין אם המונית מונעת על ידי נהג אחד ובין אם על ידי מספר נהגים העובדים במשמרות. הקצאת זמן לטעינה בשעות הלילה או בין המשמרות, פירושה אובדן הכנסות פוטנציאליות עבור הנהגים ו/או המפעיל. כמו כן, לעיתים קרובות מפעילי ציים משותפים אינם שוכרים או מחזיקים בבעלותם חניונים לשימוש רכבי הצי ונאלצים להסתמך על תחנות טעינה ציבוריות. בנוסף, ערים רבות מתקשות ואף נרתעות מפריסת תחנות טעינה במרכזן, באופן

שמאלץ את נהגי המוניות לנסוע מחוץ לאזור השירות הראשי שלהם על מנת לטעון את רכבם ולאבד לקוחות פוטנציאליים חדשים.

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



9.3.6. ציי נקודה לנקודה (P2P)

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

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



9.3.7. שדות תעופה

קיים מגוון נרחב של רכבים חשמליים הנוסעים בשדות התעופה ובהן ציי מוניות, וואנים, אוטובוסים, ושאטלים. שילוב בין טעינה דינאמית, סמי-דינאמית וסטטית במיקומים אסטרטגיים לאורך שדה התעופה יוצר בסיס טעינה משותף ממנו יכולים ליהנות כלל הציים הפועלים בשדה.



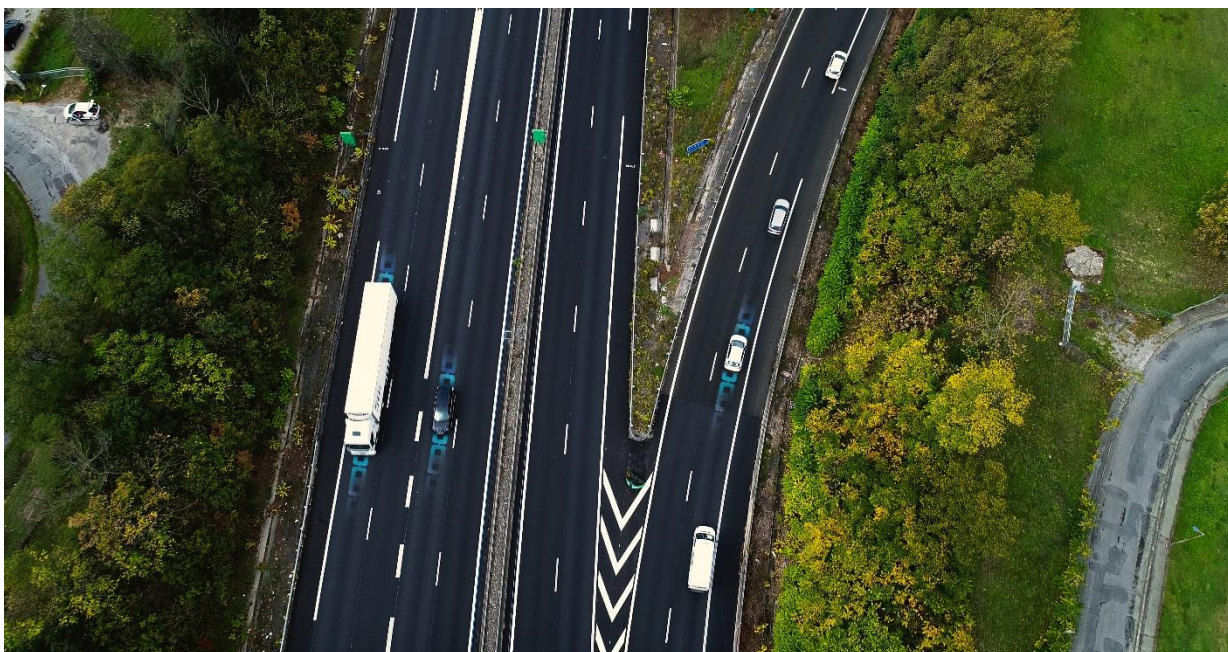
9.3.8. רכבים שיתופיים

בערים רבות ובייחוד בערים צפופות עם מקומות חנייה מוגבלים, ישנם ציים הולכים וגדלים של רכבים שיתופיים. טעינה סטטית במקומות החניה של הרכבים, יכולה לשפר את יעילות ונוחות השימוש של משתמשים, בכך שהרכב יהיה טעון ומוכן לקראתם. הדבר אף יקל רבות על מפעילי ציים אלה, שכן הטעינה תתבצע באופן אוטומטי ללא צורך בהשקעת משאבים תפעוליים.



9.3.9. כבישים מהירים - ERS

טעינה אלחוטית דינאמית בכבישים מהירים, צפויה לאפשר למגוון לכל הרכבים החשמליים הנוסעים בכביש להטען בו זמנית בעת נסיעה.



9.3.10. מוצרים ללקוחות רכבי נוסעים פרטיים (Passengers Vehicles) B2C

כמפורט לעיל, קיימת מגמה הולכת וגוברת של מעבר לשימוש ברכבים חשמליים, גם בקרב הנהגים הפרטיים ברכבי נוסעים. נכון למועד הדוח, דרך המלך לטעינת הרכבים האמורים היא באמצעות טעינה קווית (על חסרונותיה של הטעינה הקווית, ראו בהרחבה בסעיף 8.2.2 לעיל). בהמשך לשיתוף הפעולה עם חברת טויוטה וחברת דנסו בקשר עם פיתוחה של מערכת טעינה אלחוטית לרכבים קיימים (Aftermarket Kit) וחדשים (Integrated Solution) (ראו סעיף 25.1 להלן), ובהינתן שהפיתוח הנובע מהסכם זה יושלם ויוביל לייצור תעשייתי של המערכת החדשה, אזי שבטוח הבינוני מעריכה החברה כי תתאפשר התקנה של המערכת החדשה על רכבים פרטיים, לשימוש ציבור הנוסעים הרחב, במתכונת של Business to Costumer.



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

הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

10. לקוחות

10.1. במהלך שנת הדוח החברה הרחיבה את מאמצי הפיתוח העסקי שלה בטרטוריות בהן החברות הבנות שלה כבר פעלו (שבדיה, ארה"ב וגרמניה), וכן ביססה את מעמדה בטרטוריות נוספות בהן הקימה החברה חברות בנות נוספות, כגון בצרפת, סין ויפן. בנוסף, החברה הרחיבה את נוכחותה גם בטרטוריות נוספות בהן טרם הקימה חברות בנות, כגון נורבגיה, תוך יצירת שיתופי פעולה אסטרטגיים חדשים והגברת פעילותה בשווקים אלו. בתקופה זו העמיקה את דריסת הרגל שלה גם בישראל, יצרה שותפויות אסטרטגיות חדשות וחזקה שותפויות אסטרטגיות קיימות עם גופים ציבוריים ופרטיים.

בכל אחת מהטרטוריות בהן פועלת החברה, מיישמת החברה תוכנית חדירה עסקית הממוקדת בשווקי היעד. התוכנית נועדה למקסם את הנוכחות העסקית ואת הזדמנויות הצמיחה, תוך יצירת ערך משמעותי ללקוחות. פעילות החברה כוללת בין היתר:

פנייה יזומה ללקוחות פוטנציאליים – יצירת קשר ישיר עם גורמים מובילים בתעשייה, עיריות, מפעילי תחבורה ושותפים אסטרטגיים.

הגשה למכרזים רלוונטיים – הגשה למכרזים ממשלתיים ופרטיים בהם לטכנולוגיית החברה יש יתרון תחרותי.

נוכחות בכנסים מרכזיים – השתתפות פעילה בכנסים מקצועיים ופורומים בינלאומיים להרחבת המודעות והגברת שיתופי פעולה.

הובלת ביקורי לקוחות באתרי טעינה אלחוטיים של החברה ברחבי העולם – חשיפת מקבלי ההחלטות והלקוחות לפרויקטים של טעינה אלחוטית של החברה, להמחשת יתרונות הטכנולוגיה בזמן אמת.

פעילות זו מאפשרת ביסוס חזק של החברה בשווקים חדשים, יצירת יתרון תחרותי, והאצת תהליכי אימוץ הטכנולוגיה בקרב לקוחות ושותפים פוטנציאליים.

10.2. כחלק מתהליך המעבר של החברה לביצוע פרויקטים בעלי אופי מסחרי משמעותי (להבדיל ממחקרי גרידא), יובא להלן פירוט של לקוחות החברה, עמם ביצעה או מבצעת החברה פרויקטים שמהווים, לראייתה, את הבסיס להתרחבות משמעותית של פעילותה המסחרית בהמשך:

10.2.1. **פרויקט המטרונית** - בהמשך לקבלת הודעה מחברת חוצה ישראל בע"מ ("חוצה ישראל") לפיה ועדת המכרזים וההתקשרויות של חוצה ישראל החליטה כי בכוונתה להתקשר עם החברה ב"פטור ספק יחיד", ביום 3 בנובמבר 2024, חתמה החברה על הסכם עם חוצה ישראל, לפיו החברה תתכנן, תפרוס ותתחזק כביש המאפשר טעינה דינמית אלחוטית וסטטית על תוואי המטרונית בחיפה. על פי ההסכם, החברה תשמש כספק יחיד עבור חוצה ישראל לתקופה של 36 חודשים, במסגרתה תתקיים תקופת הפעלה אשר תיערך כ-12 חודשים, שכן תקופה זו ניתנת להארכה ב-24 חודשים נוספים. החברה תהיה אחראית על תפעול ותחזוקת הפרויקט, בתמורה לסך של כ-15.8 מיליון ש"ח. במסגרת פרויקט המטרונית, הממומן על ידי משרד התחבורה, טכנולוגיית החברה תותקן על חמישה אוטובוסים מסוג Golden Dragon, עבור חברת סופרבוס הסעים ותיור בע"מ, ותיבדק תרומת מערכת הטעינה האלחוטית

של החברה לייעול צי ה-BRT של המטרונית, בין היתר, בהיבטים הלוגיסטיים, האנרגטיים והתפעוליים, וזאת כהכנה לפריסה נרחבת יותר ולקראת מעבר מלא של הצי לאוטובוסים חשמליים. לפרויקט המטרונית 5 קווים, שאורכם המצטבר הוא כ-104 ק"מ, והיא משרתת את הקריות, מפרץ חיפה, העיר התחתית, הדר, מערב חיפה, נשר ויגור, ובימים אלה מבוצעות עבודות להארכה של המטרונית גם לדרום מערב חיפה ולטירת הכרמל. לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים מהימים 26 במאי 2024 ו-3 בנובמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-053913, 2024-01-613309, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.2. פרויקט UCLA - ביום 23 באוקטובר 2024, נודע לחברה באמצעות החברה הבת בבעלות מלאה שלה בארה"ב, Electreon Wireless Inc., כי היא זכתה בפרויקט משותף עם אוניברסיטת UCLA בעיר לוס אנג'לס, קליפורניה, במסגרתו יותקנו מערכות טעינה דינמיות וסטטיות שפיתחה החברה בשלל מיקומים ברחבי הקמפוס.

כחלק מהפרויקט מתוכנן להעביר את שירות ההיסעים של האוניברסיטה, הנקרא "BruinBus" ל-100% חשמלי. לצורך כך ירכשו על ידי UCLA 9 אוטובוסים חדשים עליהם תותקן מערכת הטעינה האלחוטית שפיתחה החברה, ובנוסף 5 אוטובוסים חשמליים קיימים, הנטענים בטעינה "קווית", ישודרגו למערכת טעינה אלחוטית של החברה. 14 האוטובוסים האמורים, המיוצרים על ידי יצרניות מובילות בשוק האמריקאי, יספקו שירותי היסעים לכל אורך שעות היום לסטודנטים ולציבור הרחב, וזאת באמצעות התקנת מערכת טעינה סטטית במספר מקומות עצירה מרכזיים, והתקנה של מערכת טעינה דינאמית בנקודות אסטרטגיות לאורך מסלול הנסיעה.

נוסף על האמור לעיל, החברה תספק שירותי תפעול ותחזוקה של מערכת הטעינה למשך כ-3 שנים, כאשר המועד המדויק לתחילת ביצוע הפרויקט, כמו גם שלבי הביצוע, יקבעו בהמשך במסגרת ההסכמים המפורטים אשר צפויים להיחתם בהמשך להודעת הזכייה. היקפו של הפרויקט, לרבות המימון בעבור רכישת האוטובוסים החשמליים וביצוע עבודות התשתית הנדרשות, עומד על סך של כ-35 מיליון דולר, כאשר בעבור מערכת הטעינה והשירותים שתספק החברה, צפויה לקבל מימון של כ-4.25 מיליון דולר מרשות התחבורה של קליפורניה. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 27 באוקטובר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-611864), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.3. אלקטרה אפיקים – נכון למועד הדוח, פועלים בפרויקט 23 אוטובוסים, אשר בהתאם לתוצאות הבדיקות בקשר עם אוטובוסים אלה נמצא כי טווח הנסיעה של כל אוטובוס עלה בכ-100 ק"מ, ביחס לאשכולות אחרים בהם פועלים אוטובוסים חשמליים עם מערכת טעינה קווית. הרחבת טווח העבודה והנסיעה של האוטובוסים מתאפשרים הודות לטעינתם על ידי מערכות החברה במהלך שעות היום, עם כניסתם לטרמינל בסיום סבב של העלאת והורדת נוסעים, כאשר ממועד העלייה למשטח הטעינה האוטובוס מתחיל להיטען בתוך 3 שניות, ומתאפשר ניצול של כ-98% מזמן שהאוטובוס נמצא בטרמינל לצורכי טעינה (Uptime).

לפרטים אודות הפרויקט ראו דוחות מידיים מימים 5 במאי 2022, 22 בנובמבר 2023 ו-25 בספטמבר 2024 (מס' אסמכתאות: 2022-01-057976, 2023-01-105622, ו-2024-01-605612 בהתאמה), סעיף 16.2.4 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022, וסעיף 16.3.9 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.4. פרויקט טרונדהיים בנורבגיה – בפרויקט זה יפעלו שני אוטובוסים המשמשים להדגמה ולבדיקה של הטכנולוגיה של החברה. בנוסף, צפויים לפעול במסגרת פרויקט החשמול העתידי (לגביו, למיטב ידיעת החברה, צפוי לצאת מכרז נפרד), כ-58 אוטובוסים עד לשנת 2028 ו-250 אוטובוסים עד לשנת 2030, והכל בהתאם לתנאים שיפורטו במכרז שעתיד להתפרסם. כמו כן, בהתאם לדוח בדבר ביצועי מערכות החברה בפרויקט, להערכת החברה, המערכת שפיתחה תביא לחיסכון חד פעמי של כ-240 אלף דולר ביחס לפעילותו של כל אוטובוס. בנוסף, כחלק מפיתוח המוצר עבור הפרויקט, החברה פיתחה פתרון טעינה אלחוטי מתקדם המיועד לתחבורה ציבורית בנתיבים ייעודיים עם מסלולים קבועים (BRT). פתרון זה מיושם בהצלחה במסגרת הפרויקט, כאשר מדוח שנערך על ידי מנהל פעילות החברה במדינות הנורדיות, עולה כי ביצועי המערכת עלו באופן משמעותי על דרישות המכרז המקוריות. לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים שפרסמה החברה מהימים 20 ביוני 2023, 23 בספטמבר 2024 ו-25 בספטמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2023-01-067641, 2024-01-604942 ו-2024-01-605612, בהתאמה) וכן סעיף 18.3.15 לדוח השנתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.5. פרויקט UPS – ביום 22 במאי 2024, חתמה החברה על הסכם עם חברת הלוגיסטיקה המובילה בעולם, UPS, בקשר לפרויקט במסגרתו תותקן מערכת הטעינה האלחוטית של החברה במחסן הלוגיסטי של UPS שבדטרויט, משיגן (בסעיף זה: "**הפרויקט**"). הפרויקט יעשה בשיתוף פעולה עם יצרנית רכב חשמלי מסחרי המספקת רכבים מסחריים ל-UPS, ובמסגרתו יודגמו ביצועי המערכת ואת היתרונות התפעוליים הטמונים בשימוש בטכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה, בשני היישומים שלה, הדינאמי והסטטי, בין היתר, עבור חברות בעלות צי רכב גדולים עם שטח תפעולי צפוף. כך, במסגרת הפרויקט, צפויות להיות מוקמות עמדות טעינה אלחוטיות סטטיות במתחם UPS, בהם ייטענו הרכבים תוך כדי שגרת היום התפעולית שלהם, וגם במהלך הלילה. רכבים אלה, אשר יישאו את מערכת הטעינה האלחוטית של החברה, צפויים גם להיטען במהלך היום, תוך כדי נסיעה, בכביש החשמלי הדינאמי שהוקם בשנת 2023 בדטרויט, משיגן – שהוא הכביש החשמלי הראשון בארה"ב – כחלק מהפרויקט של החברה עם משרד התחבורה של משיגן MDOT. הפרויקט מציג את הסינרגיות הנובעות משילובם של שחקנים שונים: UPS, כענקית לוגיסטיקה המחזיקה צי רכבים עצום; XOS המייצרת רכבים מסחריים המשרתים את השוק הלוגיסטי; מדינת משיגן אשר מובילה את שוק הרכב בארה"ב ואשר תומכת בטכנולוגיית הטעינה האלחוטית בכך שהיא מעמידה את הכביש החשמלי הציבורי לטובת חברות שילוח, מתוך שאיפה לתת ערך לכל השחקנים המעורבים ולבסס מודל עסקי שיוכל בעתיד לשרת מספר גבוה של משתמשים ולפעול במשך 12 חודשים, וימומן על ידי שני גורמים – משרד משיגן לניידות וחשמול עתידית (OFME), ומשיגן סנטרל (Michigan Central), מרכז ללא מטרות רווח לחדשנות בעולם הניידות. במסגרת ההסכם עם הגורמים המממנים, גורמים אלה יעמידו ביחד מימון של כ-350 אלפי דולר לטובת הפרויקט ואשר צפוי לכלול התקנה של עד שלוש עמדות טעינה אלחוטית במתקני UPS, אינטגרציה עם רכבי XOS ושירותי תפעול ותחזוקה לפרויקט. במהלך שנת 2024 החברה התקשרה בהסכמים נפרדים עם השותפים שלעיל. כמו כן, במהלך תקופת הדוח החלה החברה בביצוע אינטגרציה בין מערכת הטעינה והרכב שישתף בפרויקט, ובביצוע עבודות תכנון פריסת המערכת במתחם UPS.

לפרטים נוספים, ראו דוח מידי בעניין הכביש החשמלי הראשון בארה"ב, מיום 1 בפברואר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-012387), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה, וכן פירוט בסעיף 11.1.2 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023. כמו כן, ראו דוח מידי בעניין ההסכם עם UPS, מיום 22 במאי 2024 (מספר

אסמכתא : 2024-01-050374) ודוח מידי בדבר עדכונים לקראת כנס משקיעים מיום 25 בספטמבר 2024 (מס' אסמכתא : 2024-01-605612), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

לפרטים נוספים אודות הפרויקטים השונים של החברה, ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים.

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

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

11. שיווק והפצה

11.1. במהלך תקופת הדוח, החברה חיזקה וביססה את פעילות השיווק וההפצה שלה באמצעות בניית צוות שיווק ייעודי ופיתוח אסטרטגיית Go-To-Market מפורטת. לאחר גיבוש האסטרטגיה, הצוות יצר פלטפורמות וחומרים שיווקיים שנועדו לתמוך ביישומה, תוך התאמה לקהלי היעד והשווקים הרלוונטיים. בנוסף, הצוות עבד על הטמעה ודיוק של מערכת ה-CRM, במטרה לייעל את תהליכי ניהול הלקוחות ולשפר את יכולות השיווק והמעקב אחר הזדמנויות עסקיות.

במהלך שנת 2024, התמקדה החברה בהרחבת הנוכחות הגלובלית, חיזוק המודעות לטכנולוגיית הטעינה האלחוטית, ובניית קשרים עם שותפים אסטרטגיים. הפעילות השיווקית באה לידי ביטוי במספר אפיקים מרכזיים:

החברה השתתפה באירועים בינלאומיים מרכזיים, שם הציגה את הטכנולוגיה שלה בבמות המרכזיות בכנסים ותערוכות מובילות בתחומי הרכב, האנרגיה והתחבורה החכמה. לצד זאת, נערכו ביקורים וסיורים מקצועיים בפרויקטים פעילים ברחבי העולם, בהם הודגמה הטעינה האלחוטית בפני לקוחות פוטנציאליים, כגון יצרני רכב, גופי ממשל, מפעילי תחבורה ציבורית ולקוחות קצה נוספים. החברה גם הרחיבה את החשיפה של פרויקטים מובילים באמצעות פעילות יחסי ציבור אינטנסיבית, פרסום במדיה בינלאומית, וחיזוק הנוכחות התקשורתית באירופה ובארה"ב.

במקביל, החברה השקיעה רבות בהפקת תוכן שיווקי מקצועי וממוקד, הכולל סרטוני הדגמה, מסמכים טכניים ומאמרים מקצועיים, שנועדו להנגיש את יתרונות הטעינה האלחוטית לקהלים מגוונים. הפעילות

הדיגיטלית תוגברה משמעותית, תוך הדגשת מקרי בוחן והצגת היתרונות העסקיים, הסביבתיים והתפעוליים של פתרונות החברה.

11.2. אסטרטגיית השיווק של החברה לשנת 2025 מתמקדת בצמיחה גלובלית מבוססת דאטה, חיזוק מעמדה של החברה כמובילת שוק בתחום הטעינה האלחוטית, והרחבת הנוכחות בקרב קהלי יעד אסטרטגיים. שילוב בין מיתוג חזק, קמפיינים ממוקדים, והשתתפות באירועים גלובליים יתמוך, להערכת החברה, בהשגת מטרות אלה.

פעילויות שיווק מרכזיות לשנת 2025 :

תוכנית אירועים שנתית – כוללת ייזום והובלה של פרויקטים והשקות לצד השתתפות בכנסים מרכזיים בתעשייה.

השקת אתר ממוקד לקוח – יצירת פלטפורמה דיגיטלית המשפרת את חוויית המשתמש ומנגישה מידע רלוונטי.

פיתוח אסטרטגיה לחדירה לשווקים חדשים – יצירת פעילות שיווקית ממוקדת להדגשת יתרונות הטכנולוגיה בפני לקוחות פוטנציאליים.

פעילויות שיווקיות למיצוב החברה כמובילת דעה גלובלית – בין היתר על ידי פרסום תכנים מבוססי נתונים, כולל מאמרים וניירות עמדה; חיזוק הנוכחות בתקשורת הבינלאומית; הגברת הנראות בפלטפורמות דיגיטליות.

הגדלת ההזדמנויות העסקיות – יצירת "לידים" אורגניים וממומנים להרחבת פעילות החברה בשווקים המרכזיים.

אסטרטגיה זו תתמוך להערכת החברה בהעמקת הקשרים עם שותפים קיימים, יצירת שיתופי פעולה חדשים, והגדלת נתח השוק של החברה בתחום הטעינה האלחוטית.

11.3. שיווק בארה"ב

מאז פתיחת הפרויקט במישיגן – הכביש הציבורי האלחוטי הראשון בארה"ב בסוף 2023 – הפך האתר למוקד התעניינות משמעותי. אנשי ממשל, חברות ממשלתיות ופרטיות, ומובילי דעה⁶³ הגיעו למקום כדי ללמוד מקרוב על יתרונות הטעינה האלחוטית ולבחון אפשרויות ליישום הטכנולוגיה במדינות נוספות. כמו כן במהלך תקופת הדוח החברה הרחיבה את צוות הפיתוח העסקי בארה"ב, במטרה להעמיק את הפעילות ולהרחיב את ההזדמנויות העסקיות במדינות היעד. פעילות זו נועדה לקדם שיתופי פעולה אסטרטגיים, להשתלב ביוזמות תחבורה מתקדמות ולחזק את מעמד החברה כמובילה בתחום הטעינה האלחוטית בצפון אמריקה. לראייה, במהלך השנה האחרונה הכריזה החברה על שני פרויקטים חדשים בארה"ב, כמפורט בסעיף 10.2.5 לעיל אודות פרויקט UPS ובסעיף 10.2.2 לעיל אודות פרויקט UCLA.

⁶³ ראו ראיון בפרויקט במישיגן שנערך עם מהנדסים מ [MUNRO LIVE](#).

11.4. שיווק באירופה

באירופה, פרויקטי הטעינה האלחוטית של החברה ממשיכים למשוך עניין גובר מצד לקוחות פוטנציאליים, גורמי ממשל וחברות פרטיות, הרואים בטכנולוגיה פתרון חדשני לתחבורה חשמלית.

במהלך שנת 2024, פרויקט "זירת העתיד" באיטליה אירח מבקרים רבים, בהם לקוחות פוטנציאליים ויצרניות רכב, שהתעניינו בהיתכנות הטכנולוגיה ובהשתלבותה במערכות תחבורה קיימות.

פרויקט טרונדהיים בנורבגיה מעורר עניין רב בקרב חברות תחבורה נורבגיות, אשר עוקבות אחר התקדמותו, לצד משלחות מקצועיות שמגיעות ללמוד על הטכנולוגיה ולבחון את יישומה. במהלך 2025, צפויה להגיע משלחת רשמית מטעם אחת מוועדות UITP לצורך הכרות מעמיקה עם הפתרון ויישומו בתחבורה ציבורית.

בפרויקט CAYD בצרפת, כבר בשלבי פריסת תשתיות הטעינה, הגיעו לביקור חברות המתמחות בהקמת כבישים ובניהול כבישי אגרה, מתוך מטרה להתרשם מהטכנולוגיה ולבחון את אפשרויות הטמעתה בפרויקטים נוספים. במהלך שנת 2025, צפויים ביקורים נוספים של לקוחות פוטנציאליים וגורמים מקצועיים, המעוניינים ללמוד מקרוב על הפתרון ולבחון את יישומו בשווקים שונים.

11.5. בנוסף לאמור לעיל, מעסיקה החברה עובדים בחברות הבנות בשבדיה, גרמניה, ארה"ב וצרפת וכן יועצים במזרח אסיה, אשר, בין היתר, אמונים על פיתוח עסקי ושיווק מערכות החברה בטריטוריות אלו. נציגים אלו פונים אל לקוחות פוטנציאליים כגון עיריות, מפעילי תחבורה ציבורית ומשאיות, מפעלים וגורמים אחרים, במטרה לפתח קשרים שיובילו להתקנת מערכות טעינה אלחוטית של החברה בצורה מסחרית. בין השאר, נציגי החברה ניגשים למכרזים רלוונטיים, לרבות מכרזי חדשנות ומכרזים להתקנות מסחריות. כמו כן, משתתפים נציגי החברה במגוון כנסים בהם הם חושפים את פתרון החברה לקהלים רחבים.

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

12. תחרות

12.1. כיום, רכבים חשמליים נטענים על ידי מערכות טעינה קוויות סטטיות (לסקירה אודות השוני בין טכנולוגיית החברה לאמצעי טעינה קווים סטטיים, ראו סעיף 1.1.1 לעיל). יתר פתרונות הטעינה, בהם

יעסוק סעיף זה, נמצאים עדיין בפיתוח, והחברה רואה בפתרונות שלהן כפתרונות אשר מתחרים עם הפתרון שלה, והכל כפי שיפורט כדלקמן.

12.2. למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח, קיימות מספר חברות המפתחות טכנולוגיית טעינה חשמלית אלחוטית, המהוות מתחרות ישירות של החברה, אך מספרן הוא מצומצם, ולראיית החברה קיים הבדל מהותי בגישותיהן וביכולות הטכנולוגיות שלהן; בשוק אליו הן פונות; בהתאמת פתרון לקהל היעד שלהן; ובאסטרטגיית כניסתן לשוק, בהשוואה לחברה.

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

בין מתחרותיה הישירות של החברה ניתן לציין את החברות והארגונים הבאים:

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

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

Elonroad - למיטב ידיעתה של החברה, Elonroad הדגימה פתרון טעינה של מוליכות דינאמית בשבדיה, בפיילוט אחד משנת 2019 עם אוטובוס. כמו כן היא עתידה להשתתף בפיילוט שני, בפרויקט Charge as you Drive בצרפת, ולהדגים את הטעינה האלחוטית שלה במסגרת הפרויקט. בהקשר זה יצוין, כי למיטב ידיעת החברה, Elonroad מתעכבת בביצוע הפרויקט. בשנה האחרונה Elonroad הכריזה על פיילוט עם אוניברסיטת לונד, וכן על פיילוט עם חברת Kalmer באורך 200 מטר. למיטב הבנת החברה אין ל-Elonroad שותפויות פומביות עם יצרניות רכב.

Elways – למיטב ידיעתה של החברה, Elways (ככל שהיא עדיין פעילה) מדגימה פתרון טעינה של מוליכות דינאמית בשני פיילוטים בשבדיה משנת 2020.

12.2.2. קטגוריית הטעינה החשמלית הדינאמית האלחוטית (כביש חשמלי אלחוטי)

ENRX (בעבר נקראה Evology ו-IPT Technology) – למיטב ידיעת החברה, ENRX הקימה פרויקט דינאמי אחד באורך 80 מטר בגרמניה, לצד פרויקט בבליה, וחתימה על הסכם במהלך שנת 2023 להקמת פרויקט בפלורידה. למיטב ידיעת החברה, ENRX לא הכריזה על פרויקט כלשהו בשנה האחרונה.

Magment – למיטב ידיעת החברה, Magment נמצאת בשלבי הערכה, פיתוח ומחקר ראשוניים, ואין לה עדיין פיילוט בדרך פרטית או בכביש ציבורי. בשנת 2024, Magment הודיעה על השתתפות בפרויקט משותף עם אוניברסיטת פרדו ומחלקת התחבורה של אינדיאנה (INDOT) לפיתוח כביש טעינה אלחוטי באמצעות בטון מגנטי. מטרת היוזמה היא לאפשר טעינה דינמית לרכבים חשמליים, במיוחד למשאיות בינוניות וכבדות, תוך כדי נסיעה על הכביש. נכון לעכשיו, הפרויקט נמצא בשלב הבדיקות וניתוח ההיתכנות, כאשר קטע כביש באורך רבע מייל נמצא בתהליכי הערכה במתקן מחקר

בווסט לאפייט, אינדיאנה. יישום הפרויקט בקנה מידה מלא יהיה תלוי בהצלחת הניסויים. לאור האמור לעיל, ולמיטב ידיעת החברה, Magment נמצאת בשלבים מוקדמים של הוכחת יכולת טכנולוגית.

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

בנוסף לאמור לעיל, למיטב ידיעת החברה קיימות מספר חברות נוספות, ארגונים ואוניברסיטאות, הנמצאים בשלבי מחקר ופיתוח ראשוניים של טכנולוגיית טעינה דינאמית אלחוטית, ביניהן Integrated Laboratory ORNL ; Oak Ridge National ; Roadways, ואוניברסיטת Purdue.

12.2.3. קטגוריית הטעינה החשמלית האלחוטית הסטטית

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

HEVO – למיטב ידיעת החברה, HEVO מספקת פתרון טעינה חשמלית אלחוטית סטטית לרכבים קטנים, במצב סטטי; מוצריה מסוגלים לטעון רכבים עם דרישת כוח נמוכות יחסית (בין 7 ל-24 קילוואט); והיא אינה מספקת, למועד הדוח, פתרון טעינה אלחוטי לציים מסחריים או לציי תחבורה ציבורית. בשנה האחרונה הכריזה HEVO על פרויקט שיאפשר חשמול של 24 קילוואט.

InductEV – למיטב ידיעת החברה, InductEV (הייתה ידועה בעבר בשם Momentum Dynamics), מספקת פתרון של טעינה חשמלית אלחוטית לרכבים במצב סטטי בלבד, והיא ממוקדת בשוק האוטובוסים והמוניות בארה"ב ובצפון אירופה. בשנת 2024 הודיעה InductEV על תוכנית בת שלוש שנים בשיתוף עם Volvo Cars במסגרתו תוצג טעינה אלחוטית שלה במרכז מבקרים של Volvo בשבדיה.⁶⁴

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

12.3. גורמים המשפיעים על מעמדה התחרותי של החברה

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

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

12.4. השיטות העיקריות של החברה להתמודדות עם התחרות

⁶⁴ [InductEV presents its three-year wireless charging program with Volvo Cars, Renewable Energy Magazine, 2024.](#)

החברה פועלת להבטיח כי תיק המוצרים שלה כולל מוצרים ייחודיים המעניקים ערך מוסף ללקוחות הפוטנציאליים, להערכת החברה השילוב הייחודי שלה בין טעינה דינאמית, סטטית וסמי-דינאמית אינו קיים אצל אף אחת ממתחרותיה ויוצר פתרון מקיף וגמיש העונה על צרכי הלקוחות בצורה מיטבית כפי שפורט לעומק בפרק העוסק ביתרונות מוצרי החברה. בכל הנוגע למתחרותיה בעלות מוצר טעינה סטטי קווי: שוק הטעינה הסטטית הקווית הוא שוק בשל, אשר ביחס אליו, להערכת החברה, לטכנולוגיה שלה צפויים יתרונות תפעוליים רבים אשר מתרגמים, בנוסף לשלל היתרונות שהוצגו, גם לחסכון בכסף ללקוח: השילוב בין הטעינה האלחוטית אשר מתחילה להטעין את הרכב באופן מיידי ללא מגע אדם יחד עם היתרונות התפעוליים של מערכת התוכנה, מאפשרים ללקוח גמישות ויתרונות רבים בניהול הצי. החל בתפעול צי קל ונח, דרך מתן מענה לקשיי התפעול של הלקוח באמצעות התוכנה וטעינה חכמה שמונעת שחיקה של הסוללה, וכלה בטעינה אלחוטית אשר מתעדפת שעות טעינה זולות יותר, מוזילה עלויות תפעול ומאריכה את היוטיליזציה לרכב, כך שפחות רכבים יכולים לפעול זמן רב יותר ולגמוע קילומטרים רבים יותר.

בכל הנוגע למתחרותיה בעלות מוצר טעינה אלחוטי: להערכת החברה פתרונות הטעינה האלחוטיים המתחרים אינם בשלים, ולמרביתם היקף קטן של יישום פרויקטים בשטח, אם בכלל. להערכת החברה, לטכנולוגיה שלה ישנם יתרונות של פריסה פשוטה ויכולת להציע פתרון כולל וגמיש הכולל גם את היישום הדינאמי והסטטי.

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

החברה ייחודית במענה שהיא מספקת לכל סוגי הרכבים, החל מרכבים פרטיים ועד משאיות משא כבדות. החברה גם ביססה מערכות יחסים קרובות עם מספר רב של OEMs, וכל העת מגדילה את מגוון הרכבים הפוטנציאליים לשיווק, עם מערכת טעינה אלחוטית של החברה. להערכת החברה, יישום הסכם הפיתוח המשותף עם טויוטה ודנסו לרכבים חדשים ולהטמעת המערכת Aftermarket לרכבים קיימים בשוק צפוי לאפשר הפצה נרחבת של המערכת, גם בקרב צרכנים פרטיים, ולאפשר ביצוע של פרויקטים בסדר גודל משמעותי.

טכנולוגית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי הפיתוח, ולמועד הדוח נוצרו בגינה לחברה הכנסות בסדר גודל שאינו משמעותי. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמזנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, בין היתר בעניין יכולתה של החברה להתמודד עם התחרות בתחום פעילותה, הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמזנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים, ובחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה,

כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצריה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטתה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

13. עונתיות

למיטב ידיעת החברה, אין השפעה עונתית על תחום פעילותה.

14. כושר ייצור

למועד הדוח, החברה עוסקת במחקר, פיתוח והתקנה של מערכות הטעינה האלחוטיות שלה. החברה אף החלה בהיערכות לייצור מסחרי של חלק מרכיבי המערכת שלה, בדגש על הסלילים המותקנים מתחת לכביש, יחידות ניהול האנרגיה (Management Units), המזינות את תשתית הסלילים באנרגיה וכן המקלטים המותקנים על גבי הרכבים. בין היתר, במהלך שנת 2024, החברה פעלה מול צדדי ג' שיבצעו עבור החברה את ההרכבה של חלק מרכיבי המערכת, כולל ארונות השליטה, כאשר ההרכבה הסופית והאקטיבציה נעשית במטה החברה בבית ינאי. כחלק מתהליך זה הורכבו רכיבים אשר סופקו לפרויקט CAYD בצרפת כאמור בסעיף 16.3.11 להלן. נכון למועד הדוח, החברה פועלת על מנת להמשיך ולפתח את יכולות הייצור והרכבת חלקי המערכת, בצורה עצמאית ותוך התקשרות עם קבלני משנה. בשלב זה, החברה מסיטה משאבים לבניית מערכי ייצור לכמויות קטנות ובינוניות בישראל, ובו זמנית להקמת מערכים לייצור כמויות בינוניות וגדולות בסין ובהודו. זאת, במטרה להוזיל עלויות, להגדלת שיעור הרווח הגולמי, לקצר את שרשרת האספקה, לייצר יכולת פריסה בזמן קצר ולתמוך בפרויקטים הנוכחיים והעתידיים של החברה.

15. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים

נכון למועד הדוח, עיקר פעילות החברה מתבצעת במשרדה ובמתקן הניסויים שהקימה בבית ינאי כאשר בשנת 2024, בוצעו שיפוצים במשרדי החברה, במטרה לתמוך בצמיחתה ולהתאים את המרחב לצורכי המחקר והפיתוח המשתנים של החברה. לפרטים אודות הסכמי השכירות של החברה, ראו ביאור 11א לדוחות הכספיים.

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

16. מחקר ופיתוח

16.1. סקירה של פעילות המחקר והפיתוח בתחום הפעילות ותוצאותיה

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

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

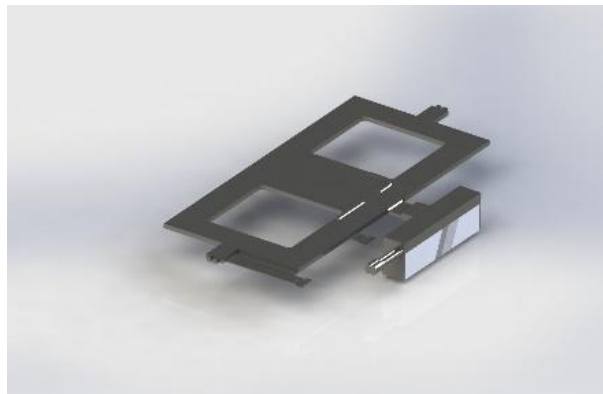
למועד הדוח, החברה משקיעה מאמצים בהמשך פיתוח ושיפור מרכיבי המערכת השונים עבור פתרונות הטעינה – דינאמי, חצי דינמי וסטטי – לטובת יכולות משופרות על פני המערכת הקיימת כיום.

להלן פירוט אודות מרכיבי המערכת השונים:

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

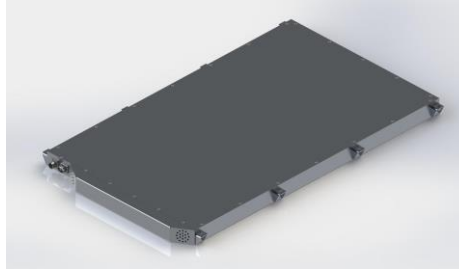
החברה מפתחת יכולות נוספות ליחידות הניהול הכוללות, בין היתר, הגדלת האנרגיה המועברת לרכב, עמידה בתקינת סייבר וכן ממשק מתקדם לשליטה ובקרה מרחוק.

16.1.2. סלילי שידור המוטמנים בכביש, בחניון או במקום המאפשר טעינת רכבים: החברה מפתחת שלוש תצורות עיקריות לסלילי שידור המותקנים בכביש או בחניון: (1) סליל שידור עבור טעינה דינאמית; (2) סליל שידור עבור טעינה סטטית; ו- (3) סליל שידור עבור טעינה חצי-דינאמית. התצורות כאמור מאפשרות גמישות בפתרון הטעינה האלחוטית המוצע על ידי החברה ומיקסום ביצועי המערכת. סלילים אלו, עברו בהצלחה ניסויים שונים לבחינת השפעתם על הכביש, במכוני מחקר בצרפת ובגרמניה תוך בחינת הביצועים לאורך זמן.



הדמייה של סליל שידור

16.1.3. יחידות המקלט לרכב המותקנות על גבי הרכב ואשר מפותחות בשתי תצורות עיקריות: (1) מקלט אחד לשימושי רכב עם מרווח גחון גבוה; ו- (2) מקלט מפוצל לרכבים עם מרווח גחון נמוך. מערכת יחידות הרכב מעוצבות באופן מודולרי וניתנות להתאמה לסוגים שונים של רכבים, מתחי סוללה שונים והספקי טעינה שונים. בנוסף, החברה פיתחה והדגימה יכולת מיקום מגנטי המספקת משוב למיקום הרכב יחסית לסלילי השידור.



הדמייה של מקלט לרכב כבד

16.1.4. כמו כן, החברה ממשיכה לעבוד על פיתוח והתאמת יחידות המקלט שלה בין היתר כחלק מהסכם הפיתוח שנחתם עם טויוטה ודנסו, כמפורט בסעיף 25.1 להלן. כמו כן, מקיימת החברה שיתופי פעולה עם מספר יצרניות רכבים, לצורך שילוב המקלט ברכב לאחר שלב הייצור שלו.

16.1.5. יחידות שליטה ומערכת בקרה מרכזית הכוללות, בין היתר, יכולות ניהול, בטיחות ותחזוקת מערכת, חיוב לקוחות וניהול ציי רכב. מערכת השליטה והבקרה מבוססת על מחשוב ענן ומודדת, מנהלת ומנטרת את הטעינה ואת החיוב של הרכבים השונים. לפירוט אודות הפעולות בהן נוקטת החברה על מנת להתמודד עם סיכוני סייבר, ראו סעיף 31.2.6 להלן.

במסגרת האמור, החברה עוסקת בפיתוחים הבאים :

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

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

16.1.5.3. יכולות ניהול ציי רכב חשמליים כולל יכולות תכנון טעינה, שליטה ובקרה לכל משתמש בהתאם לשימוש הנדרש, מעקב ושליטה על צרכי הרכב בחברה כולל טיפולים, תחזוקה ושמירת היסטוריית טיפולים, הפקת דוחות בהתאם לצרכי המשתמש והמידע המתקבל, ייצור תובנות לשימוש אופטימלי בתשתית הטעינה ובצי.

16.1.5.4. ממשק תוכנה גמיש המאפשר שילוב עם המערכות הקיימות אצל הלקוחות.

יצוין, כי בד בבד עם פיתוח התוכנה ולמען התאמתה לשימוש על ידי לקוחות קצה, פועלת החברה על מנת לצמצם החשיפה לסיכוני סייבר, ולסיכונים הפוטנציאליים של פגיעה בפרטיות משתמשים, כמפורט בסעיף 31.2.6 להלן.

יש לציין בהקשר זה כי החברה מקדמת את נושא הבטיחות, תוך מתן דגש על כלל היחידות השונות במערכותיה. לדוגמא, החברה מפתחת יכולת זיהוי מתכות ורקמה חיה כדי למנוע מצבים של סיכון שלא לצורך בזמן הטעינה ועמידה בתקני הבטיחות למערכות טעינה אלחוטיות. לפירוט בנושא זה, ראו סעיף 23.3 להלן.

16.2. פיתוח מוצרים משלימים למערכת הטעינה האלחוטית של החברה

16.2.1. פיתוח אוטומציה בתהליך ייצור מערכות החברה

החברה מובילה תהליך לפיתוח אוטומציה ביצור סלילי טעינה המיועדים להתקנה בכביש. כמו כן, החברה פיתחה תהליכים לייצור מערכות החברה בצד הכביש ולשיפור יכולת ההתקנה שלהן.

16.2.2. בנוסף, החברה פועלת לפיתוח ציוד בדיקה אוטומטי והוכחת יכולות לכלל רכיבי המערכת.

טכנולוגית הטעינה האלחוטית של החברה, לרבות המוצרים המפורטים בסעיף זה לעיל, נמצאים בשלבי הפיתוח, ולמועד הדוח נוצרו בגינם לחברה הכנסות בסדר גודל שאינו משמעותי. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל, לרבות בדבר יכולתה של החברה להשלים את פיתוח המוצרים המפורטים לעיל, הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח מוצריה ו/או לשיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטתה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

16.3. תיאור תהליכי הפיתוח של מוצרי החברה

בנוסף לאתר הניסויים של החברה בבית ינאי, החברה מבצעת פיילוטס בתנאים אמיתיים על מנת לבחון ולהדגים את ההיתכנות והיכולות של מערכת הטעינה האלחוטית שהיא מפתחת.

בטבלה להלן (ובתיאור המילולי בהמשך) יובא תיאור התקדמות החברה במהלך תקופת הדוח ביחס לכל אחד מהפרויקטים של החברה הכוללים אספקט של מחקר ופיתוח:

פרויקט	טריטוריה	מטרת הפרויקט	מאפיינים ייחודיים	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	עדכון למועד הדוח	מקורות מימון	הכנסות לשנת 2024
eCharge	גרמניה	הדגמת פתרון הטעינה האלחוטית הדינאמית של החברה לצורך חדירה לשוק הגרמני.	פרויקט המחקר והפיתוח התמקד בנושאים כמו שלמות הכביש, חיבור למקורות אנרגיה מתחדשים לאספקת חשמל לכביש וממשק החיוב עם כלי רכב פרטיים, ובכך יוכיח את התאמתה של טעינה דינאמית אלחוטית עבור יישומי כביש מהיר.	מועד תחילה : רבעון 3 2022 מועד סיום : הסתיים מבחינה טכנית בתקופת הדוח	פרויקט ההדגמה הסתיים מבחינה טכנית. כעת מתקיים תהליך הפקת דוח מסכם.	BAST - רשות החדשנות והמחקר בדרכים הגרמנית	0.4 מיליון ש"ח
EnBW	גרמניה	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי.	במסגרת הפיילוט צפוי להיות מופעל קו אוטובוס בין מרכז ההכשרה החדש של	מועד תחילה :	האתר צפוי לשמש כאתר ניסוי והדגמה כחלק מפרויקט Emadi כאמור מטה.	חברת EnBW	-

פרויקט	טריטוריה	מטרת הפרויקט	מאפיינים ייחודיים	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	עדכון למועד הדוח	מקורות מימון	הכנסות לשנת 2024
			EnBW למערכת התחבורה הציבורית המקומית.	רבעון 1 2022 מועד סיום: פרויקט ההדגמה הסתיים אך שמיש ומתפקד כאתר הדגמות של החברה			
Arena of the Future	איטליה	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי.	התכנות יישום כביש חשמלי אלחוטי בכביש אגרה וכן שילוב המקלטים של החברה ברכבי נוסעים ובמשאיות כבדות.	מועד תחילה: רבעון 4 שנת 2021 מועד סיום: ההדגמה הסתיימה במהלך שנת 2024, אך ממשיך לשמש את החברה להדגמות	לאור הצלחת הפרויקט והעניין שמקבל מגופים באירופה, בשלב זה הפרויקט ממשיך בפעילותו ומשמש כבסיס לבניית נוכחות מקומית באיטליה ולמטרות פיתוח הזדמנויות עסקיות בשוק האירופאי והאיטלקי בפרט.	חברת S.d.P BreBeMi S.p.A	-
דן	ישראל	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי.	פריסת תשתית הטעינה האלחוטית הסטטית של החברה במסופי קצה (טרמינלים) עבור עד 200 מהאוטובוסים של דן והדגמת מודל עסקי של CaaS - Charging as a Service, "טעינה כשירות".	מועד תחילה: רבעון 3 שנת 2023 מועד סיום צפוי: רבעון 2 שנת 2027	הפרויקט ממתין להשלמת רכש האוטובוסים על ידי חברת דן ולאחריו הצדדים ימשיכו לפעול בהתאם להסכמות החוזיות.	חברת דן	טרם התקבלו אצל החברה תקבולים.
מישיגן - MDOT	ארה"ב	הדגמת פתרון הטעינה של החברה בקשר לצייס רלוונטיים לשוק האמריקאי.	הפיילוט מהווה פריסה פומבית ראשונה של טכנולוגיית החברה בארה"ב.	מועד תחילה: רבעון 3 שנת 2023 מועד סיום צפוי: רבעון 4 שנת 2028	במהלך שנת 2024 פעל הפרויקט וחלק ממנו הרכב עליו הותקנה מערכת החברה נטען על ידי מטעני החברה הן בצורה דינאמית והן בצורה סטאטית.	משרד התחבורה של מדינת מישיגן (MDOT)	2.5 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 ז' לדוחות הכספיים
יוטה - ASPIRE	ארה"ב	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי למקבלי החלטות ושותפים אסטרטגיים	שיתוף פעולה עם אוניברסיטת יוטה והקמת פרויקט עתידי לפיתוח משותף,	מועד תחילה: רבעון 4 שנת 2022	במהלך השנה בוצע שדרוג למערכות החברה באתר, הן בצד הרכב והן בצד הכביש	לא רלוונטי	בפרויקט זה לא צפויים תקבולים

פרויקט	טריטוריה	מטרת הפרויקט	מאפיינים ייחודיים	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	עדכון למועד הדוח	מקורות מימון	הכנסות לשנת 2024
		בארה"ב לצורך מחקר ופיתוח במתחם ASPIRE באוניברסיטת יוטה.	הקמה והפעלה של כביש חשמלי.	מועד סיום צפוי: אין צפי – מדובר במתחם בהדגמה טכנולוגית			
E-MPower	גרמניה	פיתוח מיכון לייצור המוני של תשתית טעינה.		מועד תחילה: רבעון 3, שנת 2022 מועד סיום צפוי: רבעון 4, שנת 2025	הצדדים צפויים להפיק דוח מסכם של הפרויקט בסמוך לסוף שנת 2025. כחלק מהפרויקט, הצדדים עובדים על פיתוח אבטיפוס של טכנולוגיה ורכיבים להתקנת סלילים בקרקע בצורה מהירה וקלה וייצורם "בייצור המוני".	ממשלת גרמניה	5.6 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 י' לדוח הכספי
טויוטה ודנסו	יפן	פיתוח טכנולוגי של מערכת טעינה לרכבי נוסעים קיימים וחדשים.	עבודת פיתוח יחד עם חברות מובילות בתחום הרכב.	מועד תחילה: רבעון 1, שנת 2023 מועד סיום: רבעון 1, שנת 2026	נכון למועד הדוח, החברה השלימה הקמה של כביש חשמלי אלחוטי במטה החברה של DENSO בעיר קארייה ביפן. כמו כן, במהלך השנה נערכה הדגמה השוואתית בין טעינה דינמית אלחוטית לבין רכב אשר הסתמך רק על הסוללה. כמו כן נמשכה העבודה לפיתוח משותף כאמור בהרחבה מטה בסעיפים 16.3.10, 17.4.2 ו-26.1.	לא רלוונטי	2.6 מיליון ש"ח
Charge as You Drive	צרפת	פריסת מערכת טעינה דינאמית ועמדות טעינה סטטיות על אוטוסטרדה מחוץ לפריז לצורכי מחקר ופיתוח.	פרויקט זה משמש להערכת הטכנולוגיה, כאשר למיטב ידיעת החברה, ממשלת צרפת בודקת את האפשרות לחשמל אלפי קילומטרים של כבישים.	מועד תחילה: רבעון 1, שנת 2024 מועד סיום צפוי: רבעון 3, שנת 2026	בהתאם לתכנון הפרויקט, עבודות התקנת המקטע הדינאמי החלו בסוף שנת הדוח.	BPI – קרן השקעות של ממשלת צרפת	8.5 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 י' לדוח הכספי
EMADI	גרמניה	פיתוח מערכת מדידה וחיוב על בסיס הטכנולוגיה של החברה.		מועד תחילה: רבעון 3, שנת 2023 מועד סיום צפוי:	כחלק מהפרויקט צפויים להתבצע בקרוב ניסויים ובדיקות של המערכות המפותחות בפרויקט בכביש המיועד לבדיקות של חברת	קרן אקלים וטרנספורם ציה של המשרד הפדראלי לכלכלה ואקלים	1.1 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 י' לדוח הכספי

פרויקט	טריטוריה	מטרת הפרויקט	מאפיינים ייחודיים	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	עדכון למועד הדוח	מקורות מימון	הכנסות לשנת 2024
				רבעון 2, שנת 2026 וקבלת דוח סופי בתחילת שנת 2027	רכב מהמובילות בעולם. לאחר בדיקות אלו ולאחר קבלת האישורים הנדרשים, צפויה אינטגרציה של המערכת המפותחת בפרויקט על גבי רכבים הפועלים בפרויקטים אחרים של החברה בגרמניה.		
SITEC	סין	שיתוף פעולה בסין, עם שותף אסטרטגי	הדגמת הטכנולוגיה והוכחת יכולת, כחלק משאטל בפארק תעשייתי בג'ינאן, שלאחריה תיבחן כריתת הסכמים לשיתוף פעולה מסחרי במחוז שאנדונג.	מועד תחילה (מזכר הבנות): רבעון 3, שנת 2023 מועד סיום צפוי: רבעון 3, שנת 2028	נכון למועד הדוח, נחתם הסכם מחייב בקשר עם השלב הראשון בפרויקט – ביצוע הדגמה טכנולוגית בעיר ג'ינאן. כעת הצדדים מקדמים פתרונות שיעמדו בהלימה לתקינה המקומית.	לא רלוונטי – לא רלוונטי – טרם בוצעה פריסה	לא רלוונטי – טרם בוצעה פריסה
Utah Inland Port	ארה"ב	התקנת מערכת דינאמית וסטטית לטעינה בסמוך לנמל יוטה	הדגמה של טכנולוגיית החברה הן בתצורה דינאמית והן בתצורה סטטית לרכבים כבדים.	מועד תחילה: רבעון 1, שנת 2024 מועד סיום צפוי: רבעון 3, שנת 2026	הוגשו התכניות לפריסת מערכות החברה באתר לרשויות הרלוונטיות והחל תהליך שילוח ללקוח.	אוניברסיטת יוטה ומכון ASPIRE	5.9 מיליון ש"ח ראו ביאור לדוח הכספי
התקנת מערכת טעינה אלחוטית והדגמה בשיתוף עם חברת STRABAG	גרמניה	בחינת מערכות החברה בתצורות שונות עם חברת STRABAG	בחינת פעילות מערכות החברה, בדגש על סלילי הטעינה בקרקע, בתצורות וסביבות שונות.	מועד תחילה: רבעון 3, שנת 2024 מועד סיום צפוי: רבעון 1, שנת 2026	בראשית הפרויקט, הותקנה מערכת טעינה של החברה במתחם של STRABAG בגרמניה. לאחר מכן, חלק מן המערכת הועבר והותקן לצד רכבים נוספים בשדה התעופה בפרנקפורט, שם בין היתר, נבחנה פעילות מערכת החברה כאשר הייתה מוטמנת בבטון. ההדגמה הסתיימה בהצלחה, וכעת המערכת יכולה לשמש את החברה לטובת הדגמות.		0.4 מיליון ש"ח
מוניות הקסטל	ישראל	מזכר הבנות - הדגמת מערכת הכביש החשמלי	יישום של המודל המסחרי למוניות.	לא רלוונטי – פרויקט	החברה מצויה בדיונים עם "מוניות הקסטל" בקשר לחתימה על	לא רלוונטי - פרויקט	לא רלוונטי – פרויקט

פרויקט	טריטוריה	מטרת הפרויקט	מאפיינים ייחודיים	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	עדכון למועד הדוח	מקורות מימון	הכנסות לשנת 2024
		האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי.		בשלב מוזכר הבנות	הסכם מסחרי בקשר למודל שימוש במערכות הטעינה של החברה שיהלום את צורכיהם של נהגי מוניות הקסטל והתחנה.	בשלב מוזכר הבנות	
רוא'ה	צרפת	הדגמת טעינה אלחוטית סטטית ודינאמית של אוטובוס חשמלי, באמצעות מערכות הטעינה שפיתחה החברה.	האוטובוס החשמלי צפוי לשמש נוסעים בעיר רוא'ה שבצרפת.	מועד תחילה : רבעון 3, שנת 2024 מועד סיום צפוי : רבעון 2, שנת 2026	מערכות הטעינה הדינאמית והסטטית הותקנו בשטח במהלך חודשי הקיץ.		0.8 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 יט' לדוח הכספי
פארק התעשייה קיסריה	ישראל	התקנה ותחזוקה של שתי עמדות טעינה סטטיות.	אוטובוס היסעים פרטי שנטען בלעדית מהמערכות.	מועד תחילה : רבעון 3, שנת 2023 מועד סיום : רבעון 3, שנת 2028	שאתל ההסעים פועל כבר למעלה משנה, במסגרתו מערכת הטעינה האלחוטית של החברה מספקת כ-100% מצרכי האנרגיה של פעילותו. בנוסף, הותקנה מערכת אלחוטית שנייה בישוב בהמשך להסכם בין הצדדים.	החברה לפיתוח קיסריה	85 אלף ש"ח
פרויקט עם EnBW במדינת באדן וירמברג (פרויקט באלינגן)	גרמניה	פריסת מערכת דינאמית וסטטית, ושימוש באוטובוס עם מערכות הטעינה של החברה, כשאתל ברחבי העיר באדן-וירמברג.	פרויקט מסחרי ראשון עם EnBW.	מועד תחילה : רבעון 3, שנת 2022 מועד סיום צפוי : רבעון 2, שנת 2025	נכון למועד הדוח, צפוי כי לאחר סיום הפרויקט כאמור, האוטובוס ימשיך לפעול ברחבי העיר תוך שימוש במערכות החברה והחברה תתמוך בפעילות זו.	EnBW	0.4 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 יא'

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

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

להלן יובא פירוט הפרויקטים שבטבלאות שלעיל:

- 16.3.1. eCharge, גרמניה – נכון למועד הדוח, השלב המחקרי בפרויקט הסתיים, וחברי הפרויקט נמצאים בשלב ניסוח הדוח המסכם. לפרטים אודות הפרויקט, ראו דוח מיידי מיום 31 בינואר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-011908), סעיף 16.3.3 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022 וסעיף 16.3.3 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.
- 16.3.2. EnBW, גרמניה – לפרטים אודות מזכר ההבנות, ראו דוח מיידי מיום 1 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-106794), לפרטים אודות הסכם מחייב שחתמה החברה עם EnBW, ראו דוח מיידי מיום 14 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-117193), וכן ראו סעיף 16.3.4 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022, וסעיף 16.3.4 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.
- 16.3.3. Arena of the Future, איטליה – לפרטים אודות הפיילוט, ראו דוחות מיידיים מהימים 5 בדצמבר 2021, 14 ביוני 2022 ו-4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2021-01-106078, 2022-01-073528 ו-2022-01-099010, בהתאמה), סעיף 16.3.5 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022, וסעיף 16.3.5 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. לאור הצלחת הפרויקט והעניין שהוא מקבל מגופים באירופה, בשלב זה הפרויקט ממשיך בפעילותו ומשמש כבסיס לבניית נוכחות מקומית באיטליה ולמטרות פיתוח הזדמנויות עסקיות בשוק האירופאי והאיטלקי בפרט.
- 16.3.4. הסכם עקרונות עם דן – לפרטים אודות ההסכם, ראו דוח מיידי מיום 5 באוקטובר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-150741) וסעיפים 16.3.6 ו-16.4.1 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022 וכן סעיף 16.3.6 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. לפרטים אודות אופן הטיפול החשבונאי בהסכם דן, ראו ביאור 11.ו. לדוחות הכספיים. נכון למועד דוח זה, הפרויקט ממתיך להשלמת רכש האוטובוסים על ידי חברת דן ולאחריו הצדדים ימשיכו לפעול בהתאם להסכמות החוזיות.
- 16.3.5. פרויקט במדינת מישגן, ארה"ב – לפרטים בעניין הפרויקט, ראו סעיף 16.3.7 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022 וסעיף 16.3.7 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.
- נכון למועד הדוח, הותקנה עמדת טעינה סטטית בהצלחה אשר גם עברה ניסויים עם רכב, ומבצעת הליך טעינה מלא כמתוכנן. חלקו הראשון של המקטע הדינאמי, בהתאם לתנאי המכרז, באורך 300 מטר הותקן בהצלחה, ועבר סדרת בדיקות ראשוניות שהדגימו ביצועים טובים וממשיך להיות פעיל גם בתקופה זו. במהלך שנת 2024 פעל הפרויקט וכחלק ממנו הרכב עליו הותקנה מערכת החברה נטען על ידי מטעני החברה הן בצורה דינאמית והן בצורה סטטית. הפרויקט זכה לעניין רב, לרבות ביקורים מטעם נבחר ציבור והוביל להזדמנויות עסקיות חדשות לחברה, לרבות הפרויקט עם UPS כמפורט בסעיף 10.2.6 לעיל.
- בנוסף לפרויקט האמור, התקשרה החברה בהסכם עקרונות עם משרד התחבורה של מדינת מישגן, לפרטים בעניין ההסכם, ראו דוחות מיידיים מהימים 1 בפברואר 2022, 4 באוגוסט 2022 ו-21 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתאות: 2022-01-012387, 2022-01-099010 ו-2022-01-097098, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

- 16.3.6. שיתוף פעולה עם אוניברסיטת יוטה, ארה"ב – לפרטים בדבר שיתוף הפעולה, ראו סעיף 16.3.8 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022 וסעיף 16.3.8 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. במהלך השנה בוצע שדרוג למערכות החברה באתר, הן בצד הרכב והן בצד הכביש.
- 16.3.7. השתתפות בפרויקט E-MPower בגרמניה – לפרטים אודות הפרויקט, ראו דוח מיידי מיום 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-099010), סעיף 16.4.4 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022 וסעיף 16.3.12 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. הפרויקט נמצא כעת בשלב ביצוע המחקר.
- 16.3.8. פרויקט עם EnBW במדינת באדן וירמברג (פרויקט באלנינג) – לפרטים אודות הפרויקט, ראו דוח מיידי מיום 14 בספטמבר, 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-117193), סעיף 16.4.5 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022, וסעיף 16.3.12 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. כמו כן, החברה השלימה במהלך שנת 2023, בתוך פרק זמן קצר של כ-8 חודשים, את עבודות ההקמה של המקטע הדינאמי הראשון של הפרויקט, שאורכו כ-400 מטרים, וכן את התקנת שתי העמדות הסטטיות, בהתאם להתחייבויותיה בהסכם. בהמשך לכך, ביום 5 במאי 2023, החלה הפעלתו המסחרית של אוטובוס חשמלי המצויד במקלט החברה, לצורך מתן שירותי שאטל לציבור הרחב לתערוכת פרחים המתקיימת בעיר, וזאת עד לחודש ספטמבר 2023. זוהי הפעם הראשונה בה החברה סיפקה פתרון טעינה לרכב ציבורי המשרת את הציבור באופן בלעדי ויום יומי. בהמשך לכך, במהלך חודש נובמבר 2023, השלימה החברה את עבודות הארכת המקטע הדינאמי לאורך של כ-1 ק"מ. נכון למועד הדוח, צפוי כי לאחר סיום הפרויקט, האוטובוס ימשיך לפעול ברחבי העיר ולשמש את משתמשי התחבורה הציבורית בעיר, תוך שימוש במערכות החברה ובעת שהחברה תתמוך בפעילות זו.
- 16.3.9. הסכם עם החברה הכלכלית קיסריה – לפרטים אודות הפרויקט, ראו סעיף 16.3.13 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. בחודש מרץ 2023, חתמה החברה על הסכם עם החברה הכלכלית קיסריה, להתקנה ותחזוקה של שתי עמדות טעינה סטטיות בפארק התעשייה בעיר המונה כ-15,000 עובדים, לצורך טעינה של אוטובוס חשמלי שיבצע נסיעות "שאטל" עבור עובדי ואורחי הפארק. התקנת מערכת הטעינה האלחוטית בשטח הטרמינל התבצעה במהלך חודש אוגוסט 2023, האוטובוס נמסר לחברה הכלכלית קיסריה בתחילת חודש דצמבר 2023, והשקה רשמית של הקו התקיימה ביום 12 בדצמבר 2023. בשלב זה הקו פועל באופן סדיר ובאמינות של כ-100% בקשר למערכות החברה, ומסיע עובדים בתוך פארק התעשייה. בנוסף, הותקנה מערכת אלחוטית שנייה ביישוב בהמשך להסכם בין החברה לחברת לפתוח קיסריה. נכון למועד הדוח, ביישוב טרם פועל אוטובוס חשמלי והחברה ממתינה להפעלה של רכב שכזה על ידי ספק השירות של החברה הכלכלית לקיסריה.
- 16.3.10. הסכם מחקר משותף עם חברת טויוטה וחברת דנסו – ביום 29 בינואר 2024, חתמה החברה על הסכם מחייב עם טויוטה ודנסו ("ההסכם"), במסגרתו מתכוונים הצדדים להביא לפיתוחה של טכנולוגיית טעינה אלחוטית לרכבים פרטיים קיימים וחדשים. בתוך כך, ביום 9 ביולי 2024, השלימה החברה הקמת כביש חשמלי אלחוטי במטה החברה של דנסו. הכביש החשמלי ישמש כמתחם הדגמות ללקוחות פוטנציאליים וצפוי לאפשר בחינה של ביצועי המערכת באופן שגרתי. במהלך השנה, דנסו ערכה הדגמה השוואתית בין שני רכבים, האחד נטען באופן דינמי אלחוטי על ידי מערכות החברה, והשני הסתמך רק על הסוללה שלו. במהלך ההדגמה הרכב עם הסוללה הפסיק לנסוע לאחר 200 ק"מ בעוד שהרכב שנטען באופן אלחוטי המשיך לנסוע ללא הגבלה ונשאר עם סוללה מלאה בסיום ההדגמה. ניסוי זה מדגים את

העובדה שטעינה אלחוטית, ובכלל כך באמצעות מערכות החברה, מציעה פתרון ישים לבעיית מגבלות הטווח של רכבים חשמליים. כמו כן, כחלק מהוצאתו לפועל של הסכם המחקר המשותף בין הצדדים, במהלך שנת 2024 פעלו הצדדים לפיתוח המצאות וטכנולוגיות חדשות בתחום פעילות החברה, בדגש על טכנולוגיות הקשורות למקלט בצד הרכב, ובמסגרת מאמצים אלו הגישו הצדדים, עד למועד דוח זה, עשרות בקשות פטנט משותפות לרישום ולבחינה, כמפורט בסעיף 17.4.2 להלן.

לפרטים נוספים, ראו בסעיפים 16.3.14 ו-25.2 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, וכן בדוחות מידיים מהימים 30 בינואר 2024 ו-10 ביולי 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-011559, ו-2024-01-071034, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה, וכן בסעיפים 17.4.2 ו-26.1 להלן.

16.3.11. פרויקט Charge as You Drive בצרפת – ביום 11 ביולי 2023, קיבלה החברה הודעה ממשרד ראש הממשלה בצרפת בדבר זכייתה של חברת Electreon Wireless France SAS, חברה בת של החברה, במכרז במסגרת פרויקט Charge As You Drive, וזאת כחלק מקונסורציום אותו מובילה שותפתה האסטרטגית, חברת VINCI Autoroutes. בהתאם לכך, חתמו חברי הקונסורציום על הסכם לביצוע הפרויקט, וזאת במהלך חודש ינואר 2024. במסגרת הפרויקט החברה פורסת את הדור הבא של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים פרי פיתוחה, במקטע דינאמי של כביש חשמלי באורך של כ-1.5 ק"מ שימוקם לאורך אוטוסטראדה A10 שבדרום מערב פריז, בנוסף להתקנת מערכת טעינה סטטית. נכון למועד הדוח פרסה החברה את הטכנולוגיה האלחוטית שלה, והכביש האלחוטי זכה לביקורים רבים של חברות העוסקות בבניית כבישים מרחבי העולם. בסמוך לפני פרסום דוח זה, ביקר באתר שר התחבורה הצרפתי. כמו כן, במהלך שנת 2025, לאחר שהכביש ייפתח לתנועה, צפויים לבקר בו בעלי עניין מובילים כגון חברות רכב, OEMs, שרי תחבורה מרחבי העולם ועוד. כמו כן על מקטע זה חברי הקונסורציום יבצעו ניסויים ובדיקות של מערכת הטעינה החשמלית, במטרה להדגים את יכולותיה ויתרונותיה. כמפורט בדוח מידי של החברה מיום 23 בספטמבר 2024, החברה שיפרה את הפתרון הטכנולוגי שלה לטעינה דינאמית של רכבים חשמליים בכבישים מהירים, והטכנולוגיה הזו צפויה להיבחן בפרויקט זה. במבדקי השטח שביצעה החברה למערכת טרום התקנתה בצרפת, הודגמו ביצועים מרשימים. למיטב ידיעת החברה, ממשלת צרפת בוחנת "לחשמל" כ-5,000 ק"מ עד שנת 2030, וכ-9,000 ק"מ עד לשנת 2035, כאשר הטכנולוגיה שתיבחר במסגרת הבדיקות שמבצעת המדינה, לרבות הבדיקות המבוצעות בפרויקט זה, צפויה להיות מותקנת לכל הפחות בחלק מהכבישים החשמליים האמורים. לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים שפרסמה החברה מהימים 12 ביולי 2023, 23 בספטמבר 2024 ו-25 בספטמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2023-01-065701, 2024-01-604942, ו-2024-01-605612, בהתאמה), וכן סעיף 16.3.16 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.12. פרויקט EMADI בגרמניה – ביום 31 ביולי 2023, קיבלה החברה הבת הגרמנית Electreon GmbH הודעה רשמית מקרן אקלים וטרנספורמציה של המשרד הפדראלי לכלכלה ואקלים בגרמניה לפיה אושרה בקשת החברה הבת לקבלת תמורה לפרויקט נוסף בגרמניה, במסגרתו צפויות מערכות הטעינה החשמלית האלחוטית של החברה להיות מותקנות במקטע "כביש חשמלי" חדש בגרמניה, וכן צפויה להתבצע עבודה משותפת עם חברות הקונסורציום המרכיב את הפרויקט, למימוש ותיקוף הטכנולוגיה שפיתחה החברה למדידה ולחיוב של טעינה אלחוטית ברכב הנמצא בתנועה או בחנייה, וכן לאימוצה כחלק מהסטנדרט המקובל ברכבים חשמליים בגרמניה, שהיא מובילת שוק עולמית בתחומים אלה, להבנת החברה. כחלק מהפרויקט צפויים להתבצע בקרוב ניסויים ובדיקות של המערכות המפותחות

בפרויקט, בכביש המיועד לבדיקות של חברת רכב מהמובילות בעולם. לאחר בדיקות אלו ולאחר קבלת האישורים הנדרשים, צפויה אינטגרציה של המערכת המפותחת בפרויקט על גבי רכבים הפועלים בפרויקטים אחרים של החברה בגרמניה. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 1 באוגוסט 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-087705), וכן סעיף 16.3.17 לפרק א' לדוח השנתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

החברה מבצעת את הפרויקט יחד עם מספר שותפים, וביניהם EnBW, האוניברסיטה הטכנית של מינכן, המכון למחקר כלכלת אנרגיה במינכן ו-Heusler GmbH & Co.

16.3.13. מוניות הקסטל – ביום 6 בנובמבר 2023, חתמה החברה עם מוניות הקסטל, חברה המפעילה כ-670 מוניות בפריסה ארצית ואשר הינה בעלת היתר לשימוש של שטחי חניה ועצירה למוניות בעיר תל אביב, על מזכר הבנות מחייב לשיתוף פעולה ועריכת פיילוט במסגרתו תודגם טכנולוגיית החברה בעיר תל אביב בקרב כ-30 נהגי מוניות. החברה מצויה בדיונים מתקדמים עם ה"קסטל" על פיתוח מודל לשימוש במערכות הטעינה של החברה לצורכיהם של נהגי המוניות. המוניות אשר ישתתפו בפרויקט צפויות להיטען לאורך שעות היום ברציפי העצירה המיועדים למוניות הקסטל ואשר פזורים ברחבי העיר, בחלקם צפויה להיות מותקנת מערכת הטעינה של החברה, וכך לאפשר למוניות החשמליות להיטען מבלי שיהיה בכך כדי לשבש את השגרה התפעולית. להערכת החברה נכון למועד דוח זה, הפרויקט צפוי להגביר את טווח הנסיעה של המוניות בכ-40%, להביא להפחה בפליטות CO₂ של כ-2,200 טון בשנה ולחיסכון בעלויות בסך של כ-350 אלף ש"ח בשנה עבור 30 המוניות הראשונות שישתתפו בפרויקט. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 25 בספטמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-605612) וסעיף 18.3.18 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.14. SITEC – ביום 9 בספטמבר 2023, חתמה החברה על מזכר הבנות עם חברת SITEC. במסגרת מזכר ההבנות, הסכימו הצדדים כי יתקשרו בהסכם מפורט לשיתוף פעולה אסטרטגי להקמתו של "כביש חשמלי" בפארק התעשייה של SITEC בעיר ג'ינאן במחוז שאנדונג, במהלך שנת 2024. בהמשך, ביום 5 במאי 2024, חתמה החברה על הסכם מחייב עם הזרוע הביצועית של SITEC, זרוע החדשנות והיזמות הטכנולוגית בקבוצת חברות, שהעומדת בראשה היא חברה בבעלות המדינה (סין) בשם Shandong Hi-Speed Group Co., Ltd. במסגרת שלב זה, תוכנן כי יקימו הצדדים "כביש חשמלי" עם מערכות טעינה דינאמיות וסטטיות שפיתחה החברה, בפארק התעשייה של SDHS בעיר ג'ינאן במחוז שאנדונג (בסעיף זה: "**הפרויקט**").

הכביש החשמלי המתואר בהסכם צפוי לשמש כמסלול הנסיעה של שאטל להסעת עובדים ברחבי פארק התעשייה, אשר ייטען הן באופן דינמי תוך כדי נסיעה, והן באופן סטטי, וזאת כחלק מהשלב הראשון להצגת ביצועי המערכת לגורמי התקינה והרגולציה בסין לתקופה של כ-6 חודשים. לאחר מכן, צפוי לשמש הפרויקט כ"אתר הדגמה" עבור לקוחות מפתח פוטנציאלים, שותפים מהסקטור הפרטי והציבורי ובעלי עניין אחרים, כאשר הצדדים יפעלו ביחד על מנת לייצר הזדמנויות עסקיות למוצרי החברה במחוז שאנדונג.

הפרויקט צפוי לכלול אינטגרציה מלאה של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה עם אוטובוס של אחת מיצרניות האוטובוסים המובילות בסין. עבור מערכת הטעינה שתשמש את הפרויקט ושירותי התחזוקה והתפעול שתספק החברה, צפויה החברה להכנסות בהיקף מוערך של כ-560,000 דולר. יצוין

כי, בד בבד עם החתימה על הסכם זה, השלימה החברה את תהליך ההקמה של חברה בת בבעלותה המלאה בסין אשר החברה סבורה כי תסייע לה להעמיק את פעילותה בשוק הסיני. נכון למועד הדוח, החברה השלימה את כל ההיערכויות הנדרשות מצידה לתחילת הפרויקט. עם זאת, במהלך שנת הדוח, התברר כי קצב התקדמות הפרויקט עשוי להיות מושפע מעיכובים בניסוח תקנות טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים בסין.

לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידים מהימים 10 בספטמבר 2023 ו-6 במאי 2024 (מס' אסמכתאות: 2023-01-085267, ו-2024-01-047427, בהתאמה) וסעיפים 11.4 ו-16.13.6 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.15. Utah Inland Port – לפרטים בעניין הכרה בחברה הבת האמריקאית כ"ספק יחיד" לצורך הקמת פרויקט משותף לחברה הבת, עם מכון המחקר של אוניברסיטת יוטה, ראו דוחות מיידים מהימים 8 במרץ 2022, 4 באוגוסט 2022 ו-7 בפברואר 2023 (מס' אסמכתאות: 2022-01-027313, ו-2022-01-099010, 2023-01-014991 בהתאמה), סעיף 16.4.7 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022 וסעיף 16.3.20 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

בהמשך לכך, ברבעון הראשון לשנת 2024, נחתם הסכם עם אוניברסיטת יוטה, במסגרתו הוסכם כי החברה תקים מקטע דינאמי ועמדות טעינה סטטיות בסמוך לנמל היבשתי ביוטה, וכן תתקין את מערכת הטעינה על רכב כבד. בשנת הדוח הוגשו תכניות לפריסת מערכות החברה באתר לרשויות הרלוונטיות והחל תהליך שילוח ציוד ומערכות ללקוח.

16.3.16. פרויקט רוא'ה בצרפת – בחודש יולי 2024, החברה הבת הצרפתית, Electreon Wireless France SAS חתמה, יחד עם יתר החברות השותפות בפרויקט (כגון, מועצת המטרופולין של רוא'ה וחברת Eurovia Houste Normandie), על הסכם להקמתו של פרויקט במדינת צרפת, בעיר רוא'ה וזאת בהמשך לעובדה שמועצת המטרופולין של רוא'ה החליטה, ביום 15 באפריל 2024, לאשר תקציב לצורך התקשרות בהסכם לפרויקט, במסגרתו תודגם טעינה אלחוטית סטטית ודינאמית של אוטובוס חשמלי, באמצעות מערכות הטעינה שפיתחה החברה (בסעיף זה: "**הפרויקט**"). בפרויקט צפויות חברות הקונסורציום להדגים את יכולות מערכת הטעינה האלחוטית הדינאמית והסטטית של החברה אשר תותקן על אוטובוס, וזאת באמצעות התקנת מערכת טעינה דינאמית במקטע כביש דינמי בשילוב טעינה סטטית בתחנת עצירה אחת. שותפות הפרויקט ידגמו, באמצעות "חישמול" של מקטע דינאמי קצר, וטעינה סטטית שגרתית של האוטובוס בתחנת איסוף נוסעים, כי ניתן לקיים שגרה תפעולית מלאה של אוטובוס חשמלי המסיע נוסעים לכל אורך שעות היום, על מסלול באורך של כ-6 קילומטרים סביב מרכז העיר רוא'ה. כמו כן, שותפות הפרויקט ינצלו את ההזדמנות על מנת לערוך בדיקות למערכת, וזאת על מנת לאפשר שימוש נרחב במערכת בצרפת בהמשך. היקפו הכספי של הפרויקט נאמד בכ-547 אלף אירו, מתוכו תהא חברת הבת הצרפתית של החברה זכאית לתשלום בסך של 255 אלף אירו. כאמור לעיל, מערכות הטעינה הדינאמית והסטטית הותקנו בשטח במהלך חודשי הקיץ.

לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידים מהימים 12 ביולי 2023, 18 באפריל 2024 ו-17 ביולי 2024 (מס' אסמכתאות: 2023-01-065701, ו-2024-01-044196, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.17. התקנת מערכת טעינה אלחוטית בשיתוף עם חברת STRABAG – ביום 9 ביולי 2024, התקיים אירוע חשיפה והדגמה של טעינה דינאמית על גבי כביש טעינה אלחוטי שהקימה חברה בת בבעלות מלאה של

החברה (Electreon Wireless GmBH), במתחם של חברת STRABAG AG בגרמניה. לאחר ביצוע ההתקנה וההדגמה של המערכת במתחם כאמור, חלק מן המערכת הועבר והותקן, לצד רכיבים נוספים של החברה, בשדה התעופה בפרנקפורט, שם, בין היתר, נבחנה פעילות מערכת החברה כאשר הייתה מוטמנת בבטון ולא באספלט. נכון למועד הדוח, הושלמו בהצלחה הבדיקות של המערכת, והמערכת יכולה לשמש את החברה לטובת הדגמות ובחינות בעתיד.

לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 10 ביולי 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-071034), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

לפרטים נוספים אודות הפרויקטים השונים בפיתוח, ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים.

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

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

נכון למועד הדוח החברה פעלה ופועלת באמצעות פרויקטים שונים בשיתוף פעולה עם מגוון יצרניות רכב שונות ברחבי העולם (כגון, טויוטה, סטלנטיס-פיאט, פורד, IVECO והייגר) וממגוון סוגי רכבים (לדוגמא, רכבי נוסעים פרטיים, אוטובוסים ומשאיות) על מנת לקדם, ליישם, לשפר ולבחון את שילוב יחידת המקלט של החברה בצד הרכב לרכבי היצרניות השונות ולדגמים השונים. בראיית החברה, תהליך זה יסייע בהאצת החדירה של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה בעולם.

16.5. התקדמות בקשר עם אבני הדרך במחקר ובפיתוח

להלן עדכון החברה בדבר ההתקדמות שביצעה בקשר עם אבני הדרך במחקר ובפיתוח של המערכת, כפי שהובאו בדוח השנתי לשנת 2023:

מס"ד	אבן דרך	מועד משוער לביצוע על פי הדוח השנתי לשנת 2023	בוצע/לא בוצע והערות
1	פיתוח מקלט After market לרכבים פרטיים, לרבות ציי מוניות ורכבים שיתופיים, כחלק משיתוף הפעולה עם טויוטה ודנסו	רבעון 1, 2025	מועד משוער להשלמת ביצוע, רבעון 2, 2025

2	התאמה של דור 3 של המקלט לתצורות שונות, כך שיוכל לתת מענה לסוגים שונים של רכבים	רבעון 1, 2025	מועד משוער להשלמת ביצוע, רבעון 2, 2025
3	מערכת ניהול טעינה תת קרקעית להספקים גבוהים	רבעון 1, 2025	בוצע
4	2 תצורות של סלילים דינאמיים, המתאימות להספקים גבוהים	רבעון 3, 2024	בוצע
5	גרסה מעודכנת לתוכנת ניהול הטעינה, המיועדת לציים, ובפרט למפעילי תחבורה ציבורית	רבעון 4, 2024	בוצע

16.6. אבני הדרך הצפויות לשנת 2025 במחקר ובפיתוח

מס"ד	אבן דרך	מועד משוער לביצוע
1	סיום פיתוח ארון טעינה סטטית ל-6 מקלטים במקביל	רבעון 2, 2025
2	סיום פיתוח ארון טעינה תת קרקעי לקווי אוטובוס BRT	רבעון 2, 2025
3	הדגמת גרסה ראשונה של מערכת טעינה ביתית לרכבים פרטיים	רבעון 4, 2025
4	קבלת אישור כי מוצרי החברה הרלוונטיים עומדים בתקני סייבר מרכזיים הנדרשים בתחום הרכב, לדוגמא, תקן ISO 21434	רבעון 1, 2025
5	הדגמת ביצועי מערכת הטעינה הדינאמית, דור 3, בכביש מהיר A10 בצרפת	רבעון 3, 2025
6	Aftermarket kit ראשון (תכנון אלפא) לרכבי נוסעים	רבעון 4, 2025
7	השלמת פיתוח של גרסת אלפא למערכת ניהול, בקרה ושליטה של צי, בהיבטים של טעינה ואנרגיה	רבעון 3, 2025
8	מימוש מגוון יכולות של פרוטוקול OCPP, המאפשרים שליטה בעמדות טעינה של מגוון יצרנים	רבעון 3, 2025
9	שדרוג הספק מוצרי הטעינה הסטאטיים של החברה, עד להספק בגובה של 150 קילוואט	רבעון 4, 2025

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

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

16.7. הוצאות המחקר והפיתוח של החברה

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

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

להלן יפורטו המענקים שהתקבלו מרשות החדשנות וממשרד האנרגיה נכון ליום 31 בדצמבר 2024 :

פרטי המענק	הפעילות עבורה התקבל המענק ותיאור התמיכה	סכומי המענק לפי שנה		תנאי השבת המענק	התחייבות לתשלום תמלוגים שהוכרה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2023 (באלפי ש"ח)*	התחייבות לתשלום תמלוגים שהוכרה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2024 (באלפי ש"ח)*	גובה המענק המצטבר לשנת 2024 שעל החברה להחזיר נכון ליום 31 בדצמבר 2024*, לאחר הצמדה וריבית
		השנה בה התקבל המענק	הסכום שהתקבל (באלפי ש"ח)				
תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מו"פ במסלול מתקדם בשיתוף הון הטבע	חממה טכנולוגית	2015	2,036	קיומן של חייבות בתמלוגים בשיעור של 3%	3,170	4,184	15,377
תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מו"פ במסלול השקעות בתחליפי נפט	הפחתת התלות העולמית בנפט על ידי הפיכת ישראל למוקד תעשייה וידע בתחום תחליפי הנפט והתחבורה החכמה	2018	4,050				
תמיכה מרשות החדשנות לביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב	ביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב	2019	6,980				
תמיכה ממשרד האנרגיה	מערכת הנעה אלחוטית עבור תחבורה ציבורית	2015	1,500	קיומן של חייבות בתמלוגים בשיעור של 5%			1,785
סה"כ	-	-	14,566	-	3,170	4,184	17,162

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

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

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

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

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

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

בהתאם להוראות התכנית, מחויבת החברה לשלם לרשות החדשנות תמלוגים מהכנסות בשיעור של בין 3% ל-3.5%, וזאת עד לפירעון מלא של מענק רשות החדשנות. סכום המענק צמוד לדולר ונושא ריבית שנתית.⁶⁵ למועד הדוח, החברה טרם שילמה תמלוגים כאמור. ליום 31 בדצמבר 2024, הכירה החברה בהתחייבות בדוחותיה הכספיים בגין מענק רשות החדשנות לפרטים נוספים, ראו ביאורים 10 ו-11.ב. לדוחות הכספיים וסעיף 16.8 לעיל.

16.8.2. תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מחקר ופיתוח במסלול השקעות בתחילי נפט

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

⁶⁵ בהתאם להנחיות רשות החדשנות, הריבית השנתית הינה ריבית בשיעור משתנה בגובה ריבית הסופר (SOFR) כפי שפורסמה ביום המסחר הראשון של כל שנה, או בפרסום חלופי שלפי הודעת בנק ישראל לציבור קובע את הריבית האמורה.

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

על המענק חלות הוראות המנהל הכללי במשרד הכלכלה והתעשייה בקשר עם תכנית לעידוד השקעות בחברות מגובות הון סיכון בתחום תחליפי נפט לתחבורה, וכן הוראות חוק המו"פ, ואישור ועדת המחקר ברשות החדשנות, ובכלל זה: (1) החובה שלא להעביר לאחר את הידע, הזכויות עליו ואת זכויות היצור שיפיקו מהמחקר והפיתוח, ללא אישור ועדת המחקר; (2) לשלם תמלוגים ולהגיש את כל הדוחות לרשות החדשנות בהתאם לדין.

במהלך שנת 2018, התקבל מלוא המענק מרשות החדשנות, בסך כולל של 4.05 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים, ראו ביאורים 11.ב. ו-14 לדוחות הכספיים וסעיף 16.8 לעיל.

16.8.3. תמיכה מרשות החדשנות בביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב

ביום 21 במאי 2019, התקבלה בידי החברה הודעה מוועדת המחקר ברשות החדשנות לפיה אושר לחברה תקציב בהיקף של כ-9.3 מיליון ש"ח, בשיעור השתתפות חריג של 75%, קרי מענק בסכום של עד 6.98 מיליוני ש"ח, לביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב. לפרטים נוספים, ראו ביאור 11.ב. לדוחות הכספיים וסעיף 16.8 לעיל.

16.8.4. מענק ממשרד האנרגיה

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

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

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

בשל תכנית משרד האנרגיה וקבלת תמיכה ממשרד האנרגיה, כפופה החברה לתנאים שנקבעו באישור משרד האנרגיה ובכתבי ההתחייבות של החברה, מסמכי ונספחי המכרז, לחוק המו"פ, וכן לכללים, להוראות ולחוזרים שפורסמו על ידי משרד האנרגיה. בכלל זה, על החברה לשלם למשרד האנרגיה תמלוגים מכל ההכנסות שתנבענה ממכירת מוצרים שמשרד האנרגיה תמך בפיתוחם במסגרת התכנית

(בסעיף זה: "ההכנסות") וזאת עד להחזר מלוא סכום התמיכה בתוספת ריבית חשב כללי. כמו כן, חלות על החברה הוראות מיוחדות לגבי הזכויות והשימוש בידע הקשור בתמיכת משרד האנרגיה, במישרין או בעקיפין, וכן חובות דיווח וקבלת אישורים, כגון דיווח ואישור במקרה של השקעת תושב חוץ בחברה ובעת חילופי שליטה בחברה. בנוסף, נדרשת החברה לדווח למשרד האנרגיה מראש על כל השקעה כספית עתידית בחברה ולקבל את אישורו להשקעה.

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

16.9 מענקים מממשלות שבדיה וצרפת

לפרטים נוספים, ראו ביאור ג.11. ו-11.11. (בהתאמה) לדוחות הכספיים.

16.10 הסכמי מחקר ופיתוח

ככלל, הטכנולוגיה של החברה מפותחת על ידיה באופן עצמאי. לפרטים אודות השתתפות החברה בפיילוטם להדגמת ובחינת מוצריה ופרויקטים הנוגעים לתחום המחקר והפיתוח, ראו סעיף 16.3 לעיל. כמו כן, כאמור בסעיפים 16.3.10 ו-17.4.2 לעיל וכן סעיף 26.1 להלן, החברה פועלת לשיפור, ייעול ופיתוח מערכותיה וכן לקידום יכולת תאימות מוצריה כחלק מהוצאתו לפועל של הסכם המחקר המשותף עם חברות טויוטה ודנסו.

16.11 השקעות צפויות במחקר ופיתוח

החברה מעריכה כי במהלך שניים עשר החודשים ממועד פרסום הדוח תשקיע במחקר ופיתוח בתחום הפעילות, סך של כעשרות מיליוני ש"ח, שייעודם העיקרי הינו התקדמות בפיתוח טכנולוגיית החברה ומוצריה, התקדמות בפיילוטם והפרויקטים בהם החברה נוטלת חלק, והערכות של החברה לביצוע פרויקטים עתידיים נוספים, בין היתר בהתאם למפורט בסעיף 10.2 וסעיף 16.3 לעיל.

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

טכנולוגיית החברה נמצאת בשלבי הפיתוח, והשלמת פיתוח הטכנולוגיה כאמור וכמפורט לעיל, על מוצריה ונדבכיה השונים, טעונה השקעות בפיתוח הטכנולוגיה ובהוצאות מחקר ופיתוח. כל ההנחות וההנחות בקשר עם השקעות צפויות במחקר ופיתוח, וביחס לצורך שעשוי להתעורר בעתיד בהשקעות כאמור, הינם תחזיות, הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת

המימון הדרוש לצורך פיתוח המוצרים בשלבי הפיתוח השונים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות אי אילו מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

17. נכסים לא מוחשיים

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

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

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

מספר הפטנט	תיאור הפטנט	הזכויות בפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	מדינות בהן אושר הפטנט
1	POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	בעלות מלאה (100%) של החברה	3 מאי 2034	ארה"ב
2	POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	בעלות מלאה (100%) של החברה	22 אוקטובר 2031	ארה"ב
3	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	בעלות מלאה (100%) של החברה	29 יוני 2037	קוריאה
4	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	בעלות מלאה (100%) של החברה	31 דצמבר 2034	קוריאה
5	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	בעלות מלאה (100%) של החברה	31 דצמבר 2034	יפן
6	POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	בעלות מלאה (100%) של החברה	18 ינואר 2038	הודו
7	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	בעלות מלאה של (100%) Electric Road *.Ltd	31 דצמבר 2033	בריטניה
8	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	בעלות מלאה של (100%)	29 יוני 2037	שווייץ, גרמניה, צרפת, בריטניה,

איטליה, שודיה, טורקיה		Electric Road *.Ltd			
שווייץ, גרמניה, ספרד, צרפת, איטליה, שודיה, טורקיה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של Electric Road *.Ltd	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	EP3089886	9
סין	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	CN106030979	10
סין	29 יוני 2037	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	CN109562695	11
קנדה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	CA2,935,330	12
אוסטרליה	29 יוני 2037	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	AU2017287002	13
אוסטרליה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	AU2014374947	14
ארה"ב	5 יולי 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	US11,376,986	15
בריטניה	20 דצמבר 2038	בעלות מלאה (100%) של Electric Road *.Ltd	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	GB2580082	16
יפן	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	JP7211820	17
יפן	19 דצמבר 2039	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	JP7573338	18

17.4. הנכסים הלא מוחשיים של החברה, שאינם רשומים, כוללים בין היתר בקשות פטנט המתחלקות למספר "משפחות". להלן יובאו פרטים אודות סטטוס הבקשות לרישום פטנטים מהותיים בתחום הפעילות נכון למועד הדוח:

17.4.1. להלן יובאו פרטים אודות סטטוס הבקשות לרישום פטנטים מהותיים בבעלות בלעדית של החברה, בתחום הפעילות נכון למועד הדוח:

תיאור הפטנט המבוקש	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שירשם	מועד קדימות	מועד הגשת הבקשה	המדינות בהן הוגשה הבקשה
POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA	בעלות מלאה (100%) של החברה	17 אוקטובר 2019	2 מאי 2022	ארה"ב

				WIRELESS POWER TRANSFER	
קנדה	29 יוני 2017	30 יוני 2016	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2
קוריאה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	3
הודו	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	4
אירופה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	5
סין	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	6
קנדה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	7
אוסטרליה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	8
בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו	20 פברואר 2023	20 פברואר 2023 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	בעלות מלאה (100%) של החברה	OPTIMIZING WIRELESS POWER TRANSMISSION TO AN ELECTRIC VEHICLE ON THE ROAD VIA ADAPTIVE FREQUENCY	9
ארה"ב	23 דצמבר 2024	20 פברואר 2023	בעלות מלאה (100%) של החברה	OPTIMIZING WIRELESS POWER TRANSMISSION TO AN ELECTRIC VEHICLE ON THE ROAD VIA ADAPTIVE FREQUENCY	10
אירופה	20 פברואר 2023	20 פברואר 2023	בעלות מלאה (100%) של החברה	OPTIMIZING WIRELESS POWER TRANSMISSION TO AN ELECTRIC VEHICLE ON THE ROAD VIA ADAPTIVE FREQUENCY	11
בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו	24 ינואר 2024	21 במרץ 2023	בעלות מלאה (100%) של החברה	POSITIONING A VEHICLE HAVING WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON MAGNETIC FLUX SENSING	12
בריטניה	13 אוקטובר 2023	13 באוקטובר 2023 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	בעלות מלאה (100%) של החברה	ON VEHICLE METERING OF ELECTRICITY IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM USING RELATIVE CURRENT DISTRIBUTION	13
בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות	13 אוקטובר 2023	11 באוקטובר 2024	בעלות מלאה (100%) של החברה	ON VEHICLE METERING OF ELECTRICITY IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM USING	14

שחברות באמנה הזו				RELATIVE CURRENT DISTRIBUTION	
ארה"ב	24 ינואר 2024	24 בינואר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	בעלות מלאה (100%) של החברה	REDUCING HARMONIES IN A RECTIFIED INCOMING WIRELESS POWER TRANSFER SIGNAL AT A RECEIVER OF AN ELECTRICAL VEHICLE	15
ארה"ב	24 ינואר 2024	24 בינואר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	בעלות מלאה (100%) של החברה	CURRENT REGULATION AT A RECEIVER OF AN ELECTRICAL VEHICLE CONFIGURED FOR WIRELESS POWER TRANSFER	16
ארה"ב	24 ינואר 2024	24 בינואר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	בעלות מלאה (100%) של החברה	TAILORING A RECEIVER OF AN ELECTRICAL VEHICLE CONFIGURED FOR WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON ELECTRIC VEHICLE PROPERTIES	17
בריטניה	24 ספטמבר 2024	27 ספטמבר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	בעלות מלאה (100%) של החברה	TESTING A PROTECTION MECHANISM AGAINST OVER VOLTAGE AT A VEHICLE ASSEMBLY	18
בריטניה	27 ספטמבר 2024	27 ספטמבר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	בעלות מלאה (100%) של החברה	PROTECTING A VEHICLE ASSEMBLY AGAINST UNREQUESTED POWER TRANSFER TRANSMITTED BY A GROUND ASSEMBLY	19
בריטניה	27 ספטמבר 2024	27 ספטמבר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	בעלות מלאה (100%) של החברה	PROTECTING AGAINST OVERVOLTAGE IN A VEHICLE ASSEMBLY BY STOPPING COMMUNICATION WITH A GROUND ASSEMBLY	20

17.4.2. כמו כן, בהמשך לאמור בסעיף 16.3.10 לעיל ולדוח המיידני של החברה מיום 30 בינואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-011559), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה, במהלך שנת 2024 פעלה החברה יחד עם שותפיה לפיתוח המצאות וטכנולוגיות חדשות בתחום פעילות החברה, בדגש על טכנולוגיות הקשורות למקלט בצד הרכב. במסגרת מאמצים אלו הגישו הצדדים, נכון למועד דוח זה, עשרות בקשות משותפות לרישום ולבחינה של פטנטים, כמפורט להלן:

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
יפן	27 ספטמבר 2024	27 ספטמבר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	בעלות משותפת**	POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	1
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE AND	2

				NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE AND NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	3
	29 ספטמבר 2024	29 נובמבר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)		ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	4
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	5
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	6
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	7
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	8
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	9
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	10
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	11
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	12
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	13
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	14
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	15
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	16

				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	17
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	18
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	19
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	20
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	21
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	22
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	23
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	24
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	25
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	26
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	27
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	28
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	29
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	30
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	31

				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	32
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	33
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	34
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	35
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	36
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	37
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	38
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	39
				TRANSMISSION EQUIPMENT OF A CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM AND A CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	40
				POWER RECEIVING EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	41
יפן	7 פברואר 2025	7 פברואר 2025 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)		POWER RECEIVING EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	42
				POWER RECEIVING EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	43
				POWER RECEIVING EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	43

				POWER TRANSMISSION EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	44
				POWER TRANSMISSION EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	45
				TRANSMISSION DEVICE, PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF TRANSMISSION DEVICE	46
				POWER RECEIVING DEVICE, POWER TRANSMITTING DEVICE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, PROGRAM, AND CONTROL METHOD	47
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	48
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	49
				POWER RECEIVING DEVICE, POWER TRANSMITTING DEVICE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, PROGRAM, AND CONTROL METHOD	50
				POWER RECEIVING DEVICE, POWER TRANSMITTING DEVICE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, PROGRAM, AND CONTROL METHOD	51
				POWER RECEIVING DEVICE, POWER TRANSMITTING DEVICE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, PROGRAM, AND CONTROL METHOD	52
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	53
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	54
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	55

				POWER RECEIVING DEVICE, POWER TRANSMITTING DEVICE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, PROGRAM, AND CONTROL METHOD	56
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	57
				NONCONTACT POWER SUPPLY COIL AND NONCONTACT POWER SUPPLY SYSTEM	58
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	59
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	60
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	61

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

* כאמור בסעיף 1.1 לעיל, עד לחודש מרס 2021, פעילותה של החברה התבצעה באמצעות החברה הבת אלקטריק רואד בע"מ, חברה בת שהייתה בשליטתה המלאה של החברה, עד השלמת עסקת המיזוג הסטטוטורי שלה עם ולתוך החברה. לפיכך, חלק מהפטנטים עדיין רשומים על שמה של אלקטריק רואד בע"מ – וממילא נמצאים בבעלות מלאה של החברה. החברה נמצאת בתהליך של המחאה במשרדי הפטנטים השונים בקשר לאותם פטנטים, כך שיהיו רשומים על שמה של החברה אצל משרדי הפטנטים.

** בהתאם לאמור בדוח מידי של החברה מיום 30 בינואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-011559), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. בהקשר זה יובהר כי הבעלות בפטנטים נחלקת באופן שווה בין החברות.

17.5. להלן פירוט אודות סימני מסחר ו/או בקשות לרישום סימני מסחר, בבעלות החברה נכון למועד הדוח:

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

6.2.34	רשום	9	סין	electreon	73218399	9
27.1.34	רשום	37	סין	electreon	73237764	10
13.4.34	רשום	42	סין	electreon	73227614	11
16.2.35	בבחינה	42, 37, 9	ישראל	RIPPLE	381283	12
17.1.35	ממתיין לבחינה	9, 42	יפן	ELECTREON	2025-004284	13
17.1.35	ממתיין לבחינה	9, 42	יפן	electreon	2025-004285	14

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

18. הון אנושי

18.1. להלן תרשים המבנה הארגוני של החברה:



18.2. להלן פירוט אודות מצבת עובדי החברה:

מספר עובדים			תחום עיסוק
ליום 31 בדצמבר 2022	למועד הדוח השנתי לשנת 2023	נכון למועד הדוח	
4	6	7	הנהלה
8	12	15	מחלקת כספים, משאבי אנוש ואדמיניסטרציה
73	89	116	מחלקת תפעול, פיתוח וייצור
9	12	15	מחלקת שיווק ומכירות
94	119	153	סה"כ

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

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

במהלך תקופת הדוח, הצטרפו לחברה מספר עובדים מובילים ברמה הארגונית, וביניהם סמנכ"לית השיווק, שבנתה את המערך השיווקי של החברה וביססה את יכולות שיווק של כלל מוצרי החברה.

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

נוכח התרחבות פעילות החברה, גם בהיבטים של המחקר והפיתוח, וגם בהיבטים המסחריים, החליטה הנהלת החברה לפתוח תקנים חדשים, הן במחלקת המחקר והפיתוח, במחלקת התפעול והן במחלקת הפיתוח העסקי, כדי לתמוך בפעילות החברה. כמו כן, נפתחה יחידה עסקית חדשה הפונה לפלח שוק שונה, מה שהצריך מהחברה היערכות הן ברמת התוכנית העסקית והן ברמת המשאבים כולל גיוס עובדים שיתמכו בפעילות הייעודית וכן הקצאת משאבים קיימים לטובת הנושא.

18.4. תלות מהותית בעובד מסוים

למועד הדוח, החברה מעריכה כי קיימת תלות ביו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה, מר אורן עזר, ובמדען הראשי בחברה, מר חנן רומבק, הואיל והם מספקים לחברה את השירותים הבסיסיים החיוניים לפעילותה, ובכלל זה לפעילות המחקר והפיתוח. יחד עם זאת, בשנת הדוח גייסה החברה אנשי פיתוח בישראל לפעילות

המו"פ, אשר עוסקים בפיתוח היבטים הקשורים לאינטגרציה עם כלי רכב ואשר לוקחים חלק ניכר בעבודת הפיתוח, באופן אשר מפחית במידת מה את התלות במנכ"ל (ויו"ר דירקטוריון החברה) ובמדען הראשי.

18.5. הדרכות והכשרת עובדים

בשנת 2023, נבנתה תוכנית הדרכות שנתית אשר שופרה והורחבה בשנת 2024, במסגרתה העובדים מקבלים הכשרה מקצועית מתאימה לתפקיד אותו הם מבצעים, תוך שימת דגש על בטיחות, איכות התוצר והיכרות מעשית עם תחום פעילותם. בתוכנית שולבו גם הדרכות כלליות שהיקפן רחב יותר, לרבות הדרכות כחלק מתוכנית אכיפה פנימית בדיני ניירות ערך, מניעת הטרדה מינית, אבטחת מידע ואיכות. בנוסף, החברה פועלת לניסוח, אשורור והטמעה של נהלי וכלי עבודה מסודרים, אשר חשופים לעובדים בפורטל החברה הפנים ארגוני. כמו כן, במהלך שנת הדוח, בוצעו סקרים מול דרג מנהלי הביניים לעניין צרכי ההדרכה של העובדים. אפיון הצרכים האמור הוביל לעדכון תוכנית ההדרכה, כך שישולבו בה הכשרות ספציפיות עבור הצוותים השונים בהתאם לצרכים שעלו.

18.6. תכנית תגמול לעובדים

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

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

18.6.3. ביום 28 בדצמבר 2023, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה ולאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, עדכון למדיניות לעניין תנאי כהונה והעסקה של נושאי המשרה בחברה ("מדיניות התגמול"). בהמשך, ביום 29 בדצמבר 2024, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה ולאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, עדכון נוסף למדיניות התגמול. לפרטים נוספים אודות מדיניות התגמול המעודכנת של החברה, ראו תקנה 21 בפרק ד' לדוח זה.

18.7. תנאי העסקה והסכמי העסקה

נכון למועד הדוח נוהגת החברה להתקשר עם עובדיה בהסכמי העסקה אישיים בהתאם למשא ומתן אישי עם כל עובד, בהתאם לתפקידו, כישוריו, יכולותיו המקצועיות וכיו"ב, והכל בהתאם לתקציב שנתי שנקבע מראש ואושר על ידי מנכ"ל החברה, סמנכ"ל הכספים וסמנכ"לית משאבי אנוש. מרבית עובדי החברה מועסקים בהיקף מלא ובשכר גלובאלי. תנאי העסקה של העובדים כוללים בין היתר הוראות בדבר היקף המשרה, תנאי השכר, הפרשות סוציאליות, ימי חופשה, הבראה ומחלה ותנאים נלווים, התחייבות מצד העובד לשמירה על סודיות ולאי-תחרות בחברה במהלך תקופת ההעסקה ולמשך תקופה מסוימת אחריה,

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

18.8. נושאי משרה ועובדי הנהלה בכירים

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

18.9. קבלני משנה

החברה מתקשרת עם מספר קבלני משנה המעניקים לה שירותים שונים, ביניהם שירותי הנדסה, תוכנה, ייעוץ, שיווק, עיצוב ותמיכה בפעילות השוטפת של החברה בעיתות עומס עבודה או בתחומים הדרושים סיוע חיצוני ונקודתי.

19. חומרי גלם וספקים

19.1. חומרי גלם

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

19.2. ספקים

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

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

20. השקעות

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

21. מימון

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

21.2. יצוין כי ביום 26 בפברואר 2023, פרסמה החברה תשקיף מדף נושא תאריך 27 בפברואר 2023, מכוחו רשאית החברה להנפיק סוגי ניירות ערך שונים בהתאם להוראות הדין אשר תוקפו הוארך לשנה נוספת בהתאם לדיווח החברה מיום 18 בפברואר 2025. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים מהימים 26 בפברואר 2023 ו-18 בפברואר 2025 (מס' אסמכתאות: 2023-01-017893 ו-2025-01-011411), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

21.2.1. מענקי מדינה

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

21.2.2. גיוס הון

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

21.2.3. ערבויות ושעבודים

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

22. מיסוי

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

23. סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם

פעילותה של החברה כפופה למגוון רחב של חוקים, תקנות צווים, הנחיות, מסמכי מדיניות, רישיונות והיתרים הנוגעים לאיכות הסביבה ולשינוי אקלים כפי שפורטו בסעיף 8.6.5 לעיל וכפי שיפורטו להלן.

23.1. קרינה בלתי מייננת

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

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

23.2. פסולת אלקטרונית

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

23.3. איכות סביבה, בריאות ובטיחות

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

בישראל, באופן ספציפי, כפופה החברה למגוון רחב של חוקים ותקנות סביבתיות, כאשר העיקריים שבהם מתייחסים לקרינה בלתי מייננת (סעיף 23.1 לעיל) ולפסולת אלקטרונית (סעיף 23.2 לעיל). חוקים ותקנות אלו קובעים את רמות הקרינה המותרות לציוד ולמערכות החברה, וקובעים את האמצעים הנדרשים לטיפול ופינוי של פסולת אלקטרונית. למיטב ידיעת החברה, נכון להיום, היא עומדת בהוראות המהותיות של החוקים והתקנות הנוגעות להגנת הסביבה בישראל ומחזיקה בהיתרים סביבתיים הנדרשים לפעילותה השוטפת. החברה מקדמת את נושא הבטיחות גם כחלק מהליך פיתוח כלל היחידות השונות במערכותיה. לדוגמא, החברה מפתחת יכולת זיהוי מתכות ורקמה חיה כדי למנוע מצבים של סיכון שלא לצורך בעת ביצוע טעינה.

בכל הקשור בנושאי איכות סביבה, בריאות ובטיחות, החברה קיבלה הסמכות של: (1) ISO 14001 (מערכת ניהול סביבתית), וכחלק מההיערכות לקבלת התקן ועמידה בו בנתה החברה מדיניות איכות סביבה מקיפה; (2) ISO 9001 (מערכת ניהול איכות); ו- (3) ISO 45001 (מערכת ניהול בטיחות וגהות תעסוקתית). החברה מקפידה כי כל עובד חדש שנקלט בחברה עובר הדרכת בטיחות ואיכות סביבה בתחילת עבודתו בחברה, מתחקרת אירועי בטיחות וסביבה בתהליך מוסדר בצורה שוטפת ונוהגת לבצע הערכות סיכונים בטיחות וסיכונים סביבה בצורה מחלקתית אחת לשנה וכן מכנסת ועדת בטיחות מספר פעמים בשנה. במהלך שנת 2024: (1) נערכו מבדקי מעקב לתקני ISO 14001 ו-45001 והחברה עמדה בהם בהצלחה; (2) בוצע ניטור גהותי ורעש בעמדות עבודה לפי סקר גהותי מקדים; (3) בוצע בחברה סקר קרינה אלקטרומגנטית בנקודות העבודה; ו- (4) בוצעו הדרכות ריענון בנושא בטיחות ואיכות הסביבה לכלל עובדי החברה.

כמו כן, החברה מבצעת חשיבה על האופן בו היא מצמצמת את טביעת הרגל הפחמנית ככל הניתן: (א) משרדי החברה נבנו עם חשיבת חסכון במשאבים ככל האפשר - מחלונות ומפתחים גדולים להארת חדרים עם אור שמש ועד לשימוש בנורות LED ברחבי חלל העבודה; (ב) מחזור - החברה הציבה פחי מחזור ברחבי המשרדים. אלה מופרדים למחזור שונה עבור נייר, פלסטיק, זכוכית. מבוצע בחברה באופן שוטף איסוף ופינוי למחזור של פסולות מתכת, פלסטיק, קרטון, עץ ופסולת אלקטרונית; (ג) עובדי החברה אוכלים ארוחת צהריים המגיעה מספקים בכלים רב פעמיים במתקני החברה, ומשתמשים רק בכלים לשימוש חוזר. גם שאריות ארוחת הצהריים של החברה ממוחזרות והופכות לקומפוסט אשר משמש לאחר מכן עבור הגינות בסביבת המשרדים; (ד) אין שימוש במוצרים חד-פעמיים - החברה אינה משתמשת במוצרים חד-פעמיים כגון פלסטיק כוסות או כלים חד פעמיים, באירועים ובמשרדי החברה; (ה) מודעות לאריזת מוצר

– עובדי החברה מודעים לשיטה בה יש לארוז ולשלח את מוצרי החברה ברחבי העולם, תוך העדפה לשיטת אריזה לשימוש חוזר ולהפחתת השימוש בפלסטיק ובשיטות אריזה לשימוש חד פעמי; ו- (ו) החברה מצמצמת את השימוש בנייר – עובדי החברה עושים דיגיטציה של הקבצים עד כמה שאפשר ומתחייבים להדפסה משני הצדדים. נכון למועד הדוח לא מתנהלים כנגד החברה הליכים כלשהם בנושאים אלו.

בנוסף, המוצר אותו מפתחת החברה - מערכת לטעינה אלחוטית של רכבים חשמליים - לרבות דרכי התקנתו, תורם להגנה על הסביבה בכך שהוא מעודד ומאפשר מעבר המוני לרכבים חשמליים, שימוש שיתופי בתשתית הטעינה ופריסה של צריכת החשמל (לצרכי טעינה) לאורך כל שעות היום, ובפרישה גיאוגרפית רחבה, וכן עומד בדרישות והדגשים הבאים: (א) ביצוע פריסת תשתית הטעינה של החברה אינו מצריך שחזור מלא של כבישים, התקנת יסודות כבישים, סילוק החי, או כריתת יערות של הסביבה שמסביב לכביש. התקנה - וכל החלפה נדרשת - של סלילים היא קלה וגורמת להפרעה מינימלית של התנועה, ומתרחשת רק כמה סנטימטרים מתחת לשכבה העליונה של האספלט, ובכך ממזער את סך זמן התפעול ודרישות האנרגיה כחלק מהתקנת הכביש. המערכת יכולה להיות מותקנת, כולה, מתחת לאדמה, ולכן אינה משפיעה על הסביבה הנופית, מבחינה ויזואלית ומבחינה תפעולית גם יחד; (ב) תהליך ההתקנה של הסלילים הוא אוטומטי, ודורש מעט כוח אדם; (ג) כחלק מתהליך מיון LCA שנערך בשנת 2022 נמצא כי אלומיניום, פלדה, נחושת, פלסטיק פוליקרבונט, ופריטטים הם המרכיבים העיקריים של יחידת הניהול ושל המקלטים ברכב, בעוד הסלילים מורכבים בעיקר מליבת נחושת המכוסה במעטפת גומי. אין ברכיבי המערכת וברכיבי החומרה שיפעלו כחלק ממערכת הטעינה האלחוטית, רכיב אשר דורש שימוש בחומרים מסוכנים. בנוסף, החברה אישרה, החל מחודש פברואר 2023, כי היצרן שמייצר עבורה את הכבלים ישתמש בחומרי גלם המכילים הלוגנים; (ד) רכיבי המערכת של החברה מורכבים, היכן שניתן, בישראל (היינו - ההרכבה של מקלטי הרכב וארונות הניהול), באופן אשר מפחית אנרגיה, עלויות ומשאבים הקשורים בהובלת חומרים ורכיבים עיקריים; (ה) הסלילים המותקנים מתחת לאספלט מתוכננים להחזיק מעמד שנים רבות, ואינם דורשים פעולות תכופות של תיקון ותחזוקה; (ו) בדיקת מתח וסיבולת של צד שלישי הושלמה על ידי המכון הלאומי לחקר כבישים ותחבורה בשבדיה בסוף 2022, ובמסגרתה נמצא כי טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה אינה פוגעת בחיי הכביש או משפיעה לרעה על איכותו; ו- (ז) שכבות האספלט אשר מוסרות כחלק מהליך ההתקנה של הסלילים, מסולקות לפסולת בהתאם לדרישות המחזור במדינות בהן מותקנת הטכנולוגיה. בכל הנוגע ליתר פעולות ההתקנה (הנחת הסלילים, הכבילה, התקנת יחידות הניהול), הרי שאלה אינן מייצרות פסולת, וזאת למעט האריזה של הרכיבים (והטיפול בפסולת זו נעשה, אף הוא, בהתאם לדרישות הרגולציה המקומית).

לאור הסיכון הנמוך לפעילות החברה נכון למועד זה, היקף ההוצאות של החברה בגין סיכונים סביבתיים אינו בסכום מהותי.

24. מגבלות ופיקוח על פעילות החברה

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

24.1 כללי

פעילות החברה כפופה לדיני המדינות בהן היא פועלת (לרבות ישראל, גרמניה, ארה"ב ומדינת קליפורניה בפרט, צרפת, יפן, סין ושבדיה, ולדיני המדינות בהן תפעל בעתיד. ככל שתשלים החברה את פיתוח מוצריה

בהצלחה, ותתחיל בייצור ושיווק מסחרי בקנה מידה רחב, פעילויות אלו יהיו כפופות לדינים שונים בטרטוריות הרלוונטיות, בין היתר, דיני קניין רוחני, דינים הקשורים באיכות ואחריות על מוצרים.

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

למועד הדוח, פעילות החברה כפופה למגבלות חקיקה ותקינה מכוח חוק המו"פ, ולכללים, להוראות, לאישורים ולחוזרים שפורסמו על ידי רשות החדשנות וכללי התוכניות, בשל תמיכה שקיבלה החברה בהתאם לחוק המו"פ. יצוין, כי בעקבות התמיכה האמורה, חלות על החברה הוראות שונות בקשר לידע המפותח כתוצאה ממימון שנתקבל מהרשות לחדשנות.

24.3. אישור משרד האנרגיה

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

24.4. תקינה בינלאומית

לפרטים, ראו סעיף 8.6.5 לעיל וכן סעיף 23 לעיל.

24.5. תקני איכות

לפרטים, ראו סעיף 8.6.5 לעיל, וכן סעיף 23 לעיל.

25. הסכמים מהותיים

25.1. החברה רואה בהסכם הפיתוח המשותף עם טויוטה ודנסו (ראו סעיף 16.3.10; בהסכם העקרונות וההסכם המסדיר את השלב המקדמי עם חברת דן (ראו סעיף 16.3.4 16.3.4 לעיל); בהסכם עם חברת אלקטרה אפיקים (ראו סעיף 10.2.3 לעיל); בהסכם "ספק יחיד" עם אוניברסיטת יוטה ועבור ASPIRE (ראו סעיף 16.3.6 לעיל); ובהסכם המטרונית (ראו סעיף 10.2.1 לעיל), כהסכמים מהותיים לחברה.

להלן יובאו פרטים בדבר הסכם הפיתוח המשותף שנחתם עם חברת טויוטה וחברת דנסו:

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

ההסכם, אשר נכנס לתוקפו ביום חתימתו ויהיה בתוקף למשך כשנתיים, כולל את הסכמת הצדדים לפתח ערכת טעינה אלחוטית המיועדת להתקנה פשוטה על רכבים קיימים וכן מערכת טעינה אלחוטית שתשולב באופן אינטגרלי, Built-in, ברכבים חדשים (ביחד, "המערכת החדשה") ולהשקיע את המשאבים הנדרשים לצורך כך. יצוין כי אין ביכולתה של החברה להעריך בשלב זה את עלות הפיתוח של המערכת החדשה או את הסכומים שיידרשו להשקעה בגינה. הצדדים יהיו בעלים משותפים ושווים של הקניין הרוחני שיווצר

כתוצאה מהפיתוח של המערכת החדשה. כמו כן, הצדדים הסכימו לחלוק בתמלוגים הנובעים מהשימוש בקניין הרוחני האמור, בהתאם לחלקם בבעלות. הצדדים אף התחייבו לפעול ביחד בוועדות התקינה ברחבי העולם, כדי לעצב סטנדרטים עולמיים.

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

בנוסף הסכימו הצדדים לבחון ולהציג את יכולות המערכת החדשה בשתי הדגמות, שיערכו ברחבי אירופה, ארה"ב, ישראל או יפן. הדגמות אלה יהוו נדבך חשוב בתהליך הפיתוח של המערכת החדשה.

לפרטים נוספים, עדכונים ואודות תוצרי ההסכם נכון למועד דוח זה, ראו סעיפים 16.3.10 ו-17.4.2 לעיל, את הדיווח המשלים מיום 30 בינואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-011559), וסעיפים 16.3.14 ו-25.2 לדוח השנתי לשנת 2023, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

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

הערכות החברה ביחס להתקשרויות עתידיות במסגרת הסכמיה המהותיים, התפתחותם והשפעתם על פעילות והחברה ופיתוח מוצריה, הינן הערכות של החברה בלבד. כל ההנחות והנתונים בקשר עם התקשרויות עתידיות, פירותיהן של ההתקשרויות המפורטות לעיל והשפעתן על פעילות החברה, הינם תחזיות, הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המוצרים בשלבי הפיתוח השונים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות אי אילו מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

26. שיתופי פעולה אסטרטגיים

החברה רואה בשיתופי הפעולה בהסכמים שלהלן, כשיתופי פעולה אסטרטגיים:

26.1. שיתוף הפעולה עם טויוטה ודנסו

להרחבה, ראו סעיפים 16.3.10 ו-25.1 לעיל.

26.2. שיתוף הפעולה עם חברת דן

לפרטים אודות הסכם שיתוף פעולה בין החברה ודן להקמת קווי אוטובוסים המונעים באמצעות אנרגיה חשמלית אלחוטית בלבד, תוך שילוב בין הטכנולוגיה פרי פיתוחה של החברה לבין פלטפורמת קווי אוטובוסים חשמליים המופעלת על ידי דן, ראו האמור בסעיף 16.3.4 לעיל.

26.3. שיתוף הפעולה עם חברות יורוביה ו-VINCI (חברת האם של יורוביה)

לפרטים אודות ההתקשרות במזכר הבנות בין החברה ליורוביה לקידום ובניית מערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה במדינות גרמניה, צרפת ובלגיה, ראו דוח מיידי מיום 6 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-108693).

26.4. שיתוף הפעולה עם חברת ברבמי

לפרטים אודות התקשרות במזכר הבנות לא מחייב עם חברת ברבמי המפעילה כבישי אגרה באיטליה, למטרת שיתוף פעולה בהטמעת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה בפרויקטים של תשתיות תחבורה באיטליה, ראו דוחות מיידיים מהימים 8 בנובמבר 2020, 18 במאי 2021 ו-5 בדצמבר 2021 (מס' אסמכתא: 2020-01-120024, 2021-01-085704, 2021-01-106078, בהתאמה).

26.5. שיתוף הפעולה עם חברת ג'ייקובס

לפרטים אודות התקשרות החברה במזכר הבנות מחייב להשקעה פרטית ושיתוף פעולה עם Jacobs Engineering Group Inc. ("ג'ייקובס"), ראו דוח מיידי מיום 3 במרץ 2021 (מס' אסמכתא: 2022-01-021408).

26.6. שיתוף הפעולה עם חברת אלקטרה אפיקים

לפרטים אודות התקשרות החברה בהסכם להתקנה, תפעול ותחזוקה של כ-30 עמדות טעינה במסוף אפיקים בראש העין, ראו סעיף 10.2.3. Error! Reference source not found. לעיל.

26.7. שיתוף הפעולה עם אוניברסיטת יוטה בארה"ב

לפרטים שיתוף הפעולה עם אוניברסיטת יוטה, כמו גם להכרזה על היותה של החברה "ספק יחיד" במסגרת הליך שקיימה אוניברסיטת יוטה, ראו סעיף 16.3.6 לעיל.

27. הליכים משפטיים

27.1. ביום 11 באפריל 2024, התקבל בחברה מכתב התראה בטרם נקיטה בהליך נגזר מטעם בעל מניות של החברה בהתאם לסעיף 194 לחוק החברות, התשנ"ט-1999, בו עלו, בין היתר, טענות בעניין אופציות שהוענקו לנושאי משרה ולדירקטורים בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 14 באפריל 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-042285), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. ביום 4 באוגוסט 2024, החליט דירקטוריון החברה על ביטול האופציות נושא מכתב ההתראה. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 4 באוגוסט 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-079428), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. לא הוגשה תביעה בעניין זה, והוצאותיה המשפטיות של החברה בקשר עם הטיפול במכתב ההתראה והטענות שהוזכרו בו היו זניחות (לרבות שכר הטרחה לעורכי דינה).

27.2. ביום 18 ביוני 2024, נודע לחברה כי הוגשה בקשה לאישור תובענה ייצוגית כנגד החברה ונושאי משרה בה בטענה לאיחור במועד דיווח מיידי שפרסמה החברה. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 19 ביוני 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-062142), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. נכון למועד פרסום הדוח, לא התקבלה החלטה בבקשה כאמור. ביום 18 במרץ 2025, התקיימה ישיבת קדם משפט בתיק,

שם נדונה בקשה לגילוי מסמכים מטעם הצד שכנגד אשר נדחתה על ידי בית המשפט וכן נקבע מועד לקיום דיון הוכחות במהלך חודש ספטמבר 2025.

27.3. ביום 17 באוקטובר 2024, קיבלה החברה הבת של החברה בארה"ב, דרישה מהרשויות הפדראליות בארה"ב ובו הוראה למסירת מידע המצוי בידיה, אודות התקשרות עם אחד מספקיה בארה"ב וזאת כחלק מחקירה של הרשויות בארה"ב המערבת את הספק. החברה הבת בארה"ב אינה מוגדרת כחשודה ומשתפת פעולה, ביחד עם החברה, עם הרשויות בארה"ב.

28. יעדים ואסטרטגיה עסקית

היעדים העסקיים של החברה כוללים:

28.1. **הובלת מהפכת הטעינה האלחוטית** – חיזוק מעמדה של החברה כמובילה עולמית בתחום הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים והכללת הטכנולוגיה שלה כחלק מהסטנדרטים בעולם. זאת באמצעות לקיחת חלק פעיל ומשמעותי בתהליכי התקינה הבינלאומית בתחום, זכייה בפרויקטים אסטרטגיים, ושיתוף פעולה עם יצרניות רכב וגורמים מרכזיים בתעשייה ברחבי העולם.

28.2. **הרחבת פעילות גלובלית** – המשך ההתרחבות הגלובלית של החברה באמצעות חדירה לשווקים אסטרטגיים, הקמת תשתיות מקומיות בטריטוריות בהן החברה פועלת, ותמיכה בצמיחה ארוכת טווח. זאת על ידי השקת פיילוטים ופרויקטים מסחריים במדינות מפתח, ויצירת שותפויות אסטרטגיות עם גורמים ממשלתיים, עיריות, מפעילי תחבורה, חברות בתחום הרכב ויצרניות רכב.

במקביל, החברה פועלת להקמת קונסורציומים מקומיים הכוללים חברות מובילות בתחומן, המשלימות את פעילות החברה ומספקות יתרון תחרותי בזכות היכרותן עם השוק המקומי, הרגולציה והצרכים הייחודיים של כל מדינה. גישה זו מאפשרת לחברה להאיץ את החדירה לשווקים חדשים, לקצר זמני הטמעה ולבנות תשתית חזקה לפעילות מסחרית בקנה מידה רחב.

28.3. **עבודה עם גורמים מרכזיים בתעשיית הרכב** – בכוונת החברה להרחיב ולהעמיק את שיתופי הפעולה עם יצרני רכב מובילים, בין היתר באמצעות הטמעה של הטכנולוגיה פרי פיתוחה ברכבים קיימים וחדשים, כולל פיתוח פתרונות Aftermarket לרכבים חשמליים קיימים.

28.4. **פיתוח יכולות טכנולוגיות מתקדמות ומודלים עסקיים** – שיפור מתמיד של טכנולוגיית החברה, הפחתת עלויות הפריסה שלה, והצעת מודלים כלכליים גמישים ללקוח, שיאפשרו אימוץ חלק של הטכנולוגיה של החברה.

28.5. **כניסה לשוק רכבי הנוסעים** – לצד תיק המוצרים ללקוחות עסקיים, החברה מתכננת להרחיב את פעילותה לשוק הלקוחות הפרטיים באמצעות הצעת פתרונות טעינה חכמים. החברה תפתח ותציע למכירה מוצר טעינה ביתי – Home Charger – אשר יותקן בין היתר, בבתים פרטיים, חניונים ושטחים ציבוריים – כך למשל חניות רחוב באזורים אורבניים צפופים. החברה תתמקד בפיתוח מודלים עסקיים מותאמים ותשתף פעולה עם יצרני רכב, ספקי אנרגיה ורשויות עירוניות, במטרה להפוך את הטעינה האלחוטית לנגישה ונוחה למשתמשי הקצה.

28.6. **יעדי תפעול ושרשרת אספקה** – החברה משקיעה מאמצים מתמשכים ומשאבים ביעול תהליכי ייצור הטכנולוגיה שלה, יחד עם שותפים אסטרטגיים בתחום. זאת במטרה להפחית עלויות, לקצר זמני הטמעה ולאפשר גידול מסיבי ביכולת הייצור.

שליטה בתהליך הייצור תאפשר לחברה להקים פסי ייצור במיקומים אסטרטגיים ולבצע ייצור מקומי במדינות מפתח. מהלך שכזה עשוי לחזק את מעמד החברה בשווקים הבינלאומיים ולספק יתרון תחרותי מול מתחרים.

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

29. צפי להתפתחות בשנה הקרובה

29.1. כאמור בדוח החברה לרבעון השני לשנת 2023 מיום 29 באוגוסט, 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-080974) ("דוח רבעון 2 לשנת 2023"), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה, החברה הציבה לעצמה יעד הכנסות לשנים 2023 - 2024 ("יעד ההכנסות") אשר עמד על סך של כ-102 מיליון ש"ח.

29.2. החברה מתכבדת לעדכן כי, היקף ההכנסות והתקבולים מהתקשרויות עבור השנים 2023-2024 עומד על סך של כ-63 מיליון ש"ח שהוכרו בפועל כהכנסה.

יצוין, כי הפער בין היעד שהציבה החברה לשנים 2023-2024, לבין הביצוע בפועל, נובע, בין היתר, מגורמים שאינם בשליטת החברה, ובראשם המצב הביטחוני בישראל, ובפרט הלחימה בגבול הצפון, אשר השפיעו על מועד תחילת הביצוע של פרויקטים שונים (ובהתאמה – היכולת להכיר בהכנסה בגינם), לרבות פרויקט המטרונית.

29.3. יחד עם זאת, בהמשך לאמור בדוח החברה לרבעון השלישי לשנת 2024 מיום 28 בנובמבר, 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-620519), ("דוח רבעון 3, שנת 2024"), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה, החברה מבקשת לעדכן כי נכון למועד דוח זה, לחברה התקשרויות קיימות ופרויקטים חתומים, בהיקף כולל של כ-113.3 מיליון ש"ח.

לאחר שהחברה סיכמה את ביצועיה לשנת הדוח כמפורט לעיל, ובהמשך לאמור בדוח רבעון 3, שנת 2024, החברה הציבה לעצמה יעד לשנת 2025 של צבר פרויקטים חתומים בסך של כ-65 מיליון דולר (כ-240 מיליון ש"ח, לפי שער החליפין העדכני נכון למועד דוח זה) ("יעד צבר פרויקטים"). לפירוט בנושא ראו סעיף 30 להלן. יעד צבר הפרויקטים מבוסס על הערכות החברה נכון למועד דוח זה, בקשר עם ההזדמנויות להתקשרויות וחתימה על הסכמים להקמת פרויקטים נוספים בשנה הקרובה, ואין ודאות כי יעלה בידה של החברה לעמוד ביעד זה.

החברה צפויה למסור עדכון ופירוט אודות יעד צבר הפרויקטים כאמור לעיל, בהתאם למודל החצי שנתי הנהוג על ידיה, בדוח רבעון 2 לשנת 2025 ובדוח התקופתי של החברה לשנת 2025.

הערכות ואומדנים של החברה בנוגע להצלחת המערכות בפיתוחה, תוצאותיהן וביצועיהן, הצלחת הפרויקטים בהם משתתפת החברה, ההשפעות האפשריות שלהם על פעילות החברה והשפעות אפשריות של מערכות החברה על ביצועיהם ותוצאותיהם של לקוחותיה, יעדי ההכנסות ויעדי הפרויקטים של החברה, לרבות סיכויי הצלחתה להתקשר בפרויקטים המצויים בשלבי משא ומתן / מרכז, השלמת פרויקטים

המצויים בייזום, אופן השימוש בכספי השקעה שהתקבלו בחברה ו/או אשר צפויים להתקבל בחברה, והתפתחויות ביחס לפעילות החברה, לרבות ביחס לטריטוריות פעילותה, הינם מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו של המונח בחוק ניירות ערך, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר קיימים בחברה למועד הדוח ואינם בשליטת החברה. הערכות ואומדנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי החברה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות והאומדנים האמורים, ניתן לציין שינויים טכנולוגיים, שינויים בתנאי השוק המקומי והגלובאלי ו/או שינויים בתחרות בו, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, ו/או גורמים נוספים אשר לא ניתן להעריכם מראש והם אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 31 בדוח זה. עוד יובהר, כי טכנולוגיית החברה נמצאת בשלבי הפיתוח, ולהוציא את הניסויים המפורטים במסגרת דיווחי החברה, החברה טרם השלימה את פיתוח המערכת, ואין כל ודאות כי הפיתוח האמור אכן יושלם, ואם יושלם, מה יהיו תוצאותיו.

30. יעד צבר הפרויקטים⁶⁶

בהמשך לאמור, בין היתר, בסעיף 10.2 לעיל, החברה פועלת להתקשר בהסכמים מסחריים, ולפיכך היא צופה כי בשנים הקרובות יגדל מספרם והיקפם של הפרויקטים שתבצע שהינם בעלי אופי מסחרי משמעותי. בתוך כך, צבר הפרויקטים של החברה כולל הזמנות להקמת פרויקטים בקשר עם מוצרי החברה השונים, כמפורט בסעיף 9 לעיל, ובין היתר, הקמת פרויקטים של BRT, בדומה לפרויקט המטרונית ולפרויקט טרונדהיים; חשמוץ ציי רכב וטרמינלים, בדומה לפרויקטים של החברה כגון UCLA, UPS ואפיקים ועוד.

להלן מובא צבר ההזמנות של החברה, בפילוח לפי התקופה הצפויה להכרה בהכנסה בגין (באלפי ש"ח):

עיתוי משוער להכרה בהכנסה	צבר הזמנות סמוך למועד הדיווח	צבר הזמנות ליום 31.12.2024
2025 - רבעון 1	1,500	1,500
2025 - רבעון 2	5,618	5,618
2025 - רבעון 3	4,522	4,522
2025 - רבעון 4	8,588	8,588
2026 ואילך	28,882	28,882
סך הכל	49,110	49,110

נוסף על כך, החברה מעריכה כי, בסבירות גבוהה, לפחות 5 הזמנות בהיקף של כ- 18,000 אלפי ש"ח צפויות להפוך למחייבות במהלך השבועות הקרובים, אשר טרם הפכו למחייבות אך נמצאות בשלבי משא ומתן מתקדמים ביותר.

עיתוי ההכרה בהכנסות המפורט בטבלה דלעיל, כמו גם עצם ביצוען של ההזמנות, הינם משוערים וכוללים מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, שאינו בשליטת החברה בלבד. הערכות החברה בעניין זה

⁶⁶ לעניין זה "צבר הזמנות" משמעו- הזמנות מחייבות, אשר טרם הוכרו כהכנסות בדוחות החברה.

מבוססות על הנתונים המפורטים לעיל בסעיף זה, והתממשותן כפופה לגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 להלן וכן לגורמים נוספים המשפיעים על המשך ביצוע הפרויקטים, לרבות, בין היתר, מועד ההתחלה ולוחות הזמנים לביצוע הפרויקטים, העלולים להיות מושפעים מגמישות הלקוחות לשנות לוחות זמנים אלו, זמינות מקורות תקציביים לביצוע הפרויקטים וכדומה. לפיכך אין ודאות כי האמור בטבלה זו לעיל יתממש בלוחות הזמנים המפורטים בו, באופן חלקי או מלא.

31. דיון בגורמי סיכון

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

31.1. סיכונים מקרו-כלכליים

31.1.1. האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי

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

31.1.2. שינויים בשערי ריבית ואינפלציה

בשנים 2022-2023, חלה מגמה כלל עולמית של עלייה בשיעור האינפלציה, אשר באה לידי ביטוי הן במשק הישראלי, הן בשווקים נוספים בהם פועלת החברה. בכדי להתמודד עם העלייה החדה בשיעור האינפלציה, ננקטו צעדים שונים, בישראל ובעולם, אשר כללו, בין היתר, העלאת ריבית משמעותית. בשנת 2024, נצפתה התמתנות המגמה, וגופים פיננסיים מרכזיים הכריזו על הקלת הריביות או הותרתן יציבות. לפרטים נוספים, ראו סעיף 7.1 לעיל.

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

31.1.3. חשיפה לשינויים בשערי מטבע זר

חלק ניכר מרכש חומרי הגלם של החברה צמוד למטבע זר וכן מרבית הכנסות החברה, ככל שיהיו לחברה הכנסות, צפויות להתקבל מלקוחות בחו"ל. לפיכך, תנודות בשערי המטבעות הזרים, בעיקר של הדולר

והאירו, עשויות ליצור לחברה חשיפה מטבעית ועלויות להשפיע על רווחיותה. כמפורט בסעיף 7.3 לעיל, שינויים מאקרו-כלכליים בישראל, ובראשם מלחמת "חרבות ברזל", עשויים להשפיע על שערי החליפין ועל חוזקו של השקל מול מטבעות שונים, ובהתאם להשפיע בין היתר על יחסי ההמרה וזמינות מטבע זר.

31.1.4. המצב הביטחוני, המדיני והפוליטי בישראל

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

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

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

31.1.5. המצב הגיאופוליטי בין אוקראינה ורוסיה

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

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

31.1.6. המצב הפוליטי מדיני בארה"ב

כמפורט בסעיף 7.4 לעיל, הממשל החדש של הנשיא טראמפ בארה"ב אותת על כוונתו לבחון מחדש מגוון נרחב של הוצאות ממשל ובכללן גם את התמיכה הפדראלית ביוזמות הקשורות לעידוד המעבר לרכבים חשמליים. עם זאת, נכון למועד הדוח, החברה אינה צופה כי תהיה לכך השפעה מהותית על פעילותה בכלל ובארה"ב בפרט, שכן: (1) מרבית הפרויקטים של החברה בארה"ב מומנו מתקציבים מדינתיים (States) ולא בכספים פדראליים; (2) לרוב, החברה פועלת מול חברות פרטיות ומציעה פתרון טכנולוגי שאינו מתבסס על תמיכה ממשלתית חיצונית; (3) פעילות החברה בארה"ב ממוקדת במדינות אשר אמצו את החלת תקני פליטות הרכב המחמירים של מדינת קליפורניה; ו-(4) נכון למועד הדוח, מדיניות ממשל טראמפ בקשר עם הטלת מכסים על יבוא מאירופה ומסין אינה צפויה להשפיע באופן מהותי על פעילות החברה.

31.2. סיכונים ענפיים

31.2.1. שינויים טכנולוגיים

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

31.2.2. רגולציה ותקינה בינלאומית

פעילות החברה בתחום המחקר והפיתוח, וכן שיווק עתידי של מוצריה עשויים להיות כפופים בעתיד לפיקוח ולרגולציה של מכוני תקנים וחקיקה במדינות שונות. שינויים והתפתחויות בדרישות הרגולטוריות, בדרישות התקינה הרלוונטית לפעילות החברה ו/או אי עמידת החברה בדרישות כאמור עשויים לגרום להטלת מגבלות ו/או לעיכובים בפיתוח מוצרי החברה ו/או לגרום להפסקתו, וכן לגרום לחברה להוצאות משמעותיות. יחד עם זאת, החברה פועלת לקידום הוודאות בכל הנוגע לתקינה, וחלק מפעולותיה כבר נשאו פרי למועד הדוח. לפרטים בדבר הסביבה הרגולטורית בה פועלת החברה, ראו סעיף 8.6.5 לעיל.

31.2.3. גיוסי הון ומקורות מימון

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

31.2.4. כוח אדם מקצועי

פעילות החברה בתחומה מתאפיינת ברמת ידע, מקצועיות ומומחיות בתחום ברמה הגבוהה ביותר, וכן דורשת כוח אדם ניהולי איכותי בעל ניסיון ובקיאיות בתחום התחבורה ובתחום העברת האנרגיה

אלחוטית בהספקים גבוהים, תחום יחסית חדש וייחודי. יכולתה של החברה להמשיך בפיתוח מוצריה תלויה, בין השאר, ביכולתה של החברה להמשיך ולהעסיק כוח אדם מיומן כאמור.

31.2.5. תחרות

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

31.2.6. סייבר ואבטחת מידע

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

החברה פועלת להגנה על מערכותיה השונות, לשימוש בתוכנות הגנה עדכניות ובשירותי ענן מתקדמים ולשימור יכולת ההתאוששות שלה במקרה של מתקפת סייבר. כך, קיימים בחברה מערכים טכנולוגיים המנטרים את תשתיות החברה ומפקחים על רכש בתחומי המחשוב וה-IT. לשם הקמת ותפעול מערכים אלה, גייסה החברה מנהל IT, מתקשרת עם חברת IT חיצונית, וכן מינתה CISO. כחלק ממאמצי החברה להגנה על מערכותיה, וכן לעמוד בתקנים רלוונטיים לתחום פעילות החברה, החברה עומדת הן בתקן ISO 27001 והן בתקן ISO 21434. כחלק מעמידת החברה בתקן ISO 27001 (ניהול אבטחת מידע), החברה נוהגת לבצע, בין היתר: (1) הערכת סיכונים, זיהוי והערכה של איומים ונקודות תורפה פוטנציאליים; (2) בקורות אבטחה (טכניות, פיזיות ומנהליות) כדי להפחית סיכונים; (3) תיעוד של מדיניות, נהלים ותוכניות; הכשרות עובדים; וכן (4) ביקורות פנימיות וחיצוניות. כחלק מעמידת החברה בתקן ISO 21434 (אבטחת סייבר בתחום הרכב המספק מסגרת לניהול סיכונים אבטחת סייבר לאורך כל מחזור החיים של הרכב), החברה נוהגת לבצע, בין היתר: (1) הטמעת מערכת ניהול אבטחת סייבר (CSMS); (2) ניתוח איומים והערכת סיכונים (TARA); (3) ניהול חולשות; (4) תהליכי אבטחת סייבר בעיצוב מוצריה; ו-(5) עמידה בדרישות אבטחת סייבר לאורך כל שרשרת האספקה. להרחבה אודות קבלת תעודת הסכמה ועמידה בתקן ISO 21434, ראו סעיף 8.6.5 לעיל.

כמו כן, העמידה החברה ביטוח סייבר; והחלה לפעול בהתאם לנהלים פנימיים בתחומי הסייבר ואבטחת המידע, אשר אושרו על ידי הנהלת החברה ואשר נבחנים על ידי לפחות אחת לשנה, ומקפידה להתעדכן ולדון בנושא באופן תדיר. הסיכונים בתחומי הסייבר ואבטחת המידע נבחנים על ידי דירקטוריון החברה אחת לשנה, לכל הפחות. לפיכך, לאחר קיום דיון ייעודי בנושא, הנהלת החברה וחלק מן הגורמים המקצועיים בתחום הסייבר בחברה, הציגו לדירקטוריון החברה את עיקר הפעולות שנעשו בחברה בתחום בשנת 2024. תחת נהלי החברה, לצורך שמירת ההגנה הרציפה ומודעות בקרב העובדים, מועברת אחת לשנה הדרכה בנושא אבטחת מידע לכלל עובדי החברה. כמו כן, מקפידה החברה להעביר הדרכות ייעודיות לצוותים ולתחומי עיסוק בחברה אשר להם נגיעה לתשתיות טכנולוגיות או לחומרים רגישים.

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

31.2.7. סיכונים סביבתיים

נכון למועד הדוח, להערכת הנהלת החברה, סיכונים סביבתיים משקפים סיכון נמוך לפעילות החברה, בשים לב לטיבם ולהיקף השפעתם האפשרי על פעילות החברה. לפרטים נוספים על סיכונים סביבתיים ודרכי התמודדותם על ידי החברה, ראו סעיף 23 לעיל.

31.3. סיכונים ייחודיים לחברה

31.3.1. אי השלמת מחקר ופיתוח

אמנם החברה נמצאת בתהליך מעבר מביצוע הסכמי מחקר ופיתוח ופיילוט, למעבר לביצוע וחתימה גם על הסכמים בעלי אופי מסחרי משמעותי, למועד הדוח, פיתוח מוצרי החברה טרם הושלם וטרם נרשמו הכנסות משמעותיות מפעילותה. אין כל ודאות לתוצאות הסופיות של הליכי המחקר והפיתוח בחברה.

31.3.2. מסחור ושיווק מוצרי החברה

בהתאם לעובדה שהחברה עדיין נמצאת בשלבי פיתוח מערכותיה ונמצאת בתהליך מעבר מביצוע הסכמי מחקר ופיתוח ופיילוט, למעבר לביצוע וחתימה גם על הסכמים בעלי אופי מסחרי משמעותי, בשלב זה יכולת החברה להעריך באופן ברור וודאי את יכולותיה והצלחתה לבסס בסיס לקוחות, לחדור לשוק, לייצר הכנסות, לצמצם את ההפסדים שלה ולהשיא את הרווחיות שלה בעתיד, עדיין מוגבלת.

31.3.3. ביקוש למוצרי החברה בעתיד בשוק הפרטי והשוק הציבורי

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

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

כמו כן, קיימת אפשרות כי מדינות וגופים ציבוריים יובילו מדיניות שאיננה מעודדת מעבר ואימוץ של טכנולוגיית רכבים חשמליים בכלל, וטעינה אלחוטית בפרט, ואז כי ייסוגו מהחלטותיהן לאמץ ולקדם את הטכנולוגיות האמורות.

31.3.4. אי קבלת אישורים נדרשים

החברה פועלת בטריטוריות שונות, כאשר בכל אחת מהן עשויות להיות דרישות רגולטוריות אחרות בדבר האישורים וההיתרים הנדרשים על מנת לבצע את פעילות ההתקנה ופעילות החיבור לחשמל בפרט. קשיים פוטנציאליים אלה עשויים, בין היתר, לעכב את שלב מסחור המוצרים בחלק מהטריטוריות.

31.3.5. קניין רוחני

החברה מפתחת מוצרים טכנולוגיים מורכבים ועתירי ידע, ואין וודאות שתוכל להגן בהצלחה על הקניין הרוחני שלה. קיים סיכון כי הבקשות לרישום פטנט או כל זכות קניין רוחני רשומה אחרת, שהגישה החברה, כמפורט בסעיף 17 לעיל, או שתגיש החברה בהמשך כולן או מקצתן, לא תתקבלנה מכל סיבה שהיא, ובכלל זה מסיבות שאינן בשליטת החברה.

31.3.6. תלות באנשי מפתח

כאמור בהרחבה בסעיף 18.4 לעיל, נכון למועד הדוח, החברה מעריכה כי קיימת תלות ביו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה, מר אורן עזר, ובמדען הראשי בחברה, מר חנן רומבק.

דירוג הסיכונים

בטבלה להלן מוצגים גורמי הסיכון העיקריים שתוארו לעיל, אשר דורגו בהתאם להערכת החברה, על פי ההשפעה העשויה להיות להם על עסקיה בתחום הפעילות:⁶⁷

⁶⁷ זיהוי גורמי הסיכון ומידת השפעתם על הקבוצה הינם על סמך הערכת הקבוצה, ויתכן כי בפועל קיימים גורמי סיכון שטרם זוהו או שהשפעתם שונה מהאמור לעיל.

מידת ההשפעה של גורם הסיכון			
השפעה גבוהה	השפעה בינונית	השפעה נמוכה	
סיכונים מקרו-כלכליים			
X			האטה כלכלית ואי ודאות בשוק העולמי
	X		שינויים בשערי ריבית ואינפלציה
	X		חשיפה לשינויים בשערי מטבע זר
	X		המצב הביטחוני, המדיני והפוליטי בישראל
		X	המצב הגיאופוליטי בין אוקראינה ורוסיה
	X		המצב הפוליטי מדיני בארה"ב
סיכונים ענפיים			
	X		שינויים טכנולוגיים
	X		רגולציה ותקינה בינלאומית
X			גיוסי הון ומקורות מימון
		X	כוח אדם מקצועי
	X		תחרות
		X	סייבר ואבטחת מידע
		X	סיכונים סביבתיים
סיכונים ייחודיים לחברה			
	X		אי השלמת מחקר ופיתוח
X			מסחור ושיווק מוצרי החברה
	X		ביקוש למוצרי החברה בעתיד בשוק הפרטי והשוק הציבורי
		X	אי קבלת אישורים נדרשים
	X		קניין רוחני
	X		תלות באנשי מפתח

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



פרק ב'

דוח הדירקטוריון על מצב עסקי החברה

31 בדצמבר 2024

דירקטוריון אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") מתכבד בזאת להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה והחברות הבנות שלה (יחד: "הקבוצה") ליום 31 בדצמבר 2024 ("מועד הדוח") ולשנה שהסתיימה במועד הדוח ("שנת הדוח" או "תקופת הדוח"), בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 ("תקנות הדוחות").

א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי החברה

1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

החברה מתמחה בפיתוח טכנולוגיית טעינה אלחוטית המתאימה לטעינת כל סוגי הרכבים החשמליים, עם דגש על אוטובוסים, רכבים מסחריים, משאיות ורכבים פרטיים. החברה מציעה פתרון מתקדם המאפשר טעינה חכמה, נוחה וללא מגע, המותאם לצרכים המשתנים של תעשיית התחבורה החשמלית.

לחברה טכנולוגיה גמישה המאפשרת מגוון פתרונות, המאפשרות טעינה לכל סוגי הרכבים החשמליים כמפורט להלן. טעינה דינאמית המאפשרת טעינה תוך כדי נסיעה, טעינה סמי-דינאמית המספקת טעינה בזמן האצה או האטה, וטעינה סטטית המאפשרת טעינה בעת חנייה או עצירה. שילוב של שלוש הטכנולוגיות הללו מאפשר רציפות תפעולית וגמישות מרבית בתשתיות הטעינה.

הביקוש לפתרונות טעינה אוטומטיים, חכמים וללא מגע, נמצא בעלייה מתמדת, אך, להערכת החברה, הפתרונות הקיימים בשוק עדיין מוגבלים, יקרים ולא מותאמים להתרחבות המוצאת של שוק הרכב החשמלי. החברה מספקת פתרון טעינה אלחוטי מתקדם, המשמש כתשתית גמישה התומכת בצמיחת שוק התחבורה החשמלית, תוך אספקת טעינה חכמה לכל סוגי הרכב.

בפעילות העסקית מיישמת החברה תוכנית חדירה ממוקדת לשווקי יעד אסטרטגיים, תוך ביסוס והעמקת מעמדה בטרטוריות בהן היא כבר פעילה, כגון ארה"ב, גרמניה, שבדיה, צרפת וישראל. במקביל החברה ממשיכה להרחיב את נוכחותה בשווקים נוספים בהם קיים ביקוש למוצריה, מתוך מטרה להעניק ערך מוסף משמעותי ללקוחותיה. החברה שואפת למקסם את הנוכחות העסקית ואת הזדמנויות הצמיחה שלה, תוך יצירת ערך מיידי וארוך טווח ללקוחותיה.

טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי הפיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכת. האמור לעיל בהתייחס לטכנולוגיה של החברה, אופן השימוש בה וקהלי היעד הרלוונטיים אליה, משקפים את אסטרטגיית החברה ואין כל וודאות כי יתממש בפועל. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות והתחזיות לעניין שוק הרכבים החשמליים, פוטנציאל השוק והתפתחותו, פוטנציאל הפעילות של החברה, ופיתוח הטכנולוגיה של החברה, הינם בגדר תחזיות, הערכות ואומדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך"), המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי הצלחת שיווק המוצרים ו/או אי הצלחת שיתופי הפעולה המפורטים לעיל ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף Error! Reference source not found. לפרק א' לדוח זה.

1.1. השפעות מאקרו-כלכליות

1.4.1. השפעת מלחמת חרבות ברזל

לפירוט על מלחמת חרבות ברזל, ראו סעיף 7.3 לפרק א' לדוח זה. למועד אישור הדוח, סבורה הנהלת החברה כי למלחמה לא קיימת השפעה מהותית על פעילות החברה, אשר גרמה, בין היתר, לדחיית מועדים בפרויקטים של החברה בישראל כדוגמת פרויקט המטרונית כאמור בסעיף 10.2.1 לפרק א' לדוח זה. מצבת כח האדם בחברה נותרה יציבה, תוך גיבוי עובדים שגויסו לשירות מילואים. צרכיה המימוניים של החברה לא השתנו בעקבות המלחמה, ונכון למועד פרסום דוח זה, לא נעצרו גיוסים או השקעות הוניות בחברה. להערכת החברה, לא צפויה השפעה מהותית על יכולתה לגייס השקעות מצד גורמים מקומיים, אלא לכל היותר, יתכנו עיכובים בהשקעות מצד משקיעים זרים, בין היתר, בשל חשש לביצוע השקעה בשוק הישראלי בצל המלחמה. עוד להערכת החברה, האטה בהשקעות כאמור, ככל שתהווה, לא תביא לפגיעה מהותית בפעילותה השוטפת ובפרויקטים שהיא מובילה. פעילות מחלקת המחקר והפיתוח של החברה לא נפגעה. פעילות השיווק וההפצה של החברה ספגה פגיעה שגם היא אינה מהותית לדעת החברה. בנוסף, למלחמה השפעה קלה של התייקרות בעלויות שילוח. להשפעה של הסביבה הכלכלית על החברה, לרבות השפעה של עלייה בשערי המט"ח ושל סביבת האינפלציה והריבית בישראל, כפי שהושפעו מהמלחמה, ראו סעיף 1.4.3 להלן.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל, הימשכות המלחמה ו/או הסלמת המצב הבטחוני בישראל ו/או בעולם, עשויה להשפיע באופן שלילי על תוצאות פעילותה של החברה ו/או על מצבה הכספי. כאמור בסעיף 29.2 בפרק א' לדוח זה, עניין זה בא לידי ביטוי בהסכמים שנחתמו בתקופת הדוח בין החברה לבין גופים ציבוריים בישראל, והשפיע על מועד תחילת הביצוע של פרויקטים שונים (ובהתאמה – היכולת להכיר בהכנסה בגינם), לרבות פרויקט המטרונית כאמור בסעיף 10.2.1 בפרק א' לדוח זה.

1.4.2. גילוי בדבר השפעות האינפלציה ושינויים בשיעורי הריבית על החברה¹

לפרטים בדבר סביבת האינפלציה והריבית בה פועלת החברה, ראו סעיף 7.1 לפרק א' לדוח זה. לאור העובדה שהחברה פועלת במספר שווקים ברחבי העולם (ובניהם, ישראל, ארה"ב ואירופה), היא עשויה להיות מושפעת משינויים בסביבת האינפלציה והריבית. בין היתר, החברה עשויה להיות מושפעת מעלייה במחירי חומרי גלם עקב עליית האינפלציה במדינות מהן רוכשת החברה חומרי גלם, ומהשפעת הגורמים המאקרו כלכליים על עלויות ההעסקה והאנרגיה במדינות אלה ובמדינות הפעילות של החברה. יצוין, כי נכון למועד דוח זה, מממנת החברה את פעילותה בעיקר על ידי שימוש בהונה העצמי, גיוסי הון וקבלת מענקים, והיא לא מחזיקה קווי אשראי ולא התקשרה בהסכמי הלוואה. לאור האמור, נכון למועד דוח זה, השפעת עליית הריבית על החברה אינה מהותית. עם זאת, ככל שהחברה תשקול קבלת אשראי, הלוואה או גיוס חוב, לשיעור הריבית במשק תהיה השפעה על תנאי העמדת מימון כאמור.

¹ האמור בסעיף זה מבוסס על התחזית המקרו-כלכלית של חטיבת המחקר בבנק ישראל וכן על המקורות הבאים : [Annual inflation down to 2.6% in the euro](#) ; [March 2024 Fed Meeting: Rates Hold Steady](#) ; [US Bureau of Labor Statistics area, EuroStat](#).

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

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

2.1 גיוסי הון במסגרת הקצאות פרטיות

לפרטים בדבר גיוסי הון במסגרת הקצאות פרטיות ראו תחת תקנה 20 בפרק ד' לדוח זה.

2.2 התפתחויות מרכזיות בפרויקטים של החברה

- ביום 29 בינואר 2024, חתמה החברה על הסכם שיתוף פעולה מחייב מול טויוטה ודנסו, במסגרתו מתכוונים הצדדים להביא לפיתוחה של טכנולוגיית טעינה אלחוטית לרכבים פרטיים קיימים וחדשים. בתוך כך, ביום 9 ביולי 2024, השלימה החברה הקמת כביש חשמלי אלחוטי במטה החברה של דנסו. לפרטים נוספים, ראו סעיפים 16.3.10, 17.4.2 ו-25.1 לפרק א' בדוח זה.
- ביום 15 באפריל 2024, מועצת המטרופולין של העיר רוא'ה בצרפת החליטה לאשר תקציב לצורך התקשרות בהסכם לפרויקט, במסגרתו תודגם טעינה אלחוטית סטטית ודינאמית של אוטובוס חשמלי, באמצעות מערכות הטעינה שפיתחה החברה. לפרטים נוספים ראו סעיף 16.3.16 לפרק א' בדוח זה.
- ביום 5 במאי 2024, חתמה החברה על הסכם מחייב עם SITEC, שהיא הזרוע הביצועית של חברת Shandong Hi-Speed Group ("SDHS"), להקמת "כביש חשמלי" עם מערכות טעינה דינאמיות וסטטיות שפיתחה החברה, בפארק התעשייה של SDHS בעיר ג'ינאן במחוז שאנדונג בסין. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3.14 לפרק א' בדוח זה.
- ביום 22 במאי 2024, חתמה החברה על הסכם מול חברת הלוגיסטיקה המובילה בעולם, UPS, להקמתו של פרויקט במסגרתו תותקן מערכת הטעינה האלחוטית של החברה במתחם של UPS שבדטרויט, מישיגן, ארה"ב. לפרטים נוספים, ראו סעיף 10.2.5 לפרק א' בדוח זה.
- ביום 9 ביולי 2024, התקיים אירוע חשיפה והדגמה של טעינה דינאמית על גבי כביש טעינה אלחוטי שהקימה החברה הבת הגרמנית בבעלות מלאה של החברה (Electreon Wireless GmbH), במתחם של חברת STRABAG AG בגרמניה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 16.3.17 לפרק א' בדוח זה.
- ביום 23 באוקטובר 2024, נודע לחברה באמצעות החברה הבת האמריקאית בבעלות מלאה שלה, Electreon Wireless Inc., כי היא זכתה בפרויקט משותף עם אוניברסיטת UCLA בעיר לוס אנג'לס, קליפורניה, במסגרתו יותקנו מערכות טעינה דינאמיות וסטטיות שפיתחה החברה בשלל מיקומים ברחבי קמפוס האוניברסיטה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 10.2.2 לפרק א' בדוח זה.
- ביום 3 בנובמבר 2024, חתמה החברה על הסכם עם חברת חוצה ישראל, ולפיו החברה תתכנן, תפרוס ותתחזק כביש המאפשר טעינה אלחוטית דינאמית וסטטית על תוואי המטרונית בחיפה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 10.2.1 לפרק א' בדוח זה.

2.3 התפתחויות בפיתוח טכנולוגיה ותקינה

- החברה רשמה התפתחות טכנולוגית משמעותית בפיתוח פתרונות טכנולוגיים המכוונים לתחבורה ציבורית בנתיבי BRT ולכבישים מהירים חשמליים. לפרטים, ראו דוח מידי מיום 23 בספטמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-604942), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה וכן סעיף 10.2.4 לפרק א' בדוח זה.
- החברה עדכנה כי קיבלה הסמכה לתקן ISO/SAE 21434, הוא התקן הבינלאומי לאבטחת סייבר בכלי רכב. לפרטים נוספים, ראו סעיף 8.6.5 לפרק א' בדוח זה.

2.4 התפתחויות בנושא תחליפים למוצרי תחום פעילות החברה והשינויים החלים בהם

- בהתאם להתפתחויות בשוק הטעינה הקווית המהירה והפרסומים בקשר לחשיפת יצרנית הרכב הסינית BYD, טכנולוגיית טעינה קווית, המכונה "Super e-Platform", אשר צפויה, לטענתם, לתמוך בטעינה מהירה בהספק של עד 1,000 קילואט, ביום 20 במרץ 2025 פרסמה החברה דוח מידי בנושא "התייחסות ועמדת החברה בנוגע לפרסומים בדבר השקת טכנולוגיית טעינה קווית מהירה של יצרנית רכבים סינית". לפרטים נוספים, ראו סעיף 8.9.1 לפרק א' בדוח זה.

טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי הפיתוח, וכך גם הפיילוט, הפרויקטים ושיתופי הפעולה המפורטים בסעיף זה לעיל, טרם הושלמו, אלא אם צוינו אחרת. הערכות החברה ביחס לתוצאות הפרויקטים ושיתופי הפעולה המפורטים לעיל, הצלחתם וסיועם בקידום הטכנולוגיה וקידום האסטרטגיה העסקית של החברה הינן "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת החברה. הערכות ואמדנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי החברה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות והאמדנים האמורים, ניתן לציין שינויים אפשריים בתנאי השוק הגלובאלי בו פועלת החברה, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, אי עמידה ביעדי הפיתוח של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך השלמת הפיתוח ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף Error! Reference source not found. לפרק א' לדוח זה.

2. המצב הכספי של החברה

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2023	2024	
	אלפי ש"ח		
נכסים			
הגידול נובע בעיקר מגיוסי הון ומימושי אופציות, בניכוי תשלומים עבור הצטיידות לפרויקטים עתידיים והמשך פיתוח מערכת הטעינה של החברה.	53,831	90,391	מזומנים ושווי מזומנים
	-	1,787	פיקדון

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2023	2024	
	אלפי ש"ח		
	1,386	1,046	פיקדון משועבד לזמן קצר
הגידול נובע בעיקר מפרויקט CAYD בצרפת, EMPOWER בגרמניה, ו-UTAH בארה"ב, בגין התקנות ושלבי התקדמות שקרו בסמוך למועד הדוח הכספי.	8,126	15,828	לקוחות
עיקר הקיטון נובע ממיון לנכסים של לקוחות בגין הסכמים שנחתמו במהלך שנת 2024 ואספקתם במהלך שנת 2025.	22,722	6,933	חייבים ויתרות חובה
הגידול נובע בעיקר מהיערכות לקראת התקנת המערכת במספר פרויקטים שבעיקרם UTAH, מטרונית, CAYD ופרויקטים נוספים עתידיים.	60	11,657	נכסים בגין חוזים עם לקוחות
הקיטון נובע מהפחתת הפיקדון המשועבד לאפיקים בהתאם לתנאי ההסכם.	4,220	3,000	פיקדון משועבד
הגידול נובע בעיקר משיפורים במושכר במתחם החברה, בניכוי הוצאות פחת שוטפות.	10,135	10,788	רכוש קבוע
הגידול נובע בעיקר מרכש עבור היערכות לפרויקטים עתידיים והמשך פיתוח המערכות בחברה.	5,518	22,609	הוצאות מראש לזמן ארוך
הגידול נובע ממיון מזמן קצר לזמן ארוך, לאור דחיית תחילת פרויקט דן במספר חודשים.	22,859	24,552	הוצאות מראש לזמן ארוך בגין דן
הגידול נובע מחוזי חכירה חדשים בישראל ובגרמניה והפחתה שוטפת של חוזי חכירה בהתאם להוראות תקן דיווח כספי בינלאומי (IFRS) 16, חכירות.	305	4,462	נכסים בגין זכות שימוש
	129,162	193,053	סך נכסים
התחייבויות והון			
הגידול נובע בעיקר מגידול יתרת ההפרשה לתמלוגים ומגידול במצבת כוח האדם בחברה.	18,064	23,163	זכאים, יתרות זכות וספקים

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2023	2024	
	אלפי ש"ח		
הגידול נובע מחוזי חכירה חדשים בישראל ובגרמניה והפחתה שוטפת של חוזי חכירה בהתאם להוראות תקן דיווח כספי בינלאומי (IFRS) 16, חכירות.	320	4,596	התחייבות בגין חכירה
	18,384	27,759	סך התחייבויות
	110,778	165,294	סך ההון

3. תוצאות הפעילות

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2023	2024	
	אלפי ש"ח		
הגידול בהכנסות בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נובע בעיקרו מהכרה בהכנסה בשנת 2024 בגין פרויקטים בארה"ב, ובאירופה, לעומת הכרה בהכנסה בשנת 2023, בעיקר בגין פרויקטים בגרמניה ובישראל.	23,097	31,648	הכנסות
הגידול נובע מגידול בהכנסות כמתואר לעיל.	19,598	22,602	עלות ההכנסות
הגידול בשיעור הרווח הגולמי בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נובע מכך שבשנת 2024 החברה סיפקה תשתית טעינה אלחוטית אותה היא מפתחת ללא שירותי התקנה בהם שיעור הרווחיות נמוך יותר.	3,499	9,046	רווח גולמי
הגידול בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נובע בעיקר מגידול בהוצאות השכר, כתוצאה מגידול של כ-35% במצבת כוח האדם, בקיזוז	53,709	58,836	הוצאות מחקר ופיתוח

תקבולים מביטוח לאומי בגין החזרי מילואים, ומגידול בהפרשה לתמלוגים. מנגד חל קיטון בהוצאות בגין חומרים לאור סיום ההדגמה בפרויקט ההדגמה בשבדיה.			
הקיטון בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נובע מפרויקט ההדגמה בשבדיה שהסתיים, ומנגד הכרה בהשתתפות בהוצאות מו"פ לקבל בגין הפרויקט בצרפת (CAYD).	(5,177)	(2,826)	בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
הקיטון בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נובע מירידה בתשלום מבוסס מניות ושירותים מקצועיים, בקיזוז גידול של כ-28% במצבת כוח האדם.	20,225	18,903	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
הגידול בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נובע מגידול של כ-17% במצבת כוח האדם, בקיזוז תקבולים מביטוח לאומי בגין החזרי מילואים, ובתשלום מבוסס מניות.	10,651	12,657	הוצאות והנהלה וכלליות
ההוצאה אשתקד נבעה ממחיקת ציוד שנגנב לאור הפריצה למחסני החברה.	2,641	-	הוצאות אחרות
	78,550	78,524	הפסד מפעולות
הגידול בהוצאות מימון בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נובע בעיקר מהפרשי שער בגין שערך יתרות בין חברתיות עם חברות בנות שמטבע הדיווח שלהן אינו שקל, בקיזוז הכנסות מריבית על פיקדונות.	(2,717)	6,599	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
	75,833	85,123	הפסד לשנה
	1,554	(2,416)	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות בנות
	77,387	82,707	הפסד כולל

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

סעיף	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		הסברי החברה
	2024	2023	
	אלפי ש"ח		
הפסד כולל	82,707	77,387	
התאמות בגין יישום IFRS 2	8,119	7,465	בגין תשלום מבוסס מניות.
הפרשה לתמלוגים	3,840	1,099	בגין גידול בהוצאות תמלוגים בהתאם לפרויקטים שנחתמו ופרויקטים שקיימת סבירות גבוהה שיחתמו.
הוצאות אחרות	-	2,641	מחיקת ציוד בגין אירוע פריצה, ראו ביאור 17 לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2024 הכלולים בפרק ג' לדוח זה ("הדוחות הכספיים").
הפסד מתואם לשנה	70,748	66,182	

4. נזילות ותזרימי מזומנים

סעיף	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		הסברי החברה
	2024	2023	
	אלפי ש"ח		
תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות שוטפת	(90,119)	(63,389)	הגידול בתזרימי המזומנים ששימשו לפעילות שוטפת בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נובע בעיקר מגידול ביתרת הלקוחות ובהצטיידות בגין פרויקטים שאספקתם תהיה במהלך 2025.
תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה	(1,667)	(2,664)	הקיטון בתזרימי המזומנים ששימשו לפעילות השקעה בשנת הדוח, לעומת

אשתקד, נובע בעיקר מריבית בגין פיקדונות.			
הגידול בתזרימי המזומנים מפעילות מימון בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נובע בעיקר מגיוסי הון שביצעה החברה ומימושי אופציות במהלך שנת 2024.	53,996	127,812	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות מימון
	(12,057)	36,026	גידול (קטון) במזומנים ושווי מזומנים

5. מקורות מימון

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

5.1. גיוסי הון

5.1.1. בתום יום המסחר ביום 28 במרץ 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 235,358 מניות רגילות, לדנסו על פי הסכם השקעה שנחתם בין הצדדים, בתמורה למחיר של 156.4 ש"ח למניה, אשר מהווה השקעה כוללת של 36,809,991 ש"ח בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח בדבר הקצאה פרטית שאינה מהותית ואינה חריגה מיום 31 במרץ 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-035382), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

5.1.2. ביום 29 באוגוסט 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 291,911 מניות רגילות ליצרנית רכב גדולה בתמורה למחיר של 169.4 ש"ח למניה (מחיר המניה בתום יום המסחר ביום שקדם למועד אישור ההקצאה), אשר מהווה השקעה כוללת של כ-49,449,723 ש"ח. לפרטים נוספים, ראו דוח בדבר הקצאה פרטית שאינה מהותית ואינה חריגה מיום 1 בספטמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-091545), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

5.2. מימוש אופציות

במהלך שנת הדוח, מומשו 1,418,584 אופציות לא סחירות (כולל מימושים של עובדים), בהיקף כולל של 42.88 מיליון ש"ח.

לאחר מועד הדוח, מומשו 8,812 אופציות לא סחירות (כולל מימושים של עובדים), בהיקף כולל של 1.2 מיליון ש"ח.

5.3. מענקים ממשלתיים ואחרים

לפירוט אודות מענקים ממשלתיים, ראו סעיפים 16.8 עד 16.9 בפרק א' לדוח זה.

ב. היבטי ממשל תאגידי

6. מדיניות החברה בנושא מתן תרומות

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

7. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית

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

8. דירקטורים בלתי תלויים

למועד דוח זה, החברה לא אימצה בתקנונה הוראה בדבר שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים כהגדרת המונח בסעיף 219(ה) לחוק החברות. למועד הדוח, מכהנים בדירקטוריון החברה שני דירקטורים חיצוניים, ה"ה רונית נועם ויוסף טנא.

9. גילוי בדבר המבקרת הפנימית של החברה

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

9.2. תאריך תחילת הכהונה: 10 באוקטובר 2021.

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

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

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

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

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

9.7. הממונה הארגוני על המבקרת הפנימית: הממונה הארגוני על המבקרת הפנימית הינו יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה.

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

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

9.10. היקף העסקה: המבקרת הפנימית הועסקה בשנת 2024 בהיקף של 250 שעות בשנה. היקף העסקתה של המבקרת הפנימית נקבע, בין היתר, בהתחשב באופי והיקף פעילות החברה.

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

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

9.13. דין וחשבון המבקרת הפנימית: דוחות הביקורת מוגשים בכתב ליו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה ולחברי ועדת הביקורת, ונידונים בוועדת הביקורת. במהלך שנת 2024, ערכה המבקרת הפנימית ביקורת פנימית בנושא הרכש בחברה, ודירקטוריון החברה קיים דיונים בקשר עם ממצאי הביקורת והאמצעים בהם תנקוט החברה על מנת לתקן את הליקויים שהועלו בהם.

9.14. הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקרת הפנימית: דירקטוריון החברה הינו בדעה כי יש בתכנית הביקורת הפנימית השנתית, רמת הפירוט בדוחות הביקורת, היקף, רציפות ופעילות הביקורת הפנימית בחברה, היכרותה של המבקרת הפנימית את פעילות החברה וניסיונה, כדי להגשים את מטרות הביקורת הפנימית בחברה.

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

10. גילוי על רואה החשבון המבקר של התאגיד

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

10.2. שכר טרחת רואה החשבון המבקר: להלן נתונים בדבר שכר הטרחה ששולם לרואה החשבון המבקר בגין שירותי ביקורת, שירותים הקשורים לביקורת, שירותי מס ושירותים אחרים ביחס לשנים 2023 ו-2024 (באלפי ש"ח):

שירותים אחרים	שירותי מס	שירותי ביקורת ושירותים קשורים לביקורת	
-	30	272	2024
-	17	235	2023

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

ג. גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי

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

לפרטים בדברים אירועים מהותיים במהלך שנת הדוח ולאחר תאריך הדוח, ראו סעיף 2 לעיל וכן ביאורים 11 ו-12ג' לדוחות הכספיים.

12. אומדנים חשבונאיים קריטיים

לפרטים, ראו ביאור 3 לדוחות הכספיים.

13. מצבת התחייבויות של החברה לפי מועדי פירעון ליום 31 בדצמבר 2024

למועד הדוח, לחברה אין התחייבויות עליהן נדרש לתת גילוי בהתאם לתקנה 9 ו-38 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

14. אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

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

30 במרץ, 2025

רונית נועם

דירקטורית חיצונית

ברק דואני

סמנכ"ל כספים

אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל



30 במרס 2025

לכבוד:

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

אדונים נכבדים,

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

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

א. דוח רואה החשבון המבקר מיום 30 במרס 2025 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2024 ו- 2023 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024.

ב. דוח רואה החשבון המבקר מיום 30 במרס 2025 על ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2024.

בכבוד רב,

קסלמן וקסלמן
רואי חשבון
PwC Israel

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוח שנתי 2024

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוח שנתי 2024

תוכן העניינים

דף	
2	דוח רואה החשבון המבקר
	דוחות כספיים מאוחדים - בשקלים חדשים (ש"ח) :
3	דוחות מאוחדים על המצב הכספי
4	דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל
5	דוחות מאוחדים על השינויים בהון
6-7	דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים
8-38	ביאורים לדוחות הכספיים



דוח רואה חשבון המבקר

לבעלי המניות של

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2024 ואת הדוחות המאוחדים על ההפסד הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דיעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

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

לדעתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2024 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS accounting standards) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל, "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2024, והדוח שלנו מיום 30 במרס 2025 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

ענייני מפתח בביקורת

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

קסלמן וקסלמן
רואי חשבון

פירמה חברה ב-PricewaterhouseCoopers International Limited

תל-אביב,
30 במרס 2025



דוח רואה החשבון המבקר

לבעלי המניות של

אלקטריאון וירלס בע"מ

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

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של אלקטריאון וירלס בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד - החברה) ליום 31 בדצמבר 2024. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפיסקה הבאה. הדירקטוריון והנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי שבוקרו על ידינו נקבעו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל, "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" על תיקוניו (להלן - תקן ביקורת (ישראל) 911). רכיבים אלה הינם: (1) בקורות ברמת הארגון, לרבות בקורות על תהליך העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקורות כלליות של מערכות מידע; (2) בקורות על תהליך הרכש; (3) בקורות על תהליך השכר והאופציות; (4) בקורות על תהליך ההכנסות (כל אלה יחד מכונים להלן "רכיבי הבקרה המבוקרים").

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

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

לדעתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2024.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024, והדוח שלנו, מיום 30 במרס 2025 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים.

קסלמן וקסלמן
רואי חשבון

פירמה חברה ב- PricewaterhouseCoopers International Limited

תל-אביב,
30 במרס 2025

אלקטריאון וירלס בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

31 בדצמבר		ביאור
2023	2024	
אלפי ש"ח		
נכסים		
נכסים שוטפים:		
53,831	90,391	א'5 מזומנים ושווי מזומנים
-	1,787	ב'5 פיקדון לזמן קצר
1,386	1,046	ג'5 חלות שוטפת של פיקדון משועבד לזמן ארוך לקוחות
8,126	15,828	
22,722	6,933	א'6 חייבים ויתרות חובה
60	11,657	נכסים בגין חוזים עם לקוחות
86,125	127,642	
נכסים שאינם שוטפים:		
4,220	3,000	ד'5 פיקדון משועבד לזמן ארוך
28,377	47,161	ב'6, ו'11 הוצאות מראש לזמן ארוך
10,135	10,788	7 רכוש קבוע
305	4,462	8 נכסים בגין זכות שימוש
43,037	65,411	
129,162	193,053	
סך נכסים		
התחייבויות והון		
התחייבויות שוטפות:		
3,915	3,716	ספקים ונותני שירותים
12,373	13,367	א'10 זכאים ויתרות זכות
320	1,019	8 חלויות שוטפות של התחייבות בגין חכירות
16,608	18,102	
11 התקשרויות והתחייבויות תלויות		
התחייבויות שאינן שוטפות:		
1,776	6,080	ב'10 זכאים ויתרות זכות
-	3,577	8 התחייבויות בגין חכירות
18,384	27,759	סך התחייבויות
12 הון:		
434,189	571,412	מניות רגילות, פרמיה על מניות, אופציות וקרנות אחרות
(1,210)	1,206	קרן הון מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
(322,201)	(407,324)	יתרת הפסד
110,778	165,294	סך ההון
129,162	193,053	סך התחייבויות והון

ברק דואני	רונית נועם	אורן עזר
סמנכ"ל כספים	דירקטורית חיצונית	יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 30 במרס 2025.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור	
2022	2023	2024		
אלפי ש"ח (למעט נתוני ההפסד למניה)				
8,650	23,097	31,648	13	הכנסות
7,140	19,598	22,602		עלות ההכנסות
1,510	3,499	9,046		רווח גולמי
58,011	53,709	58,836	14	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו:
(7,499)	(5,177)	(2,826)		הוצאות מחקר ופיתוח
50,512	48,532	56,010		בניכוי - השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
21,410	20,225	18,903	15	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
12,368	10,651	12,657	16	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
268	2,641	-	17	הוצאות הנהלה וכלליות
83,048	78,550	78,524		הוצאות אחרות
503	536	8,589	18	הפסד מפעולות
(969)	(3,253)	(1,990)	18	הוצאות מימון
(466)	(2,717)	6,599		הכנסות מימון
82,582	75,833	85,123		הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
				הפסד לשנה
				הפסד (רווח) כולל אחר לשנה:
				סעיפים אשר עשויים להיות מסווגים מחדש לרווח או להפסד:
484	1,554	(2,416)		הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
83,066	77,387	82,707		הפסד כולל לשנה
8.35	6.76	6.80	19	הפסד בסיסי ומדולל למניה (בש"ח)

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

מניות רגילות, פרמיה על מניות, אופציות וקרנות אחרות	קרן הון מתרגום דוחות כספיים	יתרת הפסד	סך ההון
אלפי ש"ח			
329,484	828	(163,786)	166,526
יתרה ליום 1 בינואר 2022			
תנועה במהלך שנת 2022:			
-	-	(82,582)	(82,582)
הפסד לשנה			
הפסד כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות			
-	(484)	-	(484)
כספיים של פעילויות חוץ			
14,415	-	-	14,415
מרכיב ההטבה בהענקת אופציות			
מימוש כתבי אופציה ואופציות למניות, נטו מהוצאות הנפקה			
27,759	-	-	27,759
371,658	344	(246,368)	125,634
יתרה ליום 31 בדצמבר 2022			
תנועה במהלך שנת 2023:			
-	-	(75,833)	(75,833)
הפסד לשנה			
הפסד כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות			
-	(1,554)	-	(1,554)
כספיים של פעילויות חוץ			
19,815	-	-	19,815
הנפקת מניות וכתבי אופציה, בניכוי הוצאות הנפקה			
34,465	-	-	34,465
הנפקת מניות וכתבי אופציה, בניכוי הוצאות הנפקה			
7,465	-	-	7,465
מרכיב ההטבה בהענקת אופציות			
786	-	-	786
מימוש כתבי אופציה ואופציות למניות			
434,189	(1,210)	(322,201)	110,778
יתרה ליום 31 בדצמבר 2023			
תנועה במהלך שנת 2024:			
-	-	(85,123)	(85,123)
הפסד לשנה			
רווח כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות			
-	2,416	-	2,416
כספיים של פעילויות חוץ			
42,886	-	-	42,886
מימוש כתבי אופציה ואופציות למניות (בניכוי עמלת הפצה) (ראה ביאורים 12'ב')			
86,218	-	-	86,218
הנפקת מניות (בניכוי הוצאות הנפקה) (ראה ביאור 12'ג')			
8,119	-	-	8,119
מרכיב ההטבה בהענקת אופציות			
571,412	1,206	(407,324)	165,294
יתרה ליום 31 בדצמבר 2024			

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר

2022	2023	2024
אלפי ש"ח		
(76,262)	(63,389)	(90,119)
(2,576)	(3,376)	(3,553)
141	-	-
193	712	1,886
(5,000)	-	-
(7,242)	(2,664)	(1,667)
28,108	786	42,886
(953)	(1,041)	(1,000)
(61)	(29)	(292)
-	54,280	86,218
27,094	53,996	127,812
(56,410)	(12,057)	36,026
124,412	67,600	53,831
(402)	(1,712)	534
67,600	53,831	90,391

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת (ראה נספח)

תזרימי מזומנים מפעילות השקעה:

רכישת רכוש קבוע
תמורה ממימוש רכוש קבוע
ריבית שהתקבלה
הפקדה לפיקדון משועבד
מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה

תזרימי מזומנים מפעילות מימון:

תמורה ממימוש כתבי אופציה ואופציות
תשלומי קרן בגין חכירות
תשלומי ריבית בגין חכירות
תמורה מהנפקת מניות, בניכוי הוצאות הנפקה
מזומנים נטו שנבעו מפעילות מימון

גידול (קיטון) במזומנים ושווי מזומנים

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה

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

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לגמר השנה

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים (המשך)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
אלפי ש"ח		
(82,582)	(75,833)	(85,123)
1,769	2,318	2,682
275	-	-
1,017	1,071	1,118
14,415	7,465	8,119
(231)	(899)	(2,114)
61	29	292
(63)	(17)	2,364
(65,339)	(65,866)	(72,662)
(1,282)	(6,758)	(8,153)
(17,793)	10,796	(14,658)
8,152	(1,561)	5,354
(10,923)	2,477	(17,457)
(76,262)	(63,389)	(90,119)

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

הפסד לשנה
התאמות בגין:
פחת והפחתות
הפסד הון בגין מימוש רכוש קבוע
הפחתת נכסים בגין זכויות שימוש
מרכיב ההטבה בהענקת אופציות ויחידות מניה חסומות
הכנסות ריבית מפיקדון
הוצאות ריבית בגין חכירה
הפסד (רווח) מהפרשי שער בגין מזומנים ושווי מזומנים

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות תפעוליים:
גידול בלקוחות
קיטון (גידול) בחייבים ויתרות חובה
גידול (קיטון) בספקים וזכאים אחרים

מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת

ב. מידע בדבר פעילויות מימון שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

839	-	5,313
839	-	5,313

הכרה בנכס כנגד התחייבות בגין חכירות חדשות

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי:

א. אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן - החברה) התאגדה בישראל ומשרדה הרשום נמצא בבית ינאי. החברה פועלת במחקר ופיתוח של טכנולוגיה לטעינה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית באמצעות תשתית סלילים המוטמנת מתחת לכביש.

הקבוצה פועלת במגזר פעילות אחד שהינו מחקר ופיתוח של טכנולוגיה לטעינה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית.

ב. הדוחות הכספיים המאוחדים כוללים את הדוחות הכספיים של החברה, ושל החברות הבנות שלה, ElectReon AB (להלן - אלקטריאון שבדיה), ElectReon Germany GmbH (להלן - אלקטריאון גרמניה), ElectReon Wireless, Inc. (להלן - אלקטריאון ארה"ב), ElectReon Wireless France (להלן - אלקטריאון צרפת), ספירהד השקעות (ביו) בע"מ, Jinan Electreon Wireless Automotive Technology Co, Limited (להלן - אלקטריאון סין), אשר כולן בבעלות מלאה של החברה (להלן ביחד - הקבוצה).

ג. מלחמת "חרבות ברזל"

מזה כשנה וחצי מצויה מדינת ישראל בעיצומה של מלחמת "חרבות ברזל" שפרצה ביום 7 באוקטובר 2023 הכולל, בין היתר, גיוס מילואים נרחב. במקביל, התרחבה והתפתחה גם הסלמה ביטחונית בגבול הצפון ובגזרות נוספות. (להלן - המלחמה). המלחמה הובילה להאטה בפעילות העסקית במשק הישראלי, לשינויים בשוק העבודה הישראלי, לחסמים שונים בתחום השילוח והשינוע ולהשפעות על הסביבה הכלכלית בישראל.

נכון ליום 31 בדצמבר 2024, למועד אישור הדוחות הכספיים, סבורה הנהלת החברה כי למלחמה השפעה מועטה על פעילות החברה, מצבת כוח האדם נותרה יציבה תוך גיבוי והסתייעות בעובדים בחברות הבנות חלף עובדים שגויסו למילואים, האטה מסוימת בקצב שריפת מזומנים המיועדים לשכר עובדים שגויסו למילואים, ובשים לב לכך שהצרכים המימוניים של החברה לא השתנו בעקבות המלחמה ונכון למועד אישור הדוחות הכספיים, לא נעצרו או עוכבו גיוסים או השקעות הוניות בחברה. כמו כן, פעילות המחקר והפיתוח של החברה התנהלה בהתאם למתוכנן. יחד עם זאת, פעילות השיווק וההפצה ספגה פגיעה מסוימת, בעיקר בכל הנוגע למועדי האספקה, כאשר בחלק מהמקרים נדחו הליכי רכש של לקוחות פוטנציאליים, וכן בחלק מההסכמים הקיימים ביקשו הלקוחות בישראל כי מסירת המערכת תידחה במספר חודשים. בנוסף, למלחמה יש השפעה קלה של התייקרויות בעלויות שילוח. כמו כן, טרם התקבלה בחברה התראה או הודעה כלשהי מחברות השילוח עמם היא עובדת, בכל הנוגע להתמשכות הליכי השילוח או התייקרותם, ולפיכך בשלב זה, להערכת הנהלת החברה, נכון למועד אישור הדוחות הכספיים למלחמה השפעה מועטה על פעילות החברה.

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

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי (המשך):

ד. השפעות האינפלציה והריבית

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

שנת 2024 התאפיינה במיתון עליות האינפלציה, ובתחילת הורדות ריבית על ידי הבנקים המרכזיים, תוך המשך התמודדות הכלכלה העולמית עם משבר האינפלציה הגלובלי לצד צמיחה נמוכה. בחודש ינואר 2025, קרן המטבע הבינלאומית פרסמה את תחזית הצמיחה העולמית ב-2025 כאשר צפויה צמיחה חזויה יציבה של 3.3% בשנים 2025 ו-2026. הגורם שהשפיע על התחזית החיובית הוא הפעילות הכלכלית בעולם, שנשארה איתנה, למרות הסביבה האינפלציונית והעלאות הריבית.

בארה"ב, לאור שיעור האינפלציה הגבוה, העלה הבנק המרכזי של ארה"ב את שיעור הריבית הפדרלית במספר מועדים שונים. בחודש ספטמבר 2024, החליט הבנק המרכזי של ארה"ב להוריד את הריבית ל-5% ובהחלטתו בחודש נובמבר 2024, החליט להוריד את הריבית בעוד רבע אחוז כך ששיעורה יעמוד על טווח של 4.5%-4.75%.

בגוש האירו, האינפלציה התמתנה מעט ועמדה בפברואר 2025 על 2.4%. הבנק המרכזי האירופאי (ECB) הוריד, בסוף חודש ינואר 2025, את רמת הריבית בגוש האירו ב-0.25% לרמה של 2.75%. זו הפעם החמישית ברציפות שהופחתה הריבית מאז שהחל ה-ECB בהרחבת המדיניות המוניטרית.

האינפלציה בישראל לאורך שנת 2024 שיקפה עליית מחירים רוחבית, בין היתר, עקב התארכות המלחמה, והגיעה לכ-3.4%. במסגרת המלחמה באינפלציה הוביל בנק ישראל מהלך אגרסיבי של העלאות ריבית, מריבית אפסית עד לשיעור של 4.75%, כאשר רק בחודש ינואר 2024, החליט בנק ישראל להפחית את הריבית ולהעמידה על רמה של 4.5%. בניסיון לרסן את האינפלציה, שמר בנק ישראל על יציבות בריבית ולא החליט על הפחתה נוספת במהלך שנת 2024. לפי תחזית בנק ישראל, צפוי שיעור האינפלציה השנתית לעמוד על כ-2.6% בשנת 2025 ועל כ-2.3% בשנת 2026.

במהלך שנת 2024, הודיעו שלוש סוכנויות דירוג האשראי הבינלאומיות לישראל על הורדת דירוג, לראשונה בתולדותיה. חברת מודי's הייתה הראשונה להודיע על הפחתת הדירוג, בחודש פברואר 2024, מ-A1 עם תחזית יציבה ל-A2 עם תחזית שלילית, ובהמשך השנה, בחודש ספטמבר 2024, הודיעה על הורדת דירוג נוספת ל-Baa1 עם תחזית שלילית. חברת הדירוג S&P הורידה אף היא את דירוג האשראי פעמיים במהלך השנה, כאשר בחודש אפריל 2024 הורידה את ישראל מדירוג AA- לדירוג A+ עם תחזית שלילית ובחודש אוקטובר 2024, הורידה פעם נוספת, לדירוג A עם תחזית שלילית. חברת דירוג האשראי פיץ' הורידה גם כן את דירוג האשראי של ישראל בחודש אוגוסט 2024, מרמת A+ לרמת A עם תחזית שלילית.

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

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 2 - בסיס העריכה של הדוחות הכספיים:

א. בסיס ההצגה של הדוחות הכספיים:

הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024, מצייתים לתקני הדיווח הכספי הבינלאומיים החשבונאיים (IFRS Accounting Standards) (להלן - תקני ה-IFRS) שהם תקנים ופרשנויות אשר פורסמו על ידי המוסד הבינלאומי לתקינה בחשבונאות International Accounting Standard Board (IASB) וכוללים את הגילוי הנוסף הנדרש לפי תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

בהקשר להצגת דוחות כספיים אלה, יצוין כדלקמן:

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

(2) הדוחות הכספיים נערכו בהתאם למוסכמת העלות ההיסטורית.

עריכת דוחות כספיים בהתאם לתקני ה-IFRS, דורשת שימוש באומדנים חשבונאיים מסוימים מהותיים. כמו כן, היא מחייבת את הנהלת החברה להפעיל שיקול דעת בתהליך יישום מדיניות החשבונאית של הקבוצה. בביאור 3 ניתן גילוי לתחומים בהם מעורבת מידה רבה של שיקול דעת או מורכבות, או תחומים בהם יש להנחות ולאומדנים השפעה מהותית על הדוחות הכספיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מהותית מהאומדנים וההנחות ששימשו את הנהלת החברה.

(3) הקבוצה מנתחת את ההוצאות שהוכרו ברווח או הפסד לפי שיטת סיווג המבוססת על מאפיין הפעילות של ההוצאות.

(4) תקופת המחזור התפעולי של הקבוצה הינה 12 חודשים.

(5) החברה לא צירפה לדוחות כספיים אלה מידע כספי נפרד בשל זניחות תוספת המידע. החברה מחזיקה בבעלות מלאה בספירה, באלקטריאון גרמניה, באלקטריאון ארה"ב, באלקטריאון צרפת באלקטריאון שבדיה ובאלקטריאון סין. ונכון למועד הדוח על המצב הכספי מרבית פעילות העסקית של הקבוצה מבוצעת בחברה, ופעילות זו משתקפת בדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה. לפיכך, נכון ליום 31 בדצמבר 2024, פרסום דוחות כספיים נפרדים לא יהווה תוספת מידע מהותי למשקיע הסביר.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 2 - בסיס העריכה של הדוחות הכספיים (המשך):

א. בסיס ההצגה של הדוחות הכספיים (המשך):

(6) תרגום יתרות ועסקות במטבע חוץ:

(א) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה

פריטים הנכללים בדוחות הכספיים של כל אחת מחברות ההקבוצה נמדדים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה פועלת אותה ישות (להלן - מטבע הפעילות). הדוחות הכספיים המאוחדים מוצגים בשקל חדש (להלן - ש"ח), שהוא מטבע הפעילות ומטבע ההצגה של החברה.

(ב) עסקאות ויתרות

עסקאות במטבע השונה ממטבע הפעילות (להלן - מטבע חוץ) מתורגמות למטבע הפעילות באמצעות שימוש בשערי החליפין שבתוקף למועדי העסקאות. הפרשי שער, הנובעים מיישוב עסקאות כאמור ומתרגום נכסים והתחייבויות כספיים הנקובים במטבע חוץ לפי שערי החליפין לתום התקופה, נזקפים לרווח או הפסד.

רווחים והפסדים הנובעים משינוי בשערי חליפין מוצגים בדוח על ההפסד הכולל במסגרת "הוצאות (הכנסות) מימון, נטו".

(ג) תרגום דוחות כספיים של חברות הקבוצה

התוצאות והמצב הכספי של כל חברות הקבוצה (אשר מטבע הפעילות של אף אחת מהן אינו מטבע של כלכלה היפר-אינפלציונית), שמטבע הפעילות שלהן שונה ממטבע ההצגה, מתורגמים למטבע ההצגה כדלקמן:

(1) נכסים והתחייבויות לכל דוח על המצב הכספי מוצג מתורגמים לפי שער הסגירה במועד אותו דוח על המצב הכספי;

(2) הכנסות והוצאות לכל דוח רווח או הפסד מתורגמים לפי שערי החליפין הממוצעים לתקופה (אלא אם ממוצע זה אינו קירוב סביר של ההשפעה המצטברת של שערי החליפין במועדי העסקות. במקרה זה מתורגמות ההכנסות וההוצאות לפי שער החליפין במועדי העסקות);

(3) כל הפרשי השער הנוצרים מוכרים במסגרת רווח כולל אחר.

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

(1) תקנים חדשים ותיקונים לתקנים קיימים אשר נכנסו לתוקף ומויישמים על ידי הקבוצה עבור תקופות דיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2024:

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

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

(1) התחייבות תסווג כהתחייבות לא שוטפת אם לישות יש זכות מהותית (Substantive Right) לדחות את סילוק ההתחייבות למשך לפחות 12 חודשים לאחר תום תקופת הדיווח. כמו כן, התיקון מבהיר כי כוונת הישות בנוגע למימוש הזכות אינה רלוונטית לצורך סיווג ההתחייבות, ומבטל את ההתייחסות לקיומה של זכות בלתי מותנית.

(2) זכות מהותית כאמור קיימת רק במידה והישות עומדת בתנאים הרלוונטיים בתאריך הדוח על המצב הכספי.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 2 - בסיס העריכה של הדוחות הכספיים (המשך):

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

(3) "סילוק" ההתחייבות כולל סילוק בדרך של תשלום מזומן, משאבים כלכליים אחרים או מכשירים הוניים של הישות. עם זאת, זכות המרה בגין מכשיר המיר אשר סווגה להון אינה משפיעה על סיווגה של ההתחייבות בגין המכשיר.

בהתאם להוראות התיקונים ל-1 IAS, התיקונים יושמו על ידי הקבוצה לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2024 בדרך של יישום למפרע. ליישום לראשונה של התיקונים ל-1 IAS לא הייתה השפעה מהותית על הדוחות המאוחדים של הקבוצה.

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

(1) תקן דיווח כספי בינלאומי 18, "הצגה וגילוי בדוחות הכספיים" (להלן - IFRS 18)

IFRS 18 מחליף את תקן חשבונאות בינלאומי 1, "הצגת דוחות כספיים" (להלן - IAS 1), כאשר דרישות רבות של IAS 1 ועברו ל-IFRS 18, כמו גם למספר תקנים נוספים (ללא שינוי או בשינויים מסוימים). IFRS 18 נועד לשפר את אופן העברת המידע על ידי חברות למשקיעים באמצעות דוחותיהן הכספיים, ובפרט להגביר את השקיפות וההשוואתיות בין חברות, תוך התמקדות במידע על ביצועים כספיים בדוח רווח או הפסד. כמו כן, IFRS 18 מלווה בתיקונים לתקן חשבונאות בינלאומי 7, "דוח על תזרימי מזומנים" (להלן - IAS 7) (המשמעותי ביניהם בנוגע לסיווג תזרימי מזומנים מריבית ודיבידנדים), תקן חשבונאות בינלאומי 33, "רווח למניה" (להלן - IAS 33), ותקן חשבונאות בינלאומי 34, "דיווח כספי לתקופות ביניים" (להלן - IAS 34).

העקרונות העיקריים החדשים לפי IFRS 18 מתייחסים לתחומים הבאים:

1. מבנה דוח רווח או הפסד

בהתאם ל-IFRS 18, פריטים בדוח רווח או הפסד יסווגו לאחת מ-5 קטגוריות: תפעולית, השקעה, מימון, מיסים על הכנסה ופעילויות מופסקות. IFRS 18 מספק הנחיות כלליות לסיווג הפריטים בין קטגוריות אלה

להלן מידע נוסף לגבי שלוש הקטגוריות העיקריות:

א. תפעולית - קטגוריה זו לא הוגדרה על ידי IFRS 18, ומהווה קטגוריה "שירית" להכנסות והוצאות שלא סווגו לאחת משתי הקטגוריות האחרות. בדרך כלל, הקטגוריה תכלול את תוצאות החברה מפעילותה העסקית העיקרית.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 2 - בסיס העריכה של הדוחות הכספיים (המשך):

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

2) תקנים חדשים ותיקונים לתקנים קיימים אשר עדיין אינם בתוקף מחייב ואשר הקבוצה לא בחרה ביישומם המוקדם (המשך)

(1) תקן דיווח כספי בינלאומי 18, "הצגה וגילוי בדוחות הכספיים" (להלן - IFRS 18) (המשך)

ב. השקעה - קטגוריה זו תכלול: חלק בתוצאות חברות כלולות ועסקות משותפות; הכנסות והוצאות ממזומנים ושווי מזומנים; הכנסות והוצאות מנכסים המניבים תשואה בעצמם ובמידה רבה ללא תלות במשאבים אחרים.

ג. מימון - קטגוריה זו תכלול: הכנסות והוצאות מהתחייבויות הכרוכות בגיוס מימון בלבד (כמו הלוואות מבנקים); הוצאות ריבית והשפעות שינויים בשיעורי הריבית מהתחייבויות אחרות (למשל בגין התחייבות אקטוארית לעובדים).

בנוסף, לפי IFRS 18 חברות תדרשנה להציג בדוח רווח או הפסד שני סיכומי משנה חדשים:

ד. רווח תפעולי.

ה. רווח לפני מימון ומסים על הכנסה.

2. גילוי בדוחות הכספיים על "מדדי ביצוע המוגדרים על ידי ההנהלה" (MPMs, management-defined performance measures).

חברות רבות מדווחות על מדדי ביצוע חלופיים או על מדדים שאינם מבוססים על תקני חשבונאות (non-GAAP) במסגרת דיווחיהן השונים לציבור. כאשר מדדים אלה עומדים בהגדרה של "מדדי ביצוע המוגדרים על ידי ההנהלה", IFRS 18 מחייב חברות לגלות את אותם מדדים בביאור לדוחות הכספיים, לצד דרישה להצגת התאמה בין המדד לבין נתונים אחרים בדוחות הכספיים. MPMs הם סיכומי משנה של הכנסות והוצאות המפורסמים לציבור במטרה להעביר את תפיסת ההנהלה על הביצועים הכספיים של החברה בכללותה.

3. עקרונות לקיבוץ ופיצול מידע בדוחות או בביאורים

IFRS 18 קובע דרישות שיסייעו לחברות לקבוע אם מידע על פריטים צריך להינתן בדוחות הכספיים הראשיים (דוח על המצב הכספי, דוח רווח או הפסד, דוח על הרווח הכולל, דוח על השינויים בהון ודוח על תזרימי המזומנים) או בביאורים, ומספק עקרונות לקביעת רמת הפירוט הנדרשת. בנוסף, IFRS 18 כולל דרישות להצגת

הוצאות תפעוליות בדוח רווח או הפסד, גילוי של הוצאות מסוימות לפי מהות, ומידע נוסף על פריטים המקובצים יחד בסעיף "אחרים".

בשנת היישום לראשונה, IFRS 18 דורש הצגת התאמה בין אופן הצגת מספרי ההשוואה אילו היה מיושם IAS 1, לבין אופן הצגתם באותה שנה לפי IFRS 18.

בהתאם להוראות IFRS 18, התקן ייושם על ידי הקבוצה, לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2027 בדרך של יישום למפרע. הקבוצה החלה לבחון את ההשפעה של יישום IFRS 18 על הדוחות הכספיים המאוחדים אך בשלב זה השפעת האימוץ לראשונה עדיין אינה ניתנת לאמידה באופן סביר.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 3 - אומדנים ושיקולי דעת חשבונאיים מהותיים:

אומדנים ושיקולי דעת, נבחנים באופן מתמיד, ומבוססים על ניסיון העבר ועל גורמים נוספים, לרבות ציפיות ביחס לאירועים עתידיים, שנחשבות לסבירות, לאור הנסיבות הקיימות.

בדבר שיקולי הדעת והערכות המופעלים בנוגע למענקים מהרשות החדשנות והיוון עלויות מחקר ופיתוח, ראה ביאור 14.

בדבר השיקולים והאומדנים שהופעלו בנוגע להסכם שיתוף פעולה עם דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן - דן), ראה ביאור 11.

ביאור 4 - מכשירים פיננסיים ניהול סיכונים פיננסיים:

ניהול סיכונים פיננסיים:

א. גורמי סיכון פיננסיים

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

סיכונים האשראי מטופלים ברמת הקבוצה. סיכונים אשראי נובעים ממזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות בבנקים וכן חשיפות אשראי ביחס ליתרות חובה שטרם נפרעו נכון ליום 31 בדצמבר 2024. הקבוצה אינה רואה סיכון אשראי משמעותי בגין יתרות אלו וטרם הכירה בהפרשה להפסדי אשראי.

סיכונים שער חליפין – פעילות הקבוצה היא בינלאומית והיא חשופה לסיכונים שער חליפין הנובעים מחשיפות למטבעות שונים לאירו, לדולר ול-SEK השבדי. סיכון שער חליפין נובע מעסקאות מסחריות עתידיות ונכסים או התחייבויות הנקובים במטבע חוץ. להערכת הקבוצה שינוי סביר בשערי חליפין לא היה מביא להשפעה מהותית על הדוחות.

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

ב. סיכון נזילות

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

כל התחייבויות הן לשנה פרט להתחייבויות בגין הרשות לחדשנות אשר צופה החברה לשלם על פני השנים הבאות בסך של 2,975 אלפי ש"ח.

ג. ניהול סיכונים הון

יעדי ניהול סיכונים ההון של הקבוצה הם לשמר את יכולתה של הקבוצה להמשיך ולפעול כעסק חי במטרה להעניק לבעלי המניות תשואה על השקעתם ולקיים מבנה הון מיטבי במטרה להפחית את עלויות ההון.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 5 – מזומנים, שווי מזומנים ופיקדונות:

מזומנים ושווי מזומנים כוללים מזומנים בקופה, פיקדונות בתאגידים בנקאיים לזמן קצר אשר אינם מוגבלים בשעבוד, שתקופתם המקורית אינה עולה על שלושה חודשים ממועד ההשקעה.

סיווג תזרימי מזומנים מריבית ודיבידנדים בדוח על תזרימי המזומנים.

בדוחות המאוחדים על תזרימי המזומנים, מציגה הקבוצה ריבית שהתקבלה במסגרת תזרימי מזומנים מפעילות השקעה וריבית ששולמה במסגרת תזרימי מזומנים מפעילות מימון.

א. פירוט לפי מטבעות:

31 בדצמבר	
2023	2024
אלפי ש"ח	
42,196	37,078
11,635	53,313
53,831	90,391

בש"ח
במטבע חוץ

ב. פיקדון לזמן קצר

לימים 31 בדצמבר 2024, לחברה פיקדון בש"ח בתאגיד בנקאי בסך של 1,787 ש"ח.

ג. פיקדון משועבד לזמן קצר

לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023, לחברה פיקדון בש"ח בתאגיד בנקאי בסך של 1,046 ש"ח ו-1,386 אלפי ש"ח, בהתאמה. פיקדון בסך של 1,000 אלפי ש"ח משועבד לטובת ערבות בנקאית לפרויקט אפיקים.

ד. פיקדון משועבד לזמן ארוך

לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023, לחברה פיקדון משועבד לזמן ארוך בסך של 3,000 אלפי ש"ח, ו-4,220 אלפי ש"ח בהתאמה. הפיקדון משועבד לטובת ערבות בנקאית לפרויקט אפיקים.

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה והוצאות מראש:

א. חייבים ויתרות חובה אחרים:

31 בדצמבר	
2023	2024
אלפי ש"ח	
761	1,847
20,079	1,532
1,796	3,497
86	57
22,722	6,933

מס ערך מוסף
הוצאות מראש*
מקדמות לספקים
אחרים

* סך של 847 אלפי ש"ח מיוחס להוצאות מראש בגין תגמול הוני במסגרת הסכם דן, ראה ביאור 11'.

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

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה: (המשך)

ב. הוצאות מראש זמן ארוך:

31 בדצמבר	
2023	2024
אלפי ש"ח	
22,859	24,552
5,443	22,496
75	113
28,377	47,161

הוצאות מראש דן *
הוצאות מראש בגין פרויקטים
אחרות

* מיוחס להוצאות מראש במסגרת הסכם דן, ראה ביאור 11'.

ביאור 7 - רכוש קבוע:

א. הכרה ומדידה עוקבת

הרכוש הקבוע נכלל לראשונה לפי עלות הרכישה.

הרכוש הקבוע מוצג לפי העלות, בניכוי פחת שנצבר והפסדים מירידת ערך שנצברו.

הפחת מחושב לפי שיטת הקו הישר, כדי להפחית את עלות פריטי הרכוש הקבוע לערך השייר שלהם על-פני אומדן אורך החיים השימושיים שלהם, כדלהלן:

שנים	
16 – 5	ריהוט וציוד משרדי
(בעיקר 10-16)	
7 - 3	מכונות וציוד
7- 5	כלי רכב
3	מחשבים וציוד הקפי
10 - 6	שיפורים במושכר*

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

ב. בחינת ירידת ערך

הקבוצה בוחנת את הצורך בירידת ערך נכסים לא כספיים כאשר ישנם סימנים כתוצאה מאירועים או שינויים בנסיבות המצביעים על כך שהיתרה בדוחות הכספיים אינה ברת-השבה.

סכום ההפסד המוכר בגין ירידת ערך שווה לסכום בו עולה ערכו בספרים של נכס על הסכום בר השבה שלו. סכום בר-ההשבה הינו הגבוה מבין שווי הוגן בניכוי עלויות למכירה ושווי שימוש. בהערכת שווי השימוש מהוונים תזרימי המזומנים הצפויים לפי שיעור ניכיון לפני מס המשקף את הסיכונים הספציפיים לכל נכס. בגין נכס שאינו מייצר תזרימי מזומנים עצמאיים נקבע הסכום בר-ההשבה עבור היחידה מניבת המזומנים שאליה שייך הנכס. הפסדים מירידת ערך נזקפים לרווח או הפסד.

פריט רכוש קבוע, אשר חלה ירידה בערכו, נבחן לצורך זיהוי ביטול אפשרי של ירידת הערך שהוכרה בגינו בכל תאריך דוח על המצב הכספי.

אלקטריאון וירלס בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 7 - רכוש קבוע (המשך):

הרכב הרכוש והפחת שנצבר בגינו, לפי קבוצות עיקריות, והתנועה בהם בשנים 2024 ו-2023 הינם:

פחת שנצבר						העלות				
יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2024	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים*	גריעות במשך השנה	תוספת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים*	גריעות במשך השנה	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה
אלפי ש"ח										
900	368	-	-	107	261	1,268	(16)	-	95	1,189
1,837	1,401	-	-	403	998	3,238	(32)	-	810	2,460
2,810	2,399	-	-	841	1,558	5,209	(170)	-	840	4,539
930	1,712	-	-	610	1,102	2,642	-	-	1,016	1,626
4,311	3,441	-	-	721	2,720	7,752	-	-	792	6,960
10,788	9,321	-	-	2,682	6,639	20,109	(218)	-	3,553	16,774
פחת שנצבר						העלות				
יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2023	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים*	גריעות במשך השנה	תוספת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים*	גריעות במשך השנה	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה
אלפי ש"ח										
928	261	-	-	111	150	1,189	19	-	97	1,073
1,462	998	-	-	396	602	2,460	34	-	393	2,033
2,981	1,558	2	-	747	809	4,539	111	-	2,050	2,378
524	1,102	-	-	391	711	1,626	1	-	346	1,279
4,240	2,720	-	-	673	2,047	6,960	-	-	490	6,470
10,135	6,639	2	-	2,318	4,319	16,774	165	-	3,376	13,233

ריהוט וציוד משרדי
מכונות וציוד
כלי רכב
מחשבים וציוד היקפי
שיפורים במושכר

ריהוט וציוד משרדי
מכונות וציוד
כלי רכב
מחשבים וציוד היקפי
שיפורים במושכר

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

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות:

מדיניות הקבוצה ביחס לחכירות שבהן הקבוצה היא החוכרת:

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

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

במועד ההכרה לראשונה, מכירה הקבוצה בהתחייבות בגין חכירה בגובה הערך הנוכחי של תשלומי החכירה העתידיים, אשר כוללים, בין היתר, את מחיר המימוש של אופציות הארכה אשר וודאי באופן סביר 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 הקבוצה. שיעור ריבית זה הינו השיעור אותו הקבוצה הייתה נדרשת לשלם על מנת ללוות לתקופה דומה ועם בטוחה דומה את הסכומים הדרושים על מנת להשיג נכס בערך דומה לנכס זכות שימוש בסביבה כלכלית דומה.

לאחר מועד תחילת החכירה, מודדת הקבוצה את נכס זכות השימוש בעלות, בניכוי פחת שנצבר והפסדים מירידת ערך שנצברו, מותאם בגין מדידה מחדש כלשהי של ההתחייבות בגין החכירה. הפחת על נכס זכות השימוש מחושב לפי שיטת הקו הישר, על פני אומדן אורך החיים השימושיים של הנכס המוחכר או תקופת החכירה, לפי הקצר מביניהם. להערכת החברה אורך החיים השימושיים של הבניינים הנו 2 - 6 שנים.

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

אלקטריאון וירלס בע"מ
 ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות (המשך):

א. נכסים בגין זכות שימוש:

יתרה מופחתת		פחת		העלות				
לגמר השנה	לתחילת השנה	לגמר השנה	תוספות פחת במשך השנה	יתרה לתחילת השנה	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים **	תוספות במשך השנה	יתרה לתחילת השנה
א ל פ י ש " ח								
4,462	305	3,902	1,118	2,784	8,364	(38)	5,313	3,089
4,462	305	3,902	1,118	2,784	8,364	(38)	5,313	3,089
305	1,337	2,784	1,070	1,714	3,089	38	-	3,051
305	1,337	2,784	1,070	1,714	3,089	38	-	3,051

שנת 2024:
בניינים

שנת 2023:
בניינים

** השינויים נובעים מנכסים והתחייבויות בגין הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות בנות הערוכים במטבע חוץ.

אלקטריאון וירלס בע"מ
 ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות (המשך):

ב. התחייבויות בגין חכירות:

יתרה לתחילת השנה	תוספות במשך השנה *	הוצאות ריבית	תשלומים בגין חכירה	שינויים אחרים **	יתרה לגמר השנה	חלויות שוטפות של התחייבויות בגין חכירות	התחייבויות בגין חכירות לזמן ארוך
א ל פ י ש " ח							
320	5,313	294	(1,292)	(39)	4,596	1,019	3,577
<u>320</u>	<u>5,313</u>	<u>294</u>	<u>(1,292)</u>	<u>(39)</u>	<u>4,596</u>	<u>1,019</u>	<u>3,577</u>
1,321	-	29	(1,071)	41	320	320	-
<u>1,321</u>	<u>-</u>	<u>29</u>	<u>(1,071)</u>	<u>41</u>	<u>320</u>	<u>320</u>	<u>-</u>

שנת 2024:
בנינים

שנת 2023:
בנינים

* כולל שינוי תנאים של חוזי חכירה

** השינויים נובעים מנכסים והתחייבויות בגין הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות בנות הערוכים במטבע חוץ.

אלקטריאון וירלס בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 9 – מסים על ההכנסה:

א. מיסוי החברה והחברות הבנות

שיעורי המס

הכנסות החברה והחברות הבנות בישראל (למעט הכנסות הנהנות משיעורי מס מופחתים בהתאם לחוקי העידוד בישראל, ראה ב' להלן), חייבות במס חברות בשיעור רגיל. שיעור מס החברות שחל בישראל הינו 23%.

ב. מסוי החברות הבנות מחוץ לישראל

החברות הבנות שמקום איגודן הינו מחוץ לישראל, נישומות לפי חוקי המס בארצות מושבן, למעט חברות המוגדרות כ"חברה נשלטת זרה" על פי פקודת מס הכנסה.

שיעור המס שחל על חברה בת המאוגדת בשבדיה הינו 20.6%.

שיעור המס החל על חברה בת המאוגדת בגרמניה הינו 15%.

שיעור המס החל על חברה בת המאוגדת בצרפת הינו 25%.

שיעור המס הפדראלי החל על חברה בת המאוגדת בארה"ב הינו 21%.

ג. הפסדים לצורכי מס להעברה לשנים הבאות

נכסי מסים נדחים בגין הפסדים לצורכי מס להעברה לשנים הבאות, מוכרים במידה שמימוש הטבת המס המתייחסת באמצעות קיומה של הכנסה חייבת עתידית הינו צפוי.

יתרת ההפסדים להעברה של החברה ליום 31 בדצמבר 2024 מסתכמים בכ-178 מיליון ש"ח.

יתרת ההפסדים להעברה של החברות הבנות ליום 31 בדצמבר 2024 מסתכמים בכ-18 מיליון ש"ח.

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

ד. שומות מס

שומות עצמיות שהוגשו על ידי החברה והחברות הבנות הישראליות שלה עד שנת 2019 נחשבות כסופיות (בכפוף למועדי הגשת הדוחות וקביעות תקופת ההתיישנות על פי דין).

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 10 - זכאים ויתרות זכות:

א. זכאים ויתרות זכות לזמן קצר

31 בדצמבר		
2023	2024	
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	
2,614	2,894	עובדים ומוסדות בגין עובדים
469	828	מוסדות
1,395	2,975	תמלוגים לשלם
1,557	413	הכנסות מראש
4,305	4,875	הפרשה לחופשה והבראה
1,828	792	הוצאות לשלם
205	590	אחרים
<u>12,373</u>	<u>13,367</u>	

ב. זכאים ויתרות זכות לזמן ארוך

31 בדצמבר		
2023	2024	
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	
1,776	5,498	תמלוגים לשלם
-	582	הכנסות מראש
<u>1,776</u>	<u>6,080</u>	

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות:

א. הסכם שכירות

בחודש מרס 2024, חתמה הקבוצה על חידוש הסכם שכירות לשטח בו ממוקמים משרדיה והמתקנים אשר משמשים אותה להמשך פעילות המחקר ופיתוח. על פי ההסכם, תקופת השכירות הינה מיום 1 במרס 2024 ועד ליום 31 בדצמבר 2026, כאשר לקבוצה ניתנה אופציה חד פעמית להאריך את ההסכם בשנתיים נוספות עד ליום 31 בדצמבר 2028. דמי השכירות החודשיים הינם כ- 95 אלפי ש"ח.

בחודש אוגוסט 2024, חתמה הקבוצה על חידוש הסכם שכירות לשטח בגרמניה. על פי ההסכם, תקופה השכירות הינה מיום 1 בדצמבר 2024 ועד ליום 30 בנובמבר 2028. דמי השכירות החודשיים הינם כ- 16 אלפי ש"ח (כ- 5 אלפי אירו).

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך) :

ב. תמלוגים לרשות החדשנות

לקבוצה התחייבויות לתשלום תמלוגים לרשות החדשנות. התמלוגים מחושבים על בסיס התמורה ממכירת מוצרים שבפיתוחם השתתפה הממשלה בדרך של מענקים. בהתאם לתנאי ההשתתפות כאמור ישולמו לרשות החדשנות תמלוגים בשיעור של 3% מסכום המכירות של המוצרים שבפיתוחם השתתפה רשות החדשנות בשלוש השנים הראשונות, ממועד תחילת ההחזר, 3.5% מסכום המכירות החל מהשנה הרביעית ועד לפירעון מלא של סכום המענק שהתקבל על ידי הקבוצה, כשהוא צמוד לדולר, בתוספת ריבית שנתית בגובה ריבית הסופר (SOFR). באשר להחלפת ריבית מדד הליבור - למרות שרשות החדשנות לא קבעה ריבית מדד חלופית, החברה אינה צופה שלהחלפה תהיה השפעה מהותית על הדוחות הכספיים שלה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2024, הכירה הקבוצה בהתחייבות בגובה הצפי לתקבולים מהפרויקטים (ראה ביאורים 3, 10).

במהלך שנת 2018, בסמוך לאחר השקעתה של דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן – דן) בחברה, קיבלה החברה מענק בסכום כולל של 4.05 מיליון ש"ח.

בחודש מאי 2019, הודיעה ועדת המחקר ברשות החדשנות לחברה, כי אושר לחברה תקציב בסך של כ-9.3 מיליון ש"ח, בשיעור השתתפות של 75% לביצוע פרויקט פיילוט בתל-אביב, בשיתוף עם דן.

ג. בחודש מאי 2019, חתמה החברה הבת השבדית, על הסכם עם משרד התחבורה השבדי להקמת כביש חשמלי לצורך הדגמה. הפרויקט ממומן על ידי משרד התחבורה השבדי בסכום של כ-35 מיליון ש"ח. ביום 3 באפריל 2022, בהמשך לאמור מינהל התחבורה השבדי החליט להאריך את משך הפיילוט. בגין הארכת משך הפיילוט, קיבלה החברה הבת מימון נוסף ממינהל התחבורה השבדי בסך של כ-2 מיליון אירו (כ-7 מיליון ש"ח).

נכון לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022, הוכרו מענקים בסך 5.2 מיליון ש"ח ו-6.8 מיליון ש"ח, בהתאמה, מתוך התקציב שאושר כקזוז מהוצאות מחקר ופיתוח ברווח והפסד. המענקים שהתקבלו כאמור אינם חייבים בתשלומי תמלוגים בעתיד.

ד. ביום 20 באוגוסט 2020, חתמה הקבוצה על הסכם עם חברת EnBW Energie Baden-Württemberg AG (להלן – EnBW) במסגרתו תספק הקבוצה ל-EnBW, בשלב הראשון אוטובוס חשמלי המצויד במקלטי רכב, מערכת סטטית של כביש חשמלי לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן – השלב הראשון). בשלב השני, תספק הקבוצה ל-EnBW מערכת כביש חשמלי דינאמי פרי פיתוחה של הקבוצה במתחם של EnBW לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן – השלב השני). בשלב השלישי תספק הקבוצה ל-EnBW מערכת כביש חשמלי דינאמי פרי פיתוחה של הקבוצה בכביש ציבורי בעיר קרלסרואה, גרמניה, לטעינת האוטובוס וכן שירותי התקנה, תפעול ותחזוקה (להלן – השלב השלישי). בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021, סיפקה הקבוצה את האוטובוס החשמלי ומסרה ל-EnBW את השלב הראשון והשני כאמור. בשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023, הקבוצה הכירה בהכנסה מההסכם בגין השלב הראשון והשני בסך כ-0.4 מיליון ש"ח וכ 10 מיליון ש"ח בהתאמה.

ה. ביום 30 באוקטובר 2020, התקשרה הקבוצה בהסכם עם חברת Societa' di Progetto Brebemi S.p.A באיטליה (להלן – ברבמי), לביצוע פיילוט הכולל הקמה ובדיקה של הכביש החשמלי האלחוטי באורך של 1 ק"מ במתחם של ברבמי. הקבוצה מסרה לברבמי את הכביש החשמלי האלחוטי כאמור. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, הקבוצה הכירה בהכנסה בסך של כ-0.5 מיליון ש"ח.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

ו. ביום 4 באוקטובר 2021, התקשרו החברה ודן בהסכם עקרונות לשיתוף פעולה (להלן בסעיף זה - ההסכם), לפיו החברה תפעל להתקנה של מערכת הטעינה האלחוטית פרי פיתוחה במסופי תחבורה ציבורית ועל גבי אוטובוסים חשמליים בהם משתמשות דן וחברות בנות שלה (להלן - הפרויקט; דן והחברות הבנות שלה יכונן בסעיף זה יחדיו - דן).

עם קבלת האישורים הדרושים והקמת מערכת הטעינה האלחוטית של החברה, דן תוכל לעשות בה שימוש לצורך טעינת אוטובוסים מונעי חשמל כנגד תשלום דמי שימוש חודשיים לחברה. בגין השימוש של דן במערכת (על כל מרכיביה השונים), תחזוקתה ובהתאם לשלבים שנקבעו בהסכם, תשלם דן לחברה סכום חודשי קבוע בסך של 2,500 ש"ח עבור כל אוטובוס (לא כולל עלות החשמל שתשולם על ידי דן ישירות לחברת החשמל) ב-60 תשלומים חודשיים שווים, החל ממועד השלמת התקנתה של כל מערכת במסוף.

להלן עיקרי ההסכם:

(1) החברה תפעל, על אחריותה ועל חשבונה, להקמה, הפעלה ותחזוקה של מערכת הטעינה החשמלית האלחוטית פרי פיתוחה, אשר תכלול גם מערכת זיהוי משתמש (לצורך חיוב בתשלום לפי זהות המשתמש) וניהול מערכת האנרגיה והטעינה במסופי תחבורה ציבורית בהם דן עושה שימוש, וזאת בהתאם לשלבים ולמיקומים שפורטו בהסכם.

(2) בכפוף להשלמת הליכי הרכש של האוטובוסים החשמליים על ידי דן ולפי בחירתה והנחייתיה של דן, תתקין החברה את רכיב המערכת הנדרש לשם טעינה אלחוטית על אוטובוסים חשמליים של דן, על מנת לאפשר טעינת האוטובוסים באמצעות המערכת, במספר שלבים הכפופים לקבלת האישורים הנדרשים לכל שלב, ובכפוף לעמידה באמות מידה שייקבעו בין הצדדים.

(3) ההסכם יבוצע בשלבים, כאשר בשלב ראשון, שלב הפיילוט, תערוך החברה התקנה ראשונה של המערכת על חלק מוגדר בשטח מסוף תחבורה ציבורית, בו קיימת היתכנות מבחינת תשתיות החשמל הקיימות להתקנה מיידית של המערכת בהיקף המאפשר טעינה של כ-14 אוטובוסים בו זמנית (להלן - השלב המקדמי). כחלק ממאמצי הפיתוח של החברה ולצרכי ביסוס ההיתכנות הטכנולוגית של מערכת ההטעינה האלחוטית של החברה, התחייבה דן להפעיל את האוטובוסים במשך לפחות 8 שעות ביום, למשך תקופה של 5 שנים, בהם דן תספק לחברה, בין היתר, גישה מיידית (on-line) לנתוני ביצועי המערכת.

בתמורה להפעלת השלב הראשון כאמור ובגין נכונותו לשתף פעולה עם החברה בהצגת הפרויקט למפעילי צי" אוטובוסים בעולם הקצתה החברה לדן 130,000 מניות חסומות ו-100,000 אופציות (ראה ביאור 13 ג'). הבשלת המניות החסומות והאופציות אינן מותנות בהצלחת השלב הראשון או בהסכמה של דן לעבור לשלבים הבאים, המסחריים של ההסכם.

השווי ההוגן של המכשירים ההוניים הינו כ-28.9 מיליון ש"ח (ראה ביאור 12 ב').

מתוך סכום זה, סך השווי ההוגן בגין קבלת השירותים מדן בשלב הראשון, מוערכים בכ-25.4 מיליון ש"ח נדחה ויוכרו כהוצאות מחקר ופיתוח החל מתחילת הפעלת האוטובוסים ועל פני 5 שנים - תקופת הפעלת האוטובוסים, בהתאם להסכם. סך של 24.5 מיליון ש"ח וסך של 22.9 מיליון ש"ח מסווג בדוח על המצב הכספי לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023, בהתאמה. במסגרת נכסים הלא שוטפים, והיתרה במסגרת הנכסים השוטפים.

(4) מאחר והטכנולוגיה של החברה נמצאת בשלב מקדמי ויעילותה טרם הוכחה, ומאחר וקיימת לדן הזכות לא להמשיך לשלבים הבאים של ההסכם, מכל סיבה שהיא, הגיעה החברה למסקנה, שמעבר לתמורה המבטחת לה בגין השלב הראשון, לא צפויות לה, בשלב זה, תמורות נוספות מדן. לפיכך, ההפרש שבו עלה השווי ההוגן של המכשירים ההוניים בניכוי התמורה המבטחת בגין השלב הראשון, המהווה סך של כ-3.6 מיליון ש"ח, הוכרו כהוצאה בשנת 2021 בדוח על הרווח והפסד בסעיף הוצאות שיווק ופיתוח עסקי.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

5) לאחר השלב הראשון ובכפוף להצלחתו, ובהתאם להחלטה בלעדית של דן, תפעל החברה להתקנת המערכת במסופים נוספים בגוש דן ובמחוז הדרום, אשר יאפשרו טעינה של עד כ-186 אוטובוסים נוספים בהתאם למודל עסקי של "טעינה כשירות" (CaaS – Charging as a Service).

ז. ביום 1 בפברואר 2022, הודיעה הקבוצה על זכייתה במכרז להקמת פרויקט להדגמת טעינה אלחוטית אשר יכלול פריסת כביש טעינה אלחוטי באורך של כ-1.6 ק"מ ועמדות סטטיות לטעינה אלחוטית במישיגן אשר צפוי להיות מופעל במהלך שנת 2024 ברובע של העיר דטרויט שמשמש גם כרובע המרכזי של החדשנות בתחבורה של חברת פורד. היקף המימון לפרויקט מוערך בכ-1.9 מיליון דולר. למועד הדוח בוצעה התקנה של חלקו הראשון של המקטע הדינמי והעמדה הסטטית בגינים הוכרה הכנסה בסך של כ-2.5 מיליון ש"ח וכ-2.1 מיליון ש"ח בשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023, בהתאמה. (כ-0.7 מיליון דולר כל שנה).

ח. ביום 1 בפברואר 2022, הודיעה הקבוצה על התקשרות בהסכם למחקר משותף עם אוניברסיטת יוטה, במסגרתו תפרוס הקבוצה כביש חשמלי אלחוטי דינאמי, עמדה סטטית ומערכת טעינה על משאית Kenworth. במטרה להדגים את הכדאיות והמוכנות למסחור של הטכנולוגיה של החברה. וביום 24 בפברואר 2024, נחתם ההסכם, היקף המימון לפרויקט מוערך בכ-2.4 מיליון דולר. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 הוכרה הכנסה בסך של כ-5.9 מיליון ש"ח (כ-1.6 מיליון דולר).

ט. ביום 12 במאי 2022, התקשרה הקבוצה עם אלקטרה אפיקים בע"מ (להלן - אפיקים), בהסכם להתקנת תשתית טעינה אלחוטית עבור 30 אוטובוסים ומתן שירותי תמיכה, תפעול ותוכנה לתשתית הטעינה למשך 10 שנים (להלן בסעיף זה - ההסכם). בתמורה לשירותים, תשלם אפיקים לחברה סך כולל של כ-6.5 מיליון ש"ח, אשר תשולם בכפוף להעברתה של התמורה ממשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן - משרד התחבורה) לאפיקים. בהתאם להסכם, העמידה החברה ערבות ביצוע עבורה שעבדה פיקדון על סך של 5 מיליון ש"ח אשר יפחת בכל שנה בכ-1 מיליון ש"ח עד לשנה החמישית, אשר ממנה והלאה יעמוד סכום הפיקדון על סך של 1 מיליון ש"ח עד לסיום ההסכם. הקבוצה החלה בביצוע עבודות התקנת התשתית החשמלית במהלך חודש מאי 2023, ואוטובוסים ראשונים אשר אמורים לשרת את הפרויקט נשלחו מסין והגיעו לארץ במהלך חודש אוקטובר 2023. ביום 21 בנובמבר 2023, מסרה החברה את הפרויקט בהצלחה לאפיקים כשהוא מוכן ומאושר לשימוש. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, הכירה החברה בהכנסה בסך של כ-5.7 מיליון ש"ח. יתרת ההכנסה בגין הפרויקט (כ-0.8 מיליון ש"ח) תוכר לאורך תקופת מתן שירותי התוכנה, התפעול והתחזוקה.

י. ביום 4 באוגוסט 2022, הודיעה הקבוצה על השתתפות בקונסורציום שנבחר על ידי המשרד הפדראלי הגרמני לכלכלה ושינויי אקלים לבצע את פרויקט "E-MPower" בגרמניה. הפרויקט יתקבל על ידי ממשלת גרמניה בסך כולל של 5.7 מיליון אירו. מתוך סכום זה, תקבל הקבוצה סך של כ-2.1 מיליון אירו. בשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-5.6 מיליון ש"ח וכ-1.2 מיליון ש"ח (כ-1.4 מיליון אירו וכ-0.3 מיליון אירו), בהתאמה.

יא. ביום 14 בספטמבר 2022, התקשרה הקבוצה בהסכם נוסף עם חברת Energie Baden-Württemberg AG (להלן - EnBW) במסגרתו תפרוס הקבוצה מערכת לטעינה אלחוטית דינמית וסטטית בעיר באדן-וירמברג, תמכור לעירייה אוטובוס חשמלי של חברת הייגר, המותאם לטעינה אלחוטית, וכן תספק שירותי תפעול ותחזוקה למערכת למשך שלוש שנים, וזאת תמורת תשלום של כ-3.2 מיליון אירו. ביום 5 במאי 2023, החלה הפעלתו המסחרית של אוטובוס חשמלי המצויד במקלט החברה, לצורך מתן שירותי שאטל לציבור הרחב לתערוכת פרחים המתקיימת בעיר. בהמשך לכך, במהלך חודש נובמבר 2023, השלימה הקבוצה את עבודות הארכת המקטע הדינאמי לאורך של כ-1 ק"מ. בשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-0.4 מיליון ש"ח וכ-10.3 מיליון ש"ח (כ-0.1 מיליון אירו וכ-2.6 מיליון אירו), בהתאמה, בגין ההסכם.

יב. ביום 19 ביוני 2023, זכתה החברה הבת, אלקטריאון שבדיה, במכרז ראשון בנורבגיה לתכנון והקמה של כביש חשמלי אלחוטי בעיר טרונדהיים וקבלת תמורה שצפויה לעמוד על סך של כ-0.7 מיליון אירו (כ-2.8 מיליון ש"ח). נכון ליום 31 בדצמבר 2024, השלימה הקבוצה את הקמת הכביש. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-2.1 מיליון ש"ח (כ-0.5 מיליון אירו).

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

יג. ביום 11 ביולי 2023, זכתה החברה הבת, אלקטריאון צרפת, במכרז ראשון בצרפת במסגרת פרויקט Charge As You Drive לתכנון והקמה של מקטע דינמי של 1.5 ק"מ מחוץ בכביש מהיר A10 מחוץ לפריז כנגד קבלת תמורה סך כ-3.5 מיליון אירו (כ-14.2 מיליון ש"ח). במהלך חודש ינואר 2024, חתמו חברי הקונצורסיום על הסכם לביצוע הפרויקט, ובהתאמה, החלה הקבוצה לבצע פעולות רכש ופיתוח לצורך מימוש הפרויקט. נכון למועד הדוח החלו עבודות הקמת מקטע הכביש. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-8.5 מיליון ש"ח (כ-2.1 מיליון אירו) וכ-2.8 מיליון ש"ח (כ-0.7 מיליון אירו) בקיזוז הוצאות מחקר ופיתוח.

יד. ביום 31 ביולי 2023, זכתה החברה הבת, אלקטריאון גרמניה, בפרויקט נוסף בגרמניה – פרויקט EMADI – להקמת כביש חשמלי ולמימוש ותיקוף הטכנולוגיה למדידה ולחיוב של טעינה אלחוטית ברכב הנמצא בתנועה או בחנייה. בעבור חלקה של אלקטריאון גרמניה בפרויקט, היא צפויה לקבל תמורה בסך של כ-0.6 מיליון אירו (כ-2.3 מיליון ש"ח) והיתרה כפופה לסיכומים הסופיים שיושגו בין חברי הקונצורסיום. הסכם הקונצורסיום נחתם במהלך חודש ינואר 2024. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של 1.1 מיליון ש"ח (כ-0.3 מיליון אירו).

טו. ביום 29 בינואר 2024, חתמה החברה על הסכם מחייב לפיתוח משותף עם ענקיות הרכב היפניות טויוטה ודנסו, של מערכת טעינה אלחוטית שתשולב באופן אינטגרלי ברכבים חדשים וברכבים קיימים. בתוך כך, ביום 9 ביולי 2024, השלימה החברה הקמת כביש חשמלי אלחוטי במטה החברה של דנסו. הכביש החשמלי ישמש כמתחם הדגמות ללקוחות פוטנציאליים וצפוי לאפשר בחינה של ביצועי המערכת באופן שגרתי.

טז. ביום 5 במאי 2024, חתמה החברה על הסכם מחייב עם הזרוע הביצועית של SITEC, החברה הסינית, Shandong Guohe industrial Technology Institute Co. Ltd. להוצאת לפועל של השלב הראשון במזכר ההבנות ביניהן מיום 10 בספטמבר 2023. במסגרת שלב זה, יקימו הצדדים במהלך שנת 2024, "כביש חשמלי" עם מערכות טעינה דינאמיות וסטטיות בפארק התעשייה של SDHS בעיר ג'ינאן במחוז שאנדונג שבסין. הכביש החשמלי שיוקם בפרויקט ישמש כמסלול הנסיעה של שאטל להסעת עובדים ברחבי פארק התעשייה, אשר ייטען הן באופן דינמי תוך כדי נסיעה, והן באופן סטטי, וזאת כחלק מהשלב הראשון להצגת ביצועי המערכת לגורמי התקינה והרגולציה בסין לתקופה של כ-6 חודשים. לאחר מכן, ישמש הפרויקט כ"אתר הדגמה" עבור לקוחות מפתח פוטנציאליים, שותפים מהסקטור הפרטי והציבורי ובעלי עניין אחרים. הפרויקט יכלול אינטגרציה מלאה של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה עם אוטובוס של יצרנית אוטובוסים בסין Zhongtong, אותו תרכוש הזרוע הביצועית של SITEC. עבור מערכת הטעינה שתשמש את הפרויקט ושירותי התחזוקה והתפעול שתספק החברה, צפויה החברה להכנסות בהיקף מוערך של כ-560 אלפי דולר (כ-2.07 מיליון ש"ח).

יז. ביום 22 במאי 2024, חתמה הקבוצה על הסכם עם חברת הלוגיסטיקה המובילה בעולם United Parcel Service, Inc. (להלן - UPS), להקמתו של פרויקט במסגרתו תותקן מערכת הטעינה האלחוטית של החברה במחסן הלוגיסטי של UPS שבדטרויט, משיגן. הפרויקט יעשה בשיתוף פעולה עם יצרנית הרכב החשמלי המסחרי XOS Trucks, המספקת רכבים מסחריים ל-UPS עבור הפרויקט, שצפוי לכלול התקנה של עד 3 עמדות טעינה אלחוטיות במחסן UPS, אינטגרציה עם שני רכבי XOS ושירותי תפעול ותחזוקה לפרויקט. ההכנסות מפרויקט זה הינן בהיקף של כ-350 אלפי דולר (כ-1.38 מיליון ש"ח). בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-0.8 מיליון ש"ח (כ-0.2 מיליון דולר).

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

יח. ביום 23 במאי 2024, התקבלה אצל החברה הודעה מחברת חוצה ישראל בע"מ (להלן – חוצה ישראל), לפיה ועדת המכרזים וההתקשרויות של חוצה ישראל החליטה כי בכוונתה להתקשר עם החברה ב"פסטר ספק יחיד", לצורך ביצוע פרויקט טעינה אלחוטית למסלולי המטרונית שבאחריות חוצה ישראל, וזאת לתקופה של 24 חודשים עם אופציה להארכה של עד 36 חודשים נוספים.

ביום 3 בנובמבר 2024, חתמה החברה על הסכם עם חוצה ישראל, בהמשך להכרתה של החברה כספק יחיד עבור חברת חוצה ישראל לצורך ביצוע פרויקט טעינה אלחוטית למסלולי המטרונית שבאחריות חוצה ישראל, ולפיו החברה תתכן, תפרוס ותתחזק כביש המאפשר טעינה דינאמית אלחוטית וסטטית על תוואי המטרונית בחיפה. על פי ההסכם החברה תשמש כספק יחיד עבור חוצה ישראל לתקופה של 36 חודשים, במסגרתה תתקיים תקופת הפעלה אשר תיערך כ-12 חודשים, לחוצה ישראל תהיה הזכות להארכת תקופת ההסכם בתקופה נוספת המסתכמת בעוד 24 חודשים נוספים. החברה תהיה אחראית על תפעול ותחזוקת הפרויקט בתמורה לסך של כ-15.8 מיליון ש"ח. הפרויקט אושר ומומן על ידי משרד התחבורה. הפרויקט במסגרת הפרויקט תיבחן תרומת מערכת הטעינה האלחוטית של החברה לייעול צי ה-BRT (מערך תחבורה ציבורית מהירה) של המטרונית וזאת כהכנה לפריסה נרחבת יותר ולקראת מעבר מלא של הצי לאוטובוסים חשמליים. לפרויקט המטרונית יותקנו 16 מקטעים של תשתיות טעינה אלחוטית בני 100 מטרים כל אחד מתוך מאגר של 2.12 ק"מ אשר סומנו כמיקומי התקנה פוטנציאליים. לפיכך, לאורך מסלולי הקווים תפעל תשתית טעינה דינמית של כ-1.6 ק"מ ו-4 חניות של טעינה סטטית.

יט. ביום 16 ביולי 2024, חתמה הקבוצה על הסכם קונסורציום בדבר הקמתו של פרויקט הכביש עם הטעינה האלחוטית בעיר רוא' שבצרפת יחד עם כל החברות השותפות בפרויקט, מועצת המטרופולין של רוא', Eurovia Houte Normandie (להלן - יורוביה), Viafrance Normandie (להלן - Viafrance) וחברת Citeos Rouen שכולן קשורות בחברה הצרפתית VINCI חברת התשתיות הגדולה באירופה. הפרויקט נועד להדגים כי ניתן לקיים שגרה תפעולית מלאה של אוטובוס חשמלי המסיע נוסעים לכל אורך שעות היום באמצעות יכולות מערכת הטעינה האלחוטית הדינאמית והסטטית אשר תותקן על אוטובוס, וזאת באמצעות התקנת מערכת טעינה דינאמית במקטע כביש דינמי בשילוב טעינה סטטית שגרתית של אוטובוס בתחנת איסוף נוסעי. הקיפו של הפרויקט נאמד בכ-547 אלפי אירו, מתוכו תהא הקבוצה זכאית לתשלום בסך של 255 אלפי אירו (כ-1.02 מיליון ש"ח). בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-0.8 מיליון ש"ח (כ-0.2 מיליון אירו) בגין הסכם זה.

כ. ביום 23 באוקטובר 2024, זכתה הקבוצה בפרויקט משותף עם אוניברסיטת קליפורניה UCLA בעיר לוס אנג'לס, במסגרתו יותקנו מערכות טעינה דינמיות וסטטיות שפיתחה החברה בשלל מיקומים ברחבי הקמפוס. תחילה מתוכנן להעביר את שירות היסעים של האוניברסיטה, הנקרא "BruinBus" ל-100% חשמלי, שיספק שירותי היסעים לכל אורך שעות היום לסטודנטים ולציבור הרחב, אשר מגיעים לקמפוס ולבית החולים הממוקם בו, וזאת באמצעות מערכת טעינה סטטית במספר מקומות עצירה מרכזיים, והתקנה של מערכת טעינה דינאמית בנקודות אסטרטגיות לאורך מסלול הנסיעה. בנוסף לאמור לעיל, הקבוצה תספק שירותי תפעול ותחזוקה של מערכת הטעינה למשך כ-3 שנים. היקף הפרויקט, לרבות המימון בעבור רכישת האוטובוסים והחשמליים וביצוע עבודות התשתית הנדרשות, עומד על סך של כ-35 מיליון דולר, מתוכם צפויה הקבוצה לקבל מימון של כ-4.25 מיליון דולר מרשות התחבורה של קליפורניה בעבור מערכת הטעינה והשירותים.

כא. ביום 18 ביוני 2024, הוגשה בקשה לאישור תובענה ייצוגית כנגד החברה ונושאי משרה בה (להלן - הבקשה) למחלקה הכלכלית בבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו, בטענה לאיחור במועד דיווח מידי שפרסמה החברה בדבר הסכם מחייב להקמת פרויקט בפארק תעשייתי במחוז שאנדונג בסין. לטענת התובע, נגרם נזק לכל חברי הקבוצה בשמה הוגשה התביעה, אותו היא העמידה על סך כולל של 3.63 מיליון ש"ח או לחילופין 23.89 מיליון ש"ח, בהתאם לקביעת משך האיחור לכאורה. נכון למועד הדוח, לחברה אין יכולת להעריך את העלויות שיווצרו אגב התביעה.

אלקטריאון וירלס בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 - הון:

א. הרכב הון מניות:

31 בדצמבר 2023		31 בדצמבר 2024		מניות רגילות ללא ערך נקוב
מונפק ונפרע	רשום	מונפק ונפרע	רשום	
כמות המניות באלפים		כמות המניות באלפים		
11,217	20,000	12,872	20,000	

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

ב. תשלום מבוסס מניות:

דירקטוריון החברה מאשר תכניות להענקת אופציות לעובדי הקבוצה, נותני שירותים ודירקטורים מעת לעת. סך ההוצאה מוכרת במהלך תקופת ההבשלה, שהיא התקופה שבה נדרש לקיים את כל התנאים המוגדרים להבשלה של הסדר התשלום מבוסס מניות.

הערך הכלכלי התיאורטי של כל אופציה, במועד ההענקה, מחושב על פי נוסחת בלאק ושולס. שווי זה מבוסס על ההנחות הבאות: סטיית תקן צפויה וריבית חסרת סיכון על פי ההערכה במועד ההענקה ואורך התקופה הצפויה עד למימוש האופציות. מידת התנודתיות אשר נמדדה בסטיית התקן הצפויה מבוססת על ניתוח סטטיסטי של מחיר המניה של החברה לתקופות הרלבנטיות.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 - הון (המשך):

ב. תשלום מבוסס מניות (המשך):

מועד הענקת	מספר האופציות שהוענקו	שווי הוגן לאופציה במועד הענקת בש"ח	תוספת המימוש לאופציה בש"ח	מחיר מניה במועד הענקת
22 ביוני 2020	19,653	113.3	163.6	164.8
27 אוגוסט 2020	29,859	155.8	226.4	236.9
1 אוקטובר 2020	14,742	155.8	226.4	236.9
8 מרס 2021	11,400	170.7	258.6	209.5
30 מאי 2021	72,005	180.7	253.6	253.5
26 אוגוסט 2021	40,000	107.5	150.2	162.9
26 אוגוסט 2021	58,857	105.4	163.4	162.9
3 אוקטובר 2021	130,000	166.6	0.3	166.9
3 אוקטובר 2021	100,000	72.8	155.9	166.9
4 נובמבר 2021	50,000	116.3	160.0	165.0
29 נובמבר 2021	23,879	131.5	192.2	192.2
16 ינואר 2022	10,000	83.5	168.0	181.5
27 אפריל 2022	25,500	78.1	143.5	113.0
30 אוגוסט 2022	31,650	52.2	80.9	73.7
9 ספטמבר 2022	50,000	22.0	69.5	69.5
11 ספטמבר 2022	1,000	49.8	76.9	69.5
23 נובמבר 2022	16,600	23.6	48.0	34.7
28 מרס 2023	8,750	42.6	40.0	71.5
28 מרס 2023	24,350	52.7	71.5	71.5
15 נובמבר 2023	26,200	46.1	59.3	59.0
29 בינואר 2024	1,500	59.5	77.7	77.0
7 במרס 2024	26,424 (*)	57.6	81.6	81.5
27 במרס 2024	2,750 (*)	84.7	111.1	113.0
17 באפריל 2024	13,750	140.11	136.4	174.4
17 באפריל 2024	5,631	128.1	156.4	174.4
30 במאי 2024	32,500	153.2	195.9	198.1
11 בספטמבר 2024	41,750	139.0	180.5	180.5
29 בספטמבר 2024	7,972	124.1	169.4	169.4
2 בדצמבר 2024	34,000	149.1	210.8	197.3

(*) בקשר לאופציות שהוענקו בימים 7 ו-27 במרס 2024, ביום 11 באפריל 2024, התקבל בחברה מכתב התראה בטרם נקיטה בהליך נגזר מטעם בעל מניות של החברה בהתאם לסעיף 194 לחוק החברות, התשנ"ט-1999. בו נטען כי הענקות האופציות לדירקטורים ולנושאי משרה בחברה שאושרו בחודש מרס 2024 נעשו בניגוד לדין ולמדיניות התגמול של החברה. ביום 4 באוגוסט 2024, החליט דירקטוריון החברה, מטעמים של פרשנות משפטית ולמען הזהירות, על ביטול האופציות לדירקטורים החיצוניים ולדירקטורית הבלתי תלויה. כמו כן, נושאי המשרה והדירקטור הנוסף ויתרו על האופציות הנ"ל. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, לא הוגשה תביעה בעניין זה, והוצאותיה המשפטיות של החברה בקשר עם הטיפול במכתב ההתראה והטענות המוזכרות בו הינן זניחות.

אלקטריאון וירלס בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 - הון (המשך):

ב. תשלום מבוסס מניות (המשך):

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	
0%	0%	דיבידנד צפוי
76%-79%	82%-85%	סטיית תקן- תנודתיות המניה*
0.8%-4.5%	4.2%-4.5%	ריבית חסרת סיכון
5-7 שנים	6-7 שנים	אורך חיים צפוי
40-258.6	77.68-210.75	תוספת מימוש ש"ח

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

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
2022		2023		2024		
ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	
50.6	1,749,118	52.9	1,700,918	50.71	1,696,568	קיימות במחזור לתחילת השנה
90.9	134,750	61.46	59,300	166.92	166,277	הוענקו
205.7	52,950	124.37	55,895	102.59	44,789	חולטו/פקעו
0.3	130,000	72.96	7,755	26.27	758,216	מומשו *
52.9	1,700,918	50.71	1,696,568	84.23	1,059,840	קיימות במחזור לתום שנה
35.08	1,367,437	43.03	1,547,073	65.92	845,781	ניתנות למימוש בתום השנה

* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים אלה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2024, 2023 ו-2022 מגיעה לסך כולל של 19,922 אלפי ש"ח, 566 אלפי ש"ח ו-39 אלפי ש"ח, בהתאמה.

הממוצע המשוקלל של מחיר המניה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2024, 2023 ו-2022 היה 161.2 ש"ח למניה, 71.5 ש"ח למניה ו-94.3 ש"ח למניה, בהתאמה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 – הון (המשך):

ב. תשלום מבוסס מניות (המשך):

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

2022			2023			2024		
ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה	מספר אופציות הקיימות במחזור לתום השנה
5	0.3	525,338	4	0.3	525,338	3	0.3	7,000
6	4.2-18	569,021	5	4.2-18	569,021	4	4.2-18	462,984
8	48.02-90.4	214,661	7	40-90.4	234,743	6	40-90.4	200,759
8	143.5-258.6	391,898	7	143.5-258.6	367,466	7	136.41-258.6	389,097
		<u>1,700,918</u>			<u>1,696,568</u>			<u>1,059,840</u>

סכומי ההוצאות שהוכרו בדוחות רווח או הפסד של החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2022, 2023 ו-2024, בגין הענקות של אופציות לעובדים ונותני שירותים הינם 8,119 אלפי ש"ח, 7,464 אלפי ש"ח ו-14,415 אלפי ש"ח, בהתאמה.

לגבי אופציות שניתנו לעובדי החברה, התכניות מתנהלות במסגרת כללים שנקבעו לעניין זה בסעיף 102 לפקודת מס הכנסה (נוסח חדש), התשכ"א-1961. בהתאם למסלול שנבחר על ידי החברה ועל פי כללים אלה, החברה אינה זכאית לתבוע כהוצאה לצורכי מס סכומים הנזקפים לעובדים כהטבה, לרבות סכומים הנרשמים כהטבת שכר בחשבונות החברה, בגין האופציות שהעובדים קיבלו במסגרת התכנית, למעט מרכיב הטבה פירותי, אם קיים, שנקבע במועד ההקצאה.

לגבי נותני שירותים, האופציות מוענקות בהתאם לסעיף 3(ט') לפקודת מס הכנסה.

ג. גיוס הון

ביום 15 בינואר 2023, החליט דירקטוריון החברה על גיוס הון בסך של כ-20 מיליון ש"ח במסגרת של הקצאה פרטית של מניות וכתבי אופציה לא רשומים למסחר. במסגרת ההקצאה, הציעה החברה 666,667 יחידות הכוללות מניה רגילה של החברה וכתב אופציה אחד. כל כתב אופציה ניתן למימוש למניה רגילה אחת של החברה עד ליום 30 ביוני 2024 תמורת 35 ש"ח. סך התמורה ממימוש כתבי האופציה, במידה ותמומש, תהווה 23.3 מיליון ש"ח. ביום 28 בפברואר 2023, אושר הגיוס על ידי בעלי המניות של החברה וביום 5 במרס 2023, השלימה החברה את הגיוס. בחודש מרס 2023 התקבלה תמורת ההנפקה בסך של כ-20 מיליון ש"ח (19.8 מיליון ש"ח, בניכוי הוצאות הנפקה).

ביום 4 ביוני 2023, החליט דירקטוריון החברה על גיוס הון בסך של כ-35 מיליון ש"ח במסגרת של הקצאה פרטית של מניות וכתבי אופציה לא רשומים למסחר. במסגרת ההקצאה, הציעה החברה 538,462 יחידות הכוללות מניה רגילה של החברה וכתב אופציה אחד. כל כתב אופציה ניתן למימוש למניה רגילה אחת של החברה עד ליום 1 ביוני 2025 תמורת 95 ש"ח. סך התמורה ממימוש כתבי האופציה, במידה ותמומש, תהווה כ-51 מיליון ש"ח. ביום 27 ביוני 2023 התקבל אישור הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ לרישום ניירות הערך בהקצאה פרטית. בחודש יולי 2023 התקבלה תמורת ההנפקה בסך של כ-35 מיליון ש"ח (34.5 מיליון ש"ח, בניכוי הוצאות הנפקה).

אלקטריאון וירלס בע"מ
 ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 – הון (המשך):

ג. גיוס הון (המשך)

ביום 28 במרס 2024, אישר דירקטוריון החברה התקשרות בהסכם השקעה בין החברה לבין DENSO CORPORATION (להלן - דנסו) שהייתה צד להסכם הפיתוח המשותף, לפיו דנסו תשקיע בחברה סכום כספי בהיקף של כ-37.5 מיליון ש"ח, המשקפים השקעה בגובה 10 מיליון דולר בתמורה להקצאת מניות בדרך של הקצאה פרטית של 235,358 מניות רגילות של החברה. ביום 12 באפריל 2024, התקבל מדנסו סך של כ-37 מיליון ש"ח שהינו סכום ההשקעה האמורה (37 מיליון ש"ח, בניכוי הוצאות הנפקה).

ביום 29 באוגוסט 2024, אישר דירקטוריון החברה התקשרות בהסכם השקעה בין החברה לבין אחת מיצרניות הרכב המובילות בעולם, לפיו תשקיע בחברה סכום כספי בהיקף של כ-50 מיליון ש"ח, המשקפים השקעה בגובה 13.5 מיליון דולר בתמורה להקצאת מניות בדרך של הקצאה פרטית של 291,911 מניות רגילות של החברה. ביום 29 בספטמבר 2024, התקבל סך של כ-50 מיליון ש"ח שהינו סכום ההשקעה האמורה (49.2 מיליון ש"ח, בניכוי הוצאות הנפקה).

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
2022		2023		2024		
ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	ממוצע משוקלל של מחיר המימוש ש"ח	מספר האופציות	
178.83	635,104	-	-	61.95	1,198,830	קיימות במחזור לתחילת השנה
-	-	61.81	1,205,129	-	-	הונפקו
209.92	408,811	-	-	-	-	פקעו
122.67	226,293	35.00	6,299	35	660,368	מומשו *
-	-	61.95	1,198,830	95	538,462	קיימות במחזור לתום שנה

* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים אלה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2024, 2023 ו-2022 מגיעה לסך כולל של- 22.96 מיליון ש"ח (לאחר ניכוי עמלת הפצה בסך 0.2 מיליון ש"ח), 220 אלפי ש"ח, 27.76 מיליון ש"ח (לאחר ניכוי עמלת הפצה בסך 0.8 מיליון ש"ח), בהתאמה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 13 - הכרה בהכנסות:

א. מדידת ההכנסות

הכנסות הקבוצה נמדדות לפי סכום התמורה לו הקבוצה מצפה להיות זכאית בתמורה להעברת סחורות או שירותים שהובטחו ללקוח, למעט סכומים שנגבו עבור צדדים שלישיים, כגון מיסי מכירה מסוימים. ההכנסות מוצגות נטו ממש ערך מוסף או ממסים אחרים הנגבים על ההכנסות.

הקבוצה אומדת את סכום התמורה לו היא תהיה זכאית בתמורה להעברת הסחורות או השירותים שהובטחו ללקוח במסגרת העסקה, וכוללת במחיר העסקה את כל הסכום של התמורה המשתנה, או את חלקו, רק במידה שצפוי ברמה גבוהה שביטול משמעותי בסכום ההכנסות המצטברות שהוכרו לא יתרחש כאשר אי הודאות הקשורה לתמורה המשתנה תתברר לאחר מכן. בסוף כל תקופת דיווח, הקבוצה מעדכנת את מחיר העסקה שנאמד על מנת לייצג באופן נאות את הנסיבות הקיימות בסוף תקופת הדיווח והשינויים בנסיבות במהלך תקופת הדיווח.

הקבוצה אינה מתאימה את סכום התמורה שהובטחה בגין השפעות של רכיב מימון משמעותי אם הקבוצה מצפה, במועד ההתקשרות בחוזה, שהתקופה בין המועד שבו הלקוח משלם עבור סחורה או שירותים תהיה שנה אחת או תקופה קצרה משנה אחת.

ב. סוגי ההכנסות של הקבוצה:

(1) הכנסות ממכירת סחורות

הקבוצה מייצרת ומוכרת מערכות טעינה אלחוטיות של רכבים בעלי הנעה חשמלית (להלן - המערכת). הקבוצה מכירה בהכנסה בנקודות זמן, כאשר המערכת מותקנת באתר הלקוח ומתקבל אישור מהלקוח על כך שהמערכת עובדת כפי שהוגדר בחוזה המכירה.

(2) הכנסות ממתן שירותים

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

נכון לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023, קיימת יתרה במסגרת יתרות הנכסים השוטפים, בסך 11,657 אלפי ש"ח ו-60 אלפי ש"ח המוצגים במסגרת הנכסים בגין חוזים עם לקוחות.

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

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - הוצאות מחקר ופיתוח - נטו:

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

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

הוצאות אחרות בגין פיתוח, שאינן עומדות בתנאים אלה מוכרות כהוצאה בעת התהוותן. עלויות פיתוח שהוכרו בעבר כהוצאה אינן מוכרות כנכס בתקופה מאוחרת יותר.

עד ליום 31 בדצמבר 2024, לא עמדה הקבוצה בכללים להיוון עלויות פיתוח כנכס בלתי מוחשי ובהתאם לא הוכר בדוחות הכספיים עד כה נכס כלשהו בגין עלויות כאמור.

מענקים ממשלתיים

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

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

התחייבויות בגין מענקים ממשלתיים מוכרות ונמדדות בהתאם ל-IFRS 9, "מכשירים פיננסיים", אם במועד התגבשות הזכאות לקבלת המענק (להלן - מועד הזכאות) מגיעה הנהלת החברה למסקנה שלא קיים ביטחון סביר (Reasonable Assurance) שהמענק שהתגבשה הזכאות לקבלתו (להלן - המענק שהתקבל) לא יוחזר,

מכירה הקבוצה באותו מועד בהתחייבות פיננסית המטופלת בהתאם להוראות המפורטות ב-IFRS 9 לגבי התחייבויות פיננסיות הנמדדות בעלות מופחתת. הפער בין המענק שהתקבל לבין שווה ההוגן של ההתחייבות הפיננסית האמורה במועד ההכרה בה לראשונה מטופל כמענק ממשלתי, אשר נזקף לרווח או הפסד כהקטנה של הוצאות מחקר ופיתוח.

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

בהמשך לאמור לעיל, על הנהלת החברה לבחון האם קיים ביטחון סביר שהמענק שהתקבל לא יוחזר. כמו כן, במצב בו במועד ההכרה הראשוני נזקף המענק לדוח רווח והפסד, על הנהלת

החברה לבחון האם נוצרה הסתברות ברמה של ביטחון סביר להצלחת הפרויקט ולתשלום תמלוגים בגינו לרשות החדשנות. נכון לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023, הקבוצה עדיין נמצאת בשלבי פיילוט והוכחת היתכנות עבור טכנולוגית טעינה אלחוטית של רכבים בעלי הנעה חשמלית אותן היא מפתחת, שעדיין טרם הוכחה. הקבוצה התקשרה עם מספר חברות באירופה, בארה"ב ובישראל לביצוע פרויקטים ניסיוניים (פיילוטים).

מאחר והמערכת עדיין בשלב הפיתוח, הקבוצה בדעה כי לא קיים ביטחון סביר כי ישולמו תמלוגים לרשות החדשנות מעבר להתחייבות אותה רשמה החברה בגין אותם פרויקטים (ראה ביאור 11ב').

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - הוצאות מחקר ופיתוח – נטו (המשך):

להלן ההרכב של הוצאות מחקר ופיתוח, נטו:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
אלפי ש"ח		
23,689	26,489	35,119
4,764	2,961	4,331
6,551	5,226	5,920
18,270	12,730	5,652
902	1,362	1,600
3,835	4,941	6,214
58,011	53,709	58,836
(7,499)	(5,177)	(2,826)
50,512	48,532	56,010

הוצאות שכר עבודה ונלוות
תשלום מבוסס מניות
קבלני משנה ויועצים
כלים מתכלים וחומרים
פחת
אחרות

בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח, ראה
ביאור 11

ביאור 15 - הוצאות שיווק ופיתוח עסקי:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
אלפי ש"ח		
8,998	10,330	12,600
8,573	4,025	2,755
2,903	4,441	2,195
783	1,116	1,093
153	313	260
21,410	20,225	18,903

הוצאות שכר ונלוות
תשלום מבוסס מניות
שירותים מקצועיים
חומרים שיווקיים
אחרות

ביאור 16 - הוצאות הנהלה וכלליות:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
אלפי ש"ח		
3,452	3,571	4,917
1,078	478	1,033
722	917	907
542	793	590
4,524	2,852	2,939
867	948	1,082
1,183	1,092	1,189
12,368	10,651	12,657

הוצאות שכר ונלוות
תשלום מבוסס מניות
שכירות ואחזקה
גמול דירקטורים
שירותים מקצועיים
פחת
אחרות

ביאור 17 - הוצאות אחרות

בלילה שבין 16 באוגוסט 2023, לבין 17 באוגוסט 2023, התרחשה פריצה למחסני החברה שבבית ינאי, במסגרתה נגנב ציוד (להלן - אירוע הפריצה). במהלך אירוע הפריצה לא נכחו עובדים של החברה במתחם בו התרחש אירוע הפריצה ולא נגרם נזק כלשהו לנפש. להערכת החברה, הציוד שנגנב באירוע הפריצה אינו צפוי לפגוע בפרויקטים עתידיים להם התחייבה החברה, לרבות מועדי אספקה וטיב המערכות שיסופקו. היקף שווי הציוד שנגנב עומד על כ-2.6 מיליון ש"ח. החברה רשמה בדוחותיה הכספיים הוצאה בגובה השווי של הציוד שנגנב.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18- הוצאות (הכנסות) מימון:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
אלפי ש"ח		
435	430	242
62	30	292
-	-	7,555
6	76	500
503	536	8,589
(341)	(993)	(1,890)
(580)	(2,224)	-
(48)	(36)	(100)
(969)	(3,253)	(1,990)
(466)	(2,717)	6,599

הוצאות מימון:

לתאגידים בנקאיים
בגין התחייבות בגין חכירה
הפרשי שער
אחרות
סך הוצאות מימון

הכנסות מימון

הכנסות ריבית מפקדונות
הפרשי שער
אחרות
סך הכנסות מימון
הכנסות מימון, נטו

ביאור 19- הפסד למניה:

חישוב ההפסד הבסיסי למניה מבוסס ככלל על ההפסד המיוחס למניות הרגילות של החברה מחולק בממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות הקיימות במחזור במהלך התקופה.

בחישוב ההפסד המדולל למניה מתווסף לממוצע המניות הרגילות, ששימש לחישוב הבסיסי, גם הממוצע המשוקלל של מספר המניות שיונפקו, בהנחה שכל המניות הפוטנציאליות המדללות יומרו למניות. המניות הפוטנציאליות מובאות בחשבון כאמור רק כאשר השפעתן הינה מדללת (מגדילה את ההפסד למניה).

א. הפסד בסיסי למניה

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

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
82,582	75,833	85,123
9,891,978	11,217,719	12,520,481
8.35	6.76	6.80

הפסד לשנה (באלפי ש"ח)
הממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות
המונפקות
הפסד בסיסי למניה רגילה (בש"ח)

ב. הפסד מדולל למניה

בחישוב ההפסד המדולל למניה לשנים המדווחות לא הובאו בחשבון כתבי אופציה ואופציות מאחר שהשפעתן, בהנחה של דילול מלא, הינה אנטי מדללת.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20- עסקאות ויתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

"בעל עניין" - כהגדרת מונח זה בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

"צד קשור" - כהגדרת מונח זה ב-IAS 24, "גילויים בהקשר לצד קשור".

אנשי המפתח הניהוליים של החברה (Key Management Personnel) - הנכללים, יחד עם גורמים אחרים, בהגדרת "צדדים קשורים" האמורה ב-IAS 24 כוללים את חברי ההנהלה הבכירה והדירקטוריון.

ביום 9 בדצמבר 2020, אושרו עדכון תנאי העסקתם של המנכ"ל ויו"ר הדירקטוריון, אורן עזר ושל המדען הראשי, חנן רומבק, שהם בעל עניין בחברה מתוקף החזקתם במניות החברה. שכרם החודשי לאחר העדכון עמד על סך של 65 אלפי ש"ח לחודש (להלן – השכר המעודכן). כמו כן, אושר להם הבונוס בגובה 5 משכורות מהשכר המעודכן עבור השנים 2020 ו-2019. ביום 30 במרס 2022, אישרו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מענק בשיקול דעת בסך 4 משכורות מהשכר המעודכן ליו"ר הדירקטוריון ולמדען הראשי, בכפוף לאישור בעלי המניות, אשר התקבל ביום 19 במאי 2022.

ביום 28 בדצמבר 2023, אושרו עדכון תנאי העסקתו של המנכ"ל ויו"ר הדירקטוריון, אורן עזר שהינו נושא משרה ובעל מניות בחברה. שכרו החודשי לאחר העדכון יעמוד, בשנה הראשונה, על סך של 65 אלפי ש"ח לחודש ובשנה השנייה והשלישית יעודכן השכר ב 10% בכל שנה.

א. תגמול לאנשי מפתח בהנהלה:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
אלפי ש"ח		
5,416	5,519	6,125
352	342	410
126	-	-
1,023	896	1,398
6,917	6,757	7,933

מנכ"ל וסמנכ"לים:

משכורות והטבות עובד אחרות לזמן קצר
פיצויי פיטורין
הטבות אחרות לזמן ארוך
תשלום מבוסס מניות
סך הכל

ב. עסקאות והטבות לבעלי עניין וצדדים קשורים:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
אלפי ש"ח		
2,542	1,765	1,749
2	2	2
542	793	590
4	4	4

שכר לנושאי משרה שהינם בעלי עניין בחברה*
מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
גמול דירקטורים**
מספר הדירקטורים שאליהם מתייחסת ההטבה

* בנוסף לשכר כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנה שהסתיימה ב-31 בדצמבר 2022 בתשלום מבוסס מניות בסך של 40 אלפי ש"ח, בגין הענקת אופציות לנושאי משרה שבאותה עת היו בעלי שליטה בחברה. ביום 10 באוגוסט 2022, פקע הסכם בעלי המניות בין בעלי השליטה לשעבר בחברה, ועל כן, החל ממועד זה אין בחברה בעל שליטה.

** בנוסף לגמול דירקטורים כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2024, 2023 ו-2022 בתשלום מבוסס מניות בסך 435 אלפי ש"ח, 100 אלפי ש"ח ו-200 אלפי ש"ח בהתאמה, בגין הענקת אופציות ל-4 דירקטורים, כמפורט בביאור 12 ב'.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20- עסקאות ויתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך):

ג. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

31 בדצמבר	
2023	2024
אלפי ש"ח	
955	336

בגין שכר, נלוות והטבות נוספות – יתרה המוצגת
בסעיף "זכאים ויתרות זכות" במסגרת
ההתחייבויות השוטפות

ביאור 21 – אירועים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי:

לאחר מועד הדוח, מומשו 8,812 אופציות וכתבי אופציות לא סחירות, בהיקף כולל של 1.2 מיליון ש"ח.



פרק ד'

פרטים נוספים על התאגיד

31 בדצמבר 2024

תקנה 19: דוח מצבת התחייבויות לפני מועדי פירעון

למועד הדוח, לחברה אין התחייבויות עליהן נדרש לתת גילוי בהתאם לתקנה 19 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), תש"ל – 1970.

תקנה 10א: תמצית דוחות על הרווח הכולל לכל אחד מהרבעונים של שנת 2024

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

שנתי	רבעון 4	רבעון 3	רבעון 2	רבעון 1	
31,648	1,417	11,073	10,134	9,024	הכנסות
22,602	877	7,687	7,451	6,587	עלות ההכנסות
56,010	13,774	15,335	13,418	13,483	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
18,903	4,567	5,057	4,866	4,413	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
12,657	3,528	3,535	3,021	2,573	הוצאות הנהלה וכלליות
78,524	21,329	20,541	18,622	18,032	הפסד מפעולות
6,599	7,463	(1,268)	-459	863	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
85,123	28,792	19,273	18,163	18,895	הפסד לתקופה
(2,416)	(1,714)	(1,054)	946	(594)	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
82,707	27,078	18,219	19,109	18,301	הפסד כולל לתקופה

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

הדוח על המצב הכספי באלפי ש"ח

עיקר תנאי הלוואות	יתרת הלוואות ליום 31 בדצמבר 2024	שם החברה מקבלת הלוואות	שם החברה מעמידת הלוואות
ההלוואה נושאת ריבית שקלית שנתית על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(י)), התשמ"ו-1986	9,113	החברה	ספירהד השקעות (ביו) בע"מ
ההלוואה נושאת ריבית שנתית והפרשי הצמדה על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(י)), התשמ"ו-1986	980	אלקטריאון AB	החברה

תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות בנות ובחברות קשורות בתקופת הדוח

בתקופת הדוח, הכירה החברה בהוצאות ריבית בסך של 472 אלפי ש"ח בגין הלוואה שהתקבלה מספירהד והוצאות ריבית והפרשי הצמדה בסך של 52 אלפי ש"ח בגין הלוואה שניתנה לאלקטריאון AB.

תקנה 13: הכנסות של חברות בת וחברות כלולות והכנסות מהן

הכנסות ריבית			דמי ניהול, ייזום, תקורות ואחרות			דיבידנדים			רווח (הפסד) לאחר מס	רווח (הפסד) לפני מס לשנה	שם התאגיד
מועדי תשלום לאחר 31.12.2024	שהתקבלו לאחר 31.12.2024 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו (ששולמו) עד 31.12.2024	מועדי תשלום לאחר 31.12.2024 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו לאחר 31.12.2024 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו עד 31.12.2024	מועדי תשלום לאחר 31.12.2024	שהתקבלו לאחר 31.12.2024 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו עד 31.12.2024			
-	-	472	-	-	-	-	-	-	(1,260)	(1,260)	ספירחד השקעות (ביו) בע"מ
-	-	-	-	-	-	-	-	-	276	276	Electreon Wireless Inc.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	238	Electreon Germany GmbH
-	-	52	-	-	-	-	-	-	81	81	Electreon AB
-	-	-	-	-	-	-	-	-	275	275	Electreon Wireless France
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ji'nan Electreon Wireless Automotive

											Technology Co., Limited
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Electreon Wireless LLC

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

שנת 2024:

- א. ביום 7 במרץ 2024, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה, לאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מהימים 28 בינואר 2024, ו-29 בינואר 2024, בהתאמה, הקצאה פרטית של 26,424 אופציות שאינן רשומות למסחר, הניתנות למימוש ל-26,424 מניות רגילות של החברה, כדלקמן: (1) 6,606 אופציות יוקצו לגבי רונית נועם, המכהנת כדירקטורית חיצונית בחברה; (2) 6,606 אופציות יוקצו לגבי שלומית הרט המכהנת כדירקטורית בלתי תלויה בחברה; (3) 6,606 אופציות יוקצו למר משה קפלינסקי המכהן כדירקטור בחברה; (4) 6,606 אופציות יוקצו למר יוסף טנא המכהן כדירקטור חיצוני בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 31 בינואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-010036), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. אופציות אלה בוטלו, כמפורט בסעיף ו' להלן.
- ב. ביום 28 במרץ 2024, אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת התגמול מיום 25 במרץ 2024, הקצאת 2,750 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-2,750 מניות רגילות של החברה, ללא ערך נקוב כל אחת ("מניות רגילות") לשני נושאי משרה בחברה, על פי מתאר מיום 16 בספטמבר 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-079582) מתוך מאגר האופציות של החברה, במחיר מימוש של 111.12 ₪ למניה. אופציות אלה בוטלו, כמפורט בסעיף ו' להלן.
- ג. בתום יום המסחר ביום 28 במרץ 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 235,358 מניות רגילות ל- "Denso Corporation" ("דנסו"), על פי הסכם השקעה שנחתם בין הצדדים, בתמורה למחיר של 156.4 ש"ח למניה, אשר מהווה השקעה כוללת של 36,809,991 ש"ח בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח בדבר הקצאה פרטית שאינה מהותית ואינה חריגה מיום 31 במרץ 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-035382), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
- ד. ביום 17 באפריל 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 5,631 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-5,631 מניות רגילות, לנותן שירותים של החברה, בהתאם להוראות הסכם השירותים שנחתם עימו, על פי המתאר, מתוך מאגר האופציות של החברה, במחיר מימוש של 156.4 ש"ח למניה, וכן הקצאה של 13,750 אופציות לא סחירות של החברה, הניתנות למימוש ל-13,750 מניות רגילות, ל-8 עובדים של החברה, על פי המתאר, מתוך מאגר האופציות של החברה, במחיר מימוש של 136.41 ש"ח למניה.
- ה. ביום 30 במאי 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 10,000 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-10,000 מניות רגילות, ל-2 נושאי משרה בחברה, על פי המתאר מתוך מאגר האופציות של החברה, במחיר מימוש של 195.95 ש"ח למניה, וכן הקצאה של 22,500 אופציות לא סחירות של החברה, הניתנות למימוש ל-22,500 מניות רגילות, ל-12 עובדים של החברה, על פי המתאר, מתוך מאגר האופציות של החברה, במחיר מימוש של 195.95 ש"ח למניה.

ו. ביום 4 באוגוסט 2024, החליט דירקטוריון החברה, כי 29,174 אופציות אשר הוקצו לדירקטורים ולנושאי משרה בחברה, יבוטלו. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 4 באוגוסט 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-079428), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

ז. ביום 29 באוגוסט 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 291,911 מניות רגילות ליצרנית רכב גדולה בתמורה למחיר של 169.4 ש"ח למניה (מחיר המניה בתום יום המסחר ביום שקדם למועד אישור ההקצאה), אשר מהווה השקעה כוללת של 49,449,723 ש"ח. לפרטים נוספים, ראו דוח בדבר הקצאה פרטית שאינה מהותית ואינה חריגה מיום 1 בספטמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-091545), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

ח. ביום 11 בספטמבר 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאת 8,000 אופציות לא סחירות של החברה הניתנות למימוש ל-8,000 מניות רגילות, לנושאת משרה בחברה, על פי המתאר מתוך מאגר האופציות של החברה, במחיר מימוש של 180.5 ש"ח למניה, וכן הקצאה של 33,750 אופציות לא סחירות של החברה, הניתנות למימוש ל-33,750 מניות רגילות, ל-18 עובדים של החברה, על פי המתאר, מתוך מאגר האופציות של החברה, במחיר מימוש של 180.5 ש"ח למניה.

ט. ביום 2 בדצמבר 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאת כתבי אופציה על פי מתאר בהתאם לתקנות ניירות ערך (פרטי מתאר הצעת ניירות ערך לעובדים), התש"ס-2000 וכהצעה פרטית שאינה הצעה פרטית מהותית או הצעה פרטית חריגה בהתאם לתקנות ניירות ערך (הצעה פרטית של ניירות ערך בחברה רשומה), התש"ס-2000, סך של 334,000 אופציות לא רשומות למסחר של החברה, הניתנות למימוש לעד 334,000 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה על פי תכנית האופציות של החברה, לניצעים שהינם עובדי החברה ו/או חברות בנות שלה ("הניצעים"), וכן לנאמן לצורך שימוש כמאגר להענקות עתידיות של אופציות לניצעים אשר יהיו במועד ההקצאה עובדי החברה ו/או חברות בנות של החברה. כמו כן, ביום 2 בדצמבר 2024 אישר דירקטוריון החברה הקצאת 7,972 אופציות הניתנות למימוש לעד 7,972 מניות רגילות ללא ערך נקוב של החברה, ל-2 נותני שירותים של החברה אשר לא מתקיימים בעניינם יחסי עובד ומעביד עם החברה, ללא תמורה. לפרטים נוספים, ראו מתאר ודוח הצעה פרטית מיום 2 בדצמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-621303), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

תקנה 21: תגמולים לבעלי עניין ונושאי משרה בכירה בשנת 2024

נושאי משרה בכירה

להלן פירוט התגמולים שניתנו בשנת הדיווח, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח, לכל אחד מחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה או בחברה שבשליטתה ואשר ניתנו להם בקשר עם כהונתם בחברה או בחברה שבשליטתה, וכן התגמולים לשלושת נושאי המשרה הבכירה בעלי התגמולים הגבוהים ביותר בחברה, שהתגמולים ניתנו להם בקשר עם כהונתם בחברה עצמה, אם לא נמנים על חמשת נושאי המשרה בעלי התגמולים הגבוהים ביותר בחברה באלפי ש"ח (במונחי עלות לחברה):

סה"כ	תגמולים אחרים			תגמולים בעבור שירותים (אלפי ש"ח)						פרטי מקבל התגמולים			
	אחר	דמי שכירות	ריבית	אחר	דמי יעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שיעור החזקה בהון למועד הדוח (בדילול מלא)	היקף משרה	תפקיד	שם
1,064	-	-	-	-	-	-	58	-	1,006	0.1%	100%	סמנכ"ל מדיניות ב-Electreon Inc.	יבגני (ג'ין) גורביץ' (6.1)
1,026	-	-	-	-	540	-	242	-	244	0.1%	100%	סמנכ"ל אסטרטגיה	מאיר חן (6.2)
1,009	-	-	-	-	-	-	16	-	993	0.2%	100%	סמנכ"ל פיתוח עסקי ב-Electreon Inc.	סטפן טונגור (6.3)
956	-	-	-	-	-	-	-	-	956	13.2%	100%	יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל	אורן עזר (6.4)
945	-	-	-	-	-	-	416	-	529	0.0%	100%	סמנכ"ל פיתוח עסקי	אייל עמית (6.5)

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

6.1 מר יבגני (ג'ין) גורביץ' מכהן כסמנכ"ל מדיניות של חברת Electreon Inc, שהינה חברה בת של החברה. תנאי כהונתו של מר גורביץ' כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר בסך של 220 אלף דולר ארה"ב לשנה (כ-66,000 ש"ח ברוטו לחודש); (2) הפרשות סוציאליות בגובה 4% מהשכר השנתי; (3) ביטוח בריאות פרטי; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם 24 ימי חופשה בשנה. כמו כן, זכאי מר גורביץ' לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבנות של החברה. הסכם העסקתו של מר גורביץ' ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 4 חודשים. כמו כן, למר גורביץ' הוענקו 5,400 אופציות הניתנות למימוש ל-5,400 מניות רגילות של החברה.

6.2 מר מאיר חן מכהן כסמנכ"ל אסטרטגיה של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר חן כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – מר חן זכאי לשכר חודשי קבוע של 14,000 ש"ח ברוטו. בנוסף, זכאי מר חן לתשלום חודשי קבוע, בכפוף להוצאת חשבונית, בסך של 45,000 ש"ח; (2) 500 ש"ח השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות עד לתקרת הפטור ממס; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה לפי דין. כמו כן, זכאי מר חן לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים,

¹ מר אייל עמית סיים לכהן כנושא משרה בחברה ביום 3.3.2025.

כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר חן ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 30 יום. כמו כן, למר חן הוענקו 13,250 אופציות הניתנות למימוש ל-13,250 מניות רגילות של החברה.

6.3 **מר סטפן טונגור** מכהן כסמנכ"ל הפיתוח העסקי של חברת Electreon Inc, שהינה חברה בת של החברה. תנאי כהונתו של מר טונגור כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר בסך של 220,000 דולר ארה"ב לשנה (כ-66,000 ש"ח ברוטו לחודש); (2) הפרשות סוציאליות בגובה 4% מהשכר השנתי; (3) ביטוח בריאות פרטי; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם 24 ימי חופשה בשנה. כמו כן, זכאי מר טונגור לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבנות של החברה. הסכם העסקתו של מר טונגור ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 4 חודשים. כמו כן, למר טונגור הוענקו 19,655 אופציות הניתנות למימוש ל-19,655 מניות רגילות של החברה.

6.4 **מר אורן עזר** מכהן כיו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר עזר, הינם כדלקמן: (1) משכורת חודשית בסך של 65 אלפי ש"ח ברוטו (2) השתתפות בהוצאות נסיעה ותחזוקת רכב; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה, וזכות פדיון ימי חופשה שלא נוצלו החורגים מהמינימום הקבוע בדין בתום כל שנתיים; ימי מחלה וימי הבראה על פי דין; (5) זכאות לקבלת המענקים הבאים, בכפוף להוראות מדיניות התגמול וקבלת האישורים הנדרשים על פי דין: מענק שנתי מבוסס יעדים מדידים שיקבעו בתחילת כל שנה על ידי ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, בשווי של עד 9 משכורות חודשיות; מענק שנתי בשיקול דעת בשווי של עד 3 משכורות חודשיות; מענק חד פעמי בשווי של עד 5 משכורות חודשיות כמפורט במדיניות התגמול של החברה; (6) זכאות לתגמול הוני בכפוף להוראות מדיניות התגמול וקבלת האישורים על פי דין; (7) מענק פרישה בסכום של עד 6 משכורות אשר יחושב לפי המשכורת החודשית האחרונה ברוטו, בכפוף לתקרה הכללית הקיימת במדיניות התגמול המוצעת לעניין מענקים ותגמולים בעת סיום כהונה; (8) נסיעות עבודה לחו"ל: מימון טיסות, החזר הוצאות ואש"ל, בהתאם למדיניות החברה. כמו כן, אישרה האסיפה הכללית האמורה החלטה לפיה ועדת התגמול והדירקטוריון יהיו רשאים לאשר לחברה להעניק למר עזר, בכפוף לקבלת האישורים הנדרשים על פי דין, מענק מיוחד חד פעמי (מענק הנפקה), שלא יעלה על 5 משכורות חודשיות (פעם אחת בתקופת מדיניות התגמול) וזאת בגין גיוס הון ו/או רישום למסחר באחת מבין הבורסות המובילות בארה"ב או באנגליה.

לפרטים נוספים אודות תנאי כהונתו והעסקתו של מר עזר, ראו דוח מידי מתקן מיום 19 בדצמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-114517), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

6.5 **מר אייל עמית** כיהן כסמנכ"ל הפיתוח עסקי של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר עמית כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – מר עמית היה זכאי לשכר חודשי קבוע של 42,000 ש"ח ברוטו אשר הורכב ממשכורת חודשית בסך 29,400 ש"ח ותגמול גלובלי בגין שעות נוספות בהיקף של עד 40 שעות עבודה נוספות בחודש בסך של 12,600 ש"ח; (2) השתתפות בהוצאות נסיעה; (3) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (4) תנאים נלווים נוספים, ביניהם

עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על פי דין. כמו כן, היה זכאי מר עמית לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר עמית ניתן היה לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 30 ימים. כמו כן, למר עמית הוענקו 8,000 אופציות הניתנות למימוש ל-8,000 מניות רגילות של החברה. יצוין, כי מר עמית סיים את העסקו בחברה וכתוצאה מכך חדל לכהן כנושא משרה, החל מיום 3 במרץ 2025. עקב כך, האופציות שהוענקו לו לא הובשלו.

תגמול בעלי עניין

להלן פירוט התגמולים שניתנו על-ידי החברה לבעלי עניין בחברה, שאינם מצוינים בטבלה בתקנה זו לעיל, בקשר עם שירותים שנתנו כבעלי תפקיד בחברה בשנת 2024 (במונחי עלות לחברה):

סה"כ	תגמולים אחרים			תגמולים בעבור שירותים (אלפי ש"ח)						פרטי מקבל התגמולים			
	אחר	דמי שכירות	ריבית	אחר	דמי יעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שיעור החזקה בהון למועד הדוח (בדילול מלא)	היקף משרה	תפקיד	שם
721	-	-	-	-	-	-	-	-	721	13.2%	100%	מדען ראשי	חנן רומבק ⁽¹⁾

(1) **מר חנן רומבק** מכהן כמדען הראשי של החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר רומבק כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – נכון למועד הדוח, מר רומבק זכאי לשכר חודשי קבוע של 40 אלף ש"ח ברוטו; (2) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות; (3) תנאים נלווים נוספים, ביניהם עד 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה על פי דין. כמו כן, זכאי מר רומבק לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר רומבק ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 30 ימים.

מדיניות תגמול

ביום 28 בדצמבר 2023, אישרה האסיפה הכללית של החברה, לאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מימים 9 ו-15 בנובמבר 2023, בהתאמה, מדיניות תגמול חדשה לנושאי המשרה בחברה לתקופה של שלוש שנים החל מיום אישור האסיפה (קרי, עד ליום 28 בדצמבר 2026) ("מדיניות התגמול החדשה"). לפרטים נוספים בדבר מדיניות התגמול החדשה, ראו דוח מיידי מתקן מיום 19 בדצמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-114517), הנכלל על דרך ההפניה.

ביום 29 בדצמבר 2024, אישרה האסיפה הכללית של החברה עדכון למדיניות התגמול של החברה לעניין מחיר המימוש ביחס לתגמול הוני לנושאי משרה בחברה. לפרטים נוספים בדבר העדכון למדיניות התגמול ראו דוח מיידי מיום 21 בנובמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-617806), הנכלל על דרך ההפניה.

גמול דירקטורים

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

במסגרת מדיניות התגמול החדשה של החברה עודכן סעיף העוסק בתגמול ההוני אשר ניתן להעניק לדירקטורים, כך שניתן להעניק לדירקטורים אופציות בשווי הוגן שנתי אשר לא יעלה במועד הענקה על הנמוך מבין סך שווי הגמול הקבוע (כולל גמול ישיבות) לו היו זכאים הדירקטורים החיצוניים בשנה הקודמת להענקה בהתאם לתקנות הגמול, ובין 125,000 ש"ח (בלי לקחת בחשבון הענקות קודמות), לאורך תקופת ההבשלה, של עד כ-4 שנים, צמוד למדד המחירים לצרכן.

תקנה 21א: בעלי השליטה בחברה

החל מיום 10 באוגוסט 2022, ונכון למועד פרסום דוח זה, אין בחברה בעל שליטה.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה

לפירוט החזקות בעלי עניין בחברה ונושאי משרה בה למועד דוח זה, ראו מצבת החזקות בעלי עניין שפרסמה החברה ביום 5 בינואר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-001500) וכן דוחות מיידיים מהימים 3 בינואר 2025 ו-5 בינואר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-001089 ו-2025-01-001550, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

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

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

לפרטים בדבר ההון הרשום, ההון המונפק והנפרע של החברה וניירות הערך ההמימים, ראו דוח מיידי של החברה בדבר מצבת הון מיום 3 במרץ 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-014232), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

תקנה 24ב': מרשם בעלי המניות

לפרטים אודות מרשם בעלי המניות של החברה ראו דוח מיידי של החברה בדבר מצבת הון מיום 3 במרץ 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-014232), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

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

המען הרשום של החברה: הדסה נעורים, בית ינאי, 4029800

מספר טלפון: 055-5081093

מספר פקסימיליה: 03-7770101

תקנה 26: הדירקטורים של התאגיד

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

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

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

תקנה 26ב: מספר מורשי החתימה העצמאיים

למועד הדוח, לחברה אין מורשי חתימה עצמאיים כהגדרת מונח זה בסעיף 37(ד) לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, למעט בנושאים שאינם כספיים ובתחומי אחריות מוגבלים.

תקנה 27: רואה החשבון של החברה

משרד רואה החשבון המבקר של החברה הינו קסלמן וקסלמן, רואי חשבון (PwC ישראל).

מען משרדו הרשום: דרך מנחם בגין 146, תל אביב, 6492103.

תקנה 29: המלצות והחלטות הדירקטוריון

שינוי ההון המונפק של החברה (תקנה 29א(2)):

לפרטים אודות החלטות הדירקטוריון בדבר הענקת אופציות לעובדים, נושאי משרה ויועצים של החברה ושל החברות הבנות מכוח תכנית האופציות של החברה, ובדבר החלטות הדירקטוריון לאשר הצעות פרטיות של מניות רגילות של החברה ואופציות לא סחירות הניתנות למימוש למניות רגילות של החברה, ראו תקנה 20 לעיל.

החלטות אסיפה כללית מיוחדת (תקנה 29ג):

1. ביום 7 במרץ 2024, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי מניות של החברה את ההחלטות הבאות:

(1) מינויו מחדש של מר יוסף טנא לכהונה שנייה כדירקטור חיצוני בדירקטוריון החברה.

(2) אישור תגמול הוני והענקת אופציות לדירקטורים המכהנים בחברה רונית נועם, שלומית הרט ומשה קפלינסקי, וכן למועמד לכהונה כדירקטור חיצוני, מר יוסף טנא, בכפוף למינויו. לפרטים בדבר ביטול אופציות אלה, ראו תקנה 20 לעיל.

2. ביום 5 באוגוסט 2024, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי מניות של החברה את ההחלטה הבאה:

(1) מינוי מחדש של גברת רונית נועם לכהונה שלישית כדירקטורית חיצונית בדירקטוריון החברה.

6.6 ביום 29 לדצמבר 2024, אישרה האסיפה הכללית השנתית והמיוחדת של בעלי מניות של החברה את ההחלטות הבאות:

(1) מינוי מחדש של משרד רואי החשבון קסלמן וקסלמן (PwC ישראל) כרואה החשבון המבקר של החברה.

(2) מינוי מחדש של מר אורן עזר כדירקטור בחברה, לתקופת כהונה שתימשך עד לאסיפה השנתית הבאה באותם תנאי כהונה אשר חלים עליו בתקופת כהונתו הנוכחית.

(3) מינוי מחדש של מר משה קפלינסקי כדירקטור בחברה, לתקופת כהונה שתימשך עד לאסיפה השנתית הבאה באותם תנאי כהונה אשר חלים עליו בתקופת כהונתו הנוכחית.

(4) עדכון למדיניות התגמול של החברה.

תקנה 29א: החלטות החברה

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

א. ביטוח אחריות נושאי משרה

ביום 27 במאי 2024, החליטה ועדת התגמול של החברה לאשר, בהתאם להוראות סעיף 1ב1 לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי ענין), התש"ס-2000, חידוש התקשרות החברה בפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, אשר תחול ביחס לדירקטורים ונושאי משרה אשר מכהנים ו/או יכהנו בחברה ובחברות הבנות שלה מעת לעת, לרבות ביחס למנכ"ל החברה, דירקטורים ונושאי משרה, אשר נמנו על בעלי השליטה בחברה, וזאת לתקופה של 12 חודשים, בגבולות אחריות של 30 מיליון דולר ארה"ב למקרה ולתקופת הביטוח, בתוספת הוצאות משפט סבירות מעבר לגבול האחריות הנ"ל. הפרמיה לתקופת הביטוח הינה גבוהה במעט ובסכום שאינו מהותי מהסכום ששולם עד אז על ידי החברה; השתתפות עצמית לחברה בגין תביעות כנגד דירקטורים ונושאי משרה הינה 10 אלפי דולר ארה"ב לתביעה המוגשת בכל העולם, למעט ארה"ב או קנדה, ו-50 אלפי דולר ארה"ב לתביעה המוגשת בארה"ב או בקנדה; פוליסת הביטוח מורחבת לכסות תביעות כנגד החברה עצמה שעניינן ניירות ערך של החברה עצמה הנסחרים בבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ. ההשתתפות העצמית בגין תביעות כנגד החברה שעניינן דיני ניירות ערך כאמור הינה 35 אלפי דולר ארה"ב לתביעה. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי מיום 28 במאי 2024 (מס' אסמכתא: 055263-01-2024), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

ב. כתבי פטור והתחייבות לשיפוי לנושאי משרה

ביום 4 בפברואר 2018, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה כי עם השלמת עסקת המיזוג של החברה עם אלקטרואד (קרי, ביום 6 במרץ 2018) יוענקו כתבי פטור ושיפוי לנושאי משרה ודירקטורים, המכהנים ושיכנהו בחברה מעת לעת, ובכלל זה לנושאי משרה ודירקטורים שהם בעלי ענין או בעלי שליטה ו/או קרובים לבעל השליטה ו/או עובדים של בעל השליטה בחברה במועד ההענקת.

במסגרת כתבי השיפוי והפטור התחייבה החברה לשפות את נושאי המשרה והדירקטורים בחברה, המכהנים ושיכנהו בחברה מעת לעת, בגין כל חבות או הוצאה ו/או הוצאות התדיינות סבירות, כמפורט בכתב השיפוי, שתוטלנה עליהם עקב פעולותיהם בתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או בחברות בנות ו/או קשורות של החברה ו/או נושאי משרה או עובדים מטעם החברה בתאגיד אחר כלשהו בו החברה מחזיקה בניירות ערך במישרין או בעקיפין ("תאגיד אחר"), ובלבד שסכום השיפוי הכולל שתשלם החברה לכל נושאי המשרה במצטבר לא יעלה על סכום השווה ל-25% מההון העצמי הקובע של החברה בתוספת כל הסכומים שיתקבלו מחברת ביטוח, אם יתקבלו, במסגרת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה ("סכום השיפוי המרבי").

לעניין זה, "ההון העצמי הקובע של החברה" פירושו סכום הונה העצמי של החברה לפי דוחותיה הכספיים המאוחדים, המבוקרים או הסקורים (לפי העניין), כפי שיהיו בסמוך לפני מועד תשלום השיפוי. מובהר, כי השיפוי יחול מעבר לסכום שישולם (אם וככל שישולם) במסגרת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה שרכשה או שתרכוש החברה, מעת לעת.

כמו כן, במסגרת כתבי השיפוי והפטור פטרה החברה את האמורים מכל אחריות כלפיה (עד כמה שהדבר מותר על פי הדין), ביחס לכל נזק שייגרם לה על ידי האמורים בפעולותיהם מתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או נושאי משרה או מועסקים מטעם החברה בתאגיד אחר, עקב הפרת חובת הזהירות (למעט נזק עקב הפרת חובת הזהירות בחלוקה (כהגדרתה בחוק החברות) ונזקים נוספים שנקבעו בכתב הפטור).

תאריך הדוח: 30 במרץ 2025

רונית נועם	ברק דואני	אורן עזר
דירקטורית חיצונית	סמנכ"ל כספים של החברה	יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה

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

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר ומנכ"ל	רונית נועם	יוסף טנא	שלומית הרט ²	משה קפלינסקי
תעודת זהות	038273017	028955961	053581575	68645779	054679550
תאריך לידה	07.02.1976	13.10.1971	17.10.1955	11.04.1963	20.01.1957
מען להמצאת כתבי בי דין	רקאנטי 3, תל אביב	הכלנית 11, רעננה, 4352430	התות 6, רמות השבים 4593000	שלומציון המלכה 22, הרצליה	ניסים אלוני 6, תל אביב
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית ופולנית	ישראלית	ישראלית
חברות בוועדה או בוועדות דירקטוריות	לא	הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, ועדת הביקורת ועדת תגמול	הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, ועדת הביקורת ועדת תגמול	הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, ועדת הביקורת ועדת תגמול	החל מיום 21.11.2024, חבר בוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, ועדת הביקורת ועדת תגמול
האם דירקטור חיצוני, חיצוני מומחה או בלתי תלוי	לא	דירקטורית חיצונית	דירקטור חיצוני	דירקטורית בלתי תלויה	דירקטור
התאריך בו החל לכהן כדירקטור	06.03.2018	08.08.2018	08.03.2021	03.11.2022	27.04.2022
השכלתו בציון המקצועות או התחומים שבהם נרכשה ההשכלה, המוסד שבו נרכשה והתואר האקדמי או התעודה המקצועית שהוא מחזיק בהם	בוגר, הנדסת אלקטרוניקה, אוניברסיטת תל אביב; מוסמך, הנדסת מערכות, הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל.	B.A. בכלכלה וחשבונאות, מאוניברסיטת תל-אביב; תואר שני (MBA) במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב; רואת חשבון מוסמכת.	B.A. בכלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל-אביב; תואר שני (MBA) במנהל עסקים – התמחות בחשבונאות ומימון, אוניברסיטת תל אביב; רואה חשבון מוסמך.	Bsc. במדעי המחשב, University of Central Florida.	EMBA, אוניברסיטת תל אביב; תואר ראשון בכלכלה ומנהל עסקים, אוניברסיטת בר אילן; קורס דירקטורים, אוניברסיטת בר אילן.
האם הינו בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או בעל כשירות מקצועית	לא	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעלת כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית
האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	כן	כן	לא	לא

² ביום 29 בדצמבר 2024, חדלה גבי שלומית הרט לכהן כדירקטורית בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 4 בינואר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-001107), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר ומנכ"ל	רונית נועם	יוסף טנא	שלומית הרט ²	משה קפלינסקי
לצורך עמידה במספר המזערי שקבע הדירקטוריון לפי סעיף 92(א)(12) לחוק החברות					
התעסקותו בחמש השנים האחרונות	מנכ"ל ויו"ר דירקטוריון החברה.	2012 – היום - דירקטורית בחברות ציבוריות; 2019 – 2022 – סמנכ"לית כספים, שינדלר ישראל בע"מ; החל משנת- 2022 יעוץ פיננסי עצמאי לחברות.	2003 - היום – דירקטור בחברות ציבוריות; 2017 – 2023 – יועץ פיננסי (במשרה חלקית) איתמר מדיקל בע"מ.	2019 - 2011 - מנכ"ל וסמנכ"ל אזורי Gartner; 2019 – היום - TPY Capital Venture Partner 2021- היום – יועצת לחברת Walkme; 2021 – היום - דירקטורית חיצונית מיטב בית השקעות.	2021 – היום – יו"ר דירקטוריון קבוצת בז"ן; 2020 – 2021 – מנכ"ל קבוצת בז"ן; 2013-2020 – מנכ"ל נשר; 2013 – היום – דירקטור בחברות ציבוריות.
פירוט התאגידים בהם מכהן כדירקטור	דירקטור בחברות הבנות של החברה.	חברת השקעות דיסקונט בע"מ (דח"צ); מיטב טרייד השקעות בע"מ (דח"צ).	אודיוקודס בע"מ; מאינד סי.טי. אי. בע"מ (דב"ת); או.פי.סי אנרגיה בע"מ (דח"צ); ספיר קורפ בע"מ (דח"צ); טריא ישראל בע"מ (דב"ת); קיוריקל בע"מ (חברה פרטית); טננבאום נכסים בע"מ (חברה פרטית).	מיטב בית השקעות (דח"צ).	יו"ר הדירקטוריון בקבוצת בז"ן; דירקטור ובעלים בקפלינה קי.פי.אל בע"מ; דירקטור בתבונה פיננסית בע"מ; דירקטור (דח"צ) באספן גרופ בע"מ.
האם הוא עובד בחברה, חברת בת, חברה קשורה או בעל עניין בחברה	יו"ר הדירקטוריון, מנכ"ל החברה והחברות הבנות של החברה.	לא	לא	לא	לא
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא	לא	לא	לא	לא

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

שם נושא המשרה	תעודת זהות	תאריך לידה	תאריך תחילת כהונה	תפקיד שממלא בחברה, בחברה בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	האם בן משפחה של נושא משרה בכירה בחברה או של בעל עניין אחר בחברה	השכלתו בציון המקצועות או התחומים שבהם נרכשה ההשכלה, המוסד שבו נרכשה והתואר האקדמי או התעודה המקצועית שהוא מחזיק בהם	עיסוק בחמש השנים האחרונות
חנן רומבוק	064446081	10.07.1953	06.03.2018	מדען ראשי	לא	-	המדען הראשי של החברה
ברק דואני	040203754	18.08.1981	23.10.2019	סמנכ"ל כספים של החברה והחברות הבנות	לא	בוגר חשבונאות וכלכלה, המרכז האקדמי רופין; רואה חשבון מוסמך.	סמנכ"ל הכספים של החברה והחברות הבנות שלה
אמיר קפלן	028765915	12.09.1971	01.10.2020	סמנכ"ל טכנולוגיות	לא	מוסמך (M.Sc) בהנדסת אלקטרואופטיקה, אוניברסיטת בן-גוריון; תואר שני במנהל עסקים (MBA), מכללת פרס.	סמנכ"ל טכנולוגיות של החברה
גביש מידה³	061245684	09.07.1982	28.02.2019	סמנכ"ל אינטגרציה	לא	בוגר הנדסת מכונות (BS.c), אוניברסיטת בן גוריון.	מועסק בחברה

³ עקב שינוי מבני במצבת כוח האדם בחברה, החל מיום 11 בספטמבר 2024 מר מידה חדל מלהיות נושא משרה בחברה.

מנהלת משאבי אנוש בחברת פלאריום	בוגרת תואר B.A. בסוציולוגיה ואנטרופולוגיה, אוניברסיטת תל אביב; בוגרת תואר M.A. בלימודי עבודה, אוניברסיטת תל אביב.	לא	סמנכ"ל משאבי אנוש	18.07.2021	17.05.1986	029983558	שרית גולדשטיין
יו"ר הדירקטוריון של נתיבי איילון	בוגר המכללה לבטחון לאומי; תואר שני במדעי המדינה ומינהל, אוניברסיטת חיפה.	לא	סמנכ"ל אסטרטגיה	01.09.2021	12.07.1962	057536641	מאיר חן
יועצת משפטית, פריים אנרג'י פי.אי בע"מ (2022); עורכת דין, משרד ארנון – תדמור לוי (2018-2022); עורכת דין, משרד ש. הורוביץ (עד שנת 2018)	תואר ראשון במשפטים, האוניברסיטה העברית; תואר שני במשפט ציבורי ובינלאומי, האוניברסיטה העברית; תעודת מגשרת, המרכז הישראלי למשא ומתן וגישור (ICNM).	לא	יועצת משפטית של החברה	12.07.2022	28.07.1985	036795722	הילה עמיאל
שותפה במשרד רואי חשבון- דלויט ישראל	בוגרת תואר ראשון במנהל עסקים, התמחות פיננסית, המכללה למנהל; בוגרת תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב; רואת חשבון מוסמכת.	לא	מבקרת פנים	10.10.2021	14.09.1980	040403958	שרון כהן
Head of Marketing, HP Industrial Asia Pacific	הנדסאי דפוס, מכללת הדסה, ירושלים;	לא	סמנכ"ל פיתוח עסקי	17.3.2024	14.09.1972	029635133	אייל עמית ⁴

⁴ ביום 3 במרץ 2025 הסתיימה העסקתו של מר עמית בחברה.

Channels Partners Manager, HP Indigo Services, Europe, Middle East and Africa	תואר ראשון בכלכלה ושיווק, אוניברסיטת דרבי ;						
Director of Product Marketing, SolarEdge Technologies	תואר שני במנהל עסקים, Kellogg school of / management						
VP Marketing, Electriq Global	אוניברסיטת תל אביב.						
מנהלת שרשרת אספקה במפעלי נשק ובאנרקון	תואר ראשון בהנדסה תעשיית וניהול מאוניברסיטת תל אביב, במסגרת העתודה הצבאית ; תואר שני בכלכלה ומנהל עסקים מהאוניברסיטה הפתוחה.	לא	סמנכ"לית תפעול	29.1.2023	5.12.1978	036206308	הילה פרץ
סמנכ"לית שיווק ופיתוח עסקי בסיידקס ולפני כן בקורנית	תואר ראשון בהנדסה תעשייה וניהול ממכללת שנקר ; תואר שני במנהל עסקים מהמכללה למנהל.	לא	מנהלת תחום שיווק	23.6.2024	10.02.1975	017365917	סלין טזרטס שטראוס
עוזר חשב בקבוצת לוזון ; חשב קבוצת גפן טכנולוגיות	תואר ראשון במנהל עסקים, התמחות בחשבונאות במסלול האקדמי המכללה למנהל ; רואה חשבון מוסמך.	לא	חשב	20.08.2023	14.01.1988	200453074	מיכאל שרף



פרק ה'

**דוח על אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי
והגילוי לפי תקנה 9ב לתקנות ניירות ערך (דוחות
תקופתיים ומיידים), התש"ל-1970**

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

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

לעניין זה, חברי ההנהלה הם :

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

2. ברק דואני, סמנכ"ל כספים.

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

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

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

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

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

- בקורות ברמת הארגון (ELC) Entity Level Controls ;
- בקורות על תהליך עריכת וסגירת הדוחות הכספיים (Period-End Close) ;
- בקורות על תהליך הרכש ;
- בקורות כלליות על מערכות המידע (ITGC) ;
- בקורות על תהליך השכר והקצאת אופציות ;
- בקורות על תהליך ההכרה בהכנסה.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת החברה הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה ליום 31 בדצמבר 2024 היא אפקטיבית.

תאריך : 30 במרץ 2025

הצהרות מנהלים

הצהרת מנהל כללי לפי תקנה 9ב(ד)(1)

אני, אורן עזר, מצהיר כי:

- (1) בחנתי את הדוח התקופתי של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") לשנת 2024 ("הדוחות");
 - (2) לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
 - (3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
 - (4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון, ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:
 - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן-
 - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;
 - (5) אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:
 - א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן-
 - ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
 - ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.
- אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

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

אני, ברק דואני, מצהיר כי :

- (1) בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") לשנת 2024 ("הדוחות") ;
- (2) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות ;
- (3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות ;
- (4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי :
א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין ; וכן-
ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ;
- (5) אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה :
א. קבעתי בקורות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקורות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות ; וכן
ב. קבעתי בקורות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקורות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים ;
ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות ; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון והנהלה ומשולבות בדוח זה.

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