



אלקטריאון וירלס בע"מ

דו"ח תקופתי 2025

מרץ 2026

An aerial photograph of a multi-lane highway winding through a valley. The surrounding hills are covered in dense forest with vibrant autumn foliage in shades of green, yellow, and orange. The sky is clear and blue with some light clouds. Several cars and trucks are visible on the road.

טעינה אלחוטית
בכל זמן ובכל מקום.
הרכב נוסע,
האנרגיה כבר שם.

תוכן העניינים

פרק א'	תיאור עסקי החברה
פרק ב'	דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה
פרק ג'	דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2025
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>

אלקטריאון וירלס בע"מ
("החברה")

29 במרס, 2026

לכבוד רשות ניירות ערך
באמצעות המגנ"א

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

בעלי מניות יקרים,

הנדון: פנייה לבעלי המניות של החברה

אנו ניצבים בפתחה של שנת 2026 המסתמנת כשנה חשובה בהליך המעבר של החברה מסטטוס של הוכחת היתכנות למימוש מסחרי משמעותי יותר. אנו מציגים היום רשימה של הישגים משמעותיים הכוללים צבר של כ-30 מיליון דולר, נכון למועד סוף שנת 2025 אשר אף גדל עד למועד פרסום דוח היום הוא מסתכם כבר בכ-40 מיליון דולר, השלמנו בהצלחה הוצאה לפועל של תוכנית מיקוד עסקי שחיזקה את המכירות לצד צמצום הוצאות התפעול, ביצוע שני גיוסי הון משמעותיים, והתרחבות מאוד אסטרטגית ומוצלחת ברכישת חברת InductEV האמריקאית. מהלך שהעניק לנו מוצר משלים, כוח אדם איכותי בארה"ב והשקעה נוספת לתוך אלקטריאון של 6 מיליון דולר מצד בעלי המניות הקודמים של InductEV, המביעים אמון מלא בחזון המשותף.

אנו מנהלים את צמיחת החברה באחריות מתוך קופת מזומנים והשקעות שבוצעו לאחרונה בסך כולל של כ-105.1 מיליון ש"ח המגבה את הפעילות כיום, במטרה לממש צבר פרויקטים של כ-111 מיליון ש"ח שצפויות להיות מתורגמות לשולי רווח תפעולי של החברה להכנסות משמעותיות משנת 2026 ואילך.

	מיליון ש"ח	
Ending Cash balance	22.5	
Investment round 07.25	12.3	
Investment round 12.25	51.3	
InductEV investment (\$6M)	19.0	
Total Cash and Cash from investing activity	105.1	מזומן מסה"כ השקעות:
Signed Pipeline 2026	46.3*	
Signed Pipeline 2027 onwards	64.9*	
Total projected Cash	216.3	צפי למזומן מסה"כ הפעילות:

*בהתאם לצבר ההזמנות בסעיף 30 בפרק א' לדוח זה. לא כולל הפחתת הוצאות רכש ותפעול.

במהלך שנת 2025, העמקנו את יישום האסטרטגיה התלת-שלבית של החברה, המבוססת על החזון שלנו Charging Everywhere, וזאת לפי בשלות השוק לכל שלב. שלב ראשון (תחבורה ציבורית, משאיות, רכבים מסחריים וציי רכב) - זכויות אסטרטגיות בפרויקטים שונים, כגון זה בשדה התעופה בבאפלו, ניו יורק

ובפרויקט רשות כבישי האגרה בפנסילבניה, לצד פרויקט המשך עם אלקטרה אפיקים בפתח תקווה ורכישת InductEV, מבססים את אלקטריאון כמובילה עולמית במגזר זה.

שלב שני (רכבים פרטיים) - אנו ממשיכים לקדם את המעבר לייצור המוני של מערכות החברה עבור רכבים פרטיים באמצעות הידוק שיתוף הפעולה עם ענקית הרכיבים DENSO ויחד עם המשך עבודה צמודה עם טויוטה ויצרני רכב מובילים נוספים.

שלב שלישי (כבישים חשמליים) - שיתוף הפעולה עם ענקית התשתיות VINCI הצרפתית והצלחת פרויקט Charge as You Drive בצרפת, הראשון מסוגו בעולם לכביש חשמלי אלחוטי בכביש מהיר, ממצבים אותנו כשחקן גלובלי דומיננטי. לצד זאת, העמקת השותפות עם חברת Seamless הגרמנית המסייעת לנו להבטיח יכולת הנדסית וייצור המוני של סלילי טעינה.

הצורך העולמי בפתרונות תשתית טעינה אלחוטית, חכמה ורציפה הולך ומתחזק. נתוני ה-IEA, רשות האנרגיה הבינלאומית, מצביעים על כך שכל רכב רביעי שנמכר בשנת 2025 היה חשמלי (צמיחה של 35% לעומת הנתונים משנת 2024). עבורנו, זוהי הוכחה לכך שהשוק חצה את נקודת המפנה, והביקוש לתשתית טעינה אלחוטית וחכמה הופך להכרח תפעולי.

אני מודה לצוות אלקטריאון על מסירותם, השנה החולפת הייתה מהמאתגרות שידענו. בצל לחימה ממושכת, היעדרות עובדים עקב שירות מילואים ומציאות גיאופוליטית מורכבת, התמודדנו גם עם אי-ודאות גלובלית שהשפיעה על הסביבה העסקית בארץ ובעולם. חרף זאת, אלקטריאון הפגינה חוסן יוצא דופן. מעבר לשמירה על רציפות מלאה בפיתוח ובתפעול, המיקוד האסטרטגי של החברה הוביל לחיזוק התוצאות העסקיות, אשר הבשילו לצבר הזמנות משמעותי במועד זה. אני גאה באנשי אלקטריאון על מחויבותם והתמדתם מעוררת ההשראה, שאפשרו לנו להמשיך לנוע קדימה בנחישות גם בעת הזו.

ולכם, המשקיעים, על האמון בדרך. יחד, אנו הופכים את חזון הטעינה האלחוטית למציאות כלכלית ותפעולית גלובלית.

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

לחברה טכנולוגיה מתקדמת וגמישה 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 סטאטית** המאפשר טעינה בעת חנייה או עצירה. שילוב של שלושת הפתרונות הללו מאפשר רציפות תפעולית וגמישות מרבית למשתמשי הרכבים החשמליים בתשתיות הטעינה. עבור כל תרחיש שימוש שקיים היום לרכבים החשמליים אפשרות הטעינה באמצעות התחברות במגע לרכב (כמו כבל טעינה, פנטוגרף, כבל חשמל עילי וכדומה), יש לחברה להציע פיתרון אלחוטי חלופי.

הביקוש לפתרונות טעינה אלחוטיים אוטומטיים, חכמים וללא מגע, נמצא בעלייה מתמדת, אך, להערכת החברה, הפתרונות הקיימים בשוק עדיין מוגבלים, יקרים ולא מותאמים להתרחבות המואצת 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 ולכל תרחישי השימוש האפשריים.

בפעילותה העסקית מיישמת החברה תוכנית חדירה ממוקדת לשווקי יעד אסטרטגיים, תוך ביסוס והעמקת מעמדה בטרטוריות בהן היא כבר פעילה, כמו 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 6 במרס 2018, רכשה החברה מבעלי המניות של חברת אלקטריק רואד בע"מ ("אלקטרואד"), כפי שהיו במועד השלמת העסקה, את מלוא הון המניות המונפק והנפרע של אלקטרואד, כנגד הקצאת מניות רגילות של החברה לבעלי המניות של אלקטרואד במועד השלמת העסקה, וביום 21 במרס 2021, נרשם מיזוג בין החברה לבין אלקטרואד ברשם החברות.¹

1.2 רכישת מלוא הזכויות בחברת Electreon Wireless North America - InductEV NewCo LLC

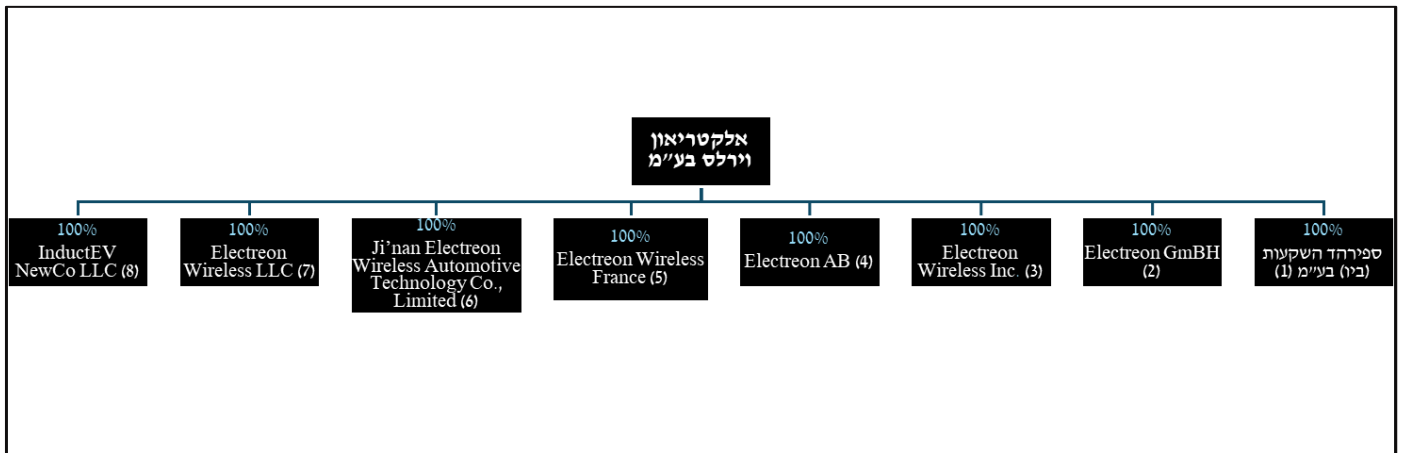
ביום 20 בינואר 2026, אישר דירקטוריון החברה את ההתקשרות בהסכם מחייב לרכישת מלוא הזכויות בחברת InductEV NewCo LLC ("NewCo" או "IEV"), המחזיקה במוצר לטעינה אלחוטית אולטרה מהירה, כך שלאחר השלמת העסקה הפכה NewCo לחברה בת בבעלות מלאה של החברה. התמורה בעסקה שולמה במלואה בדרך של הקצאת מניות החברה, באמצעות נאמן, בסך כולל של 597,718 מניות רגילות, אשר הועברו באופן הבא: 268,963 מניות כנגד העברת מלוא הבעלות ב-NewCo במועד ההשלמה, ו-328,755 מניות בכפוף להשקעה כספית בסך כולל של 6 מיליון דולר ארה"ב ("דולר"), שהופקדה אצל נאמן והוזרמה לחברה ב-3 פעימות שוות של 2 מיליון דולר כל אחת, כאשר הפעימה הראשונה הועברה במועד השלמת העסקה והאחרונה צפויה להיות מושלמת בחודש יולי 2026. רכישה זו מהווה מהלך אסטרטגי שאחת ממטרותיו העיקריות הינה הרחבת סל הפתרונות של החברה בתחום הטעינה האלחוטית לרכב חשמלי, באמצעות הוספת יכולת טכנולוגית ומוצרית משלימה לחברה. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים מהימים 27 בינואר 2026, 10 בינואר 2026 ו-19 בפברואר 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-009898, 2026-01-013820 ו-2026-01-016249, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

1.3 מבנה החזקות החברה

להלן תרשים מבנה החזקות החברה למועד הדוח:

¹ לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים מהימים 29 בינואר 2018, 31 בדצמבר 2019, ו-27 בינואר 2020 (מס' אסמכתא: 2018-01-010201, 2019-01-116772 ו-2020-01-010479, בהתאמה).

² שמה של החברה הבת שונה במרשמי החברות ל-ELECTREON WIRELESS NORTH AMERICA LLC לאחר השלמת העסקה.



- (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 ברחבי סקנדינביה בטריטוריות נוספות ברחבי אירופה.
- (5) חברה בת אשר הוקמה בצרפת, בראשית לצורך השתתפות במכרז לפרויקט Charge as You Drive, כמפורט בסעיף 16.3.9 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 לצורך שימוש כזרוע הפעילות של החברה ביפן.
- (8) בהתאם לאמור בסעיף 1.2 לעיל.

2. תיאור תחום הפעילות של החברה

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

לחברה טכנולוגיה מתקדמת וגמישה 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 סטאטית** המאפשר טעינה בעת חנייה או עצירה. שילוב של שלושת הפתרונות הללו מאפשר רציפות תפעולית וגמישות מרבית למשתמשי הרכבים החשמליים בתשתיות הטעינה. עבור כל תרחיש שימוש שקיים היום לרכבים החשמליים אפשרות הטעינה באמצעות התחברות במגע לרכב (כמו כבל טעינה, פנטוגרף, כבל חשמל עילי וכדומה), יש לחברה להציע פתרון אלחוטי חלופי.

יובהר, כי טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי פיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח הטכנולוגיה שלה ומוצריה. כל ההערכות והאומדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמות פיתוח מוצרי החברה ותוצאות ההשלמה כאמור) הינם הערכות, תחזיות ואומדנים הצופים פני עתיד, כהגדרתם בחוק ניירות ערך, המבוססים על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך, כתוצאה מגורמים שונים, ביניהם איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 31 להלן.

3. מודל עסקי

למועד הדוח, המודל העסקי של החברה מתבסס על צפי להכנסות ממכירת המערכת (חומרה, תוכנה, תמיכה ושירותים), אשר תלויות בהצלחתה של הטכנולוגיה והטמעתה בשטח. בכוונת החברה להציע מודל עסקי גמיש בהתאמה לאזור הגיאוגרפי בו היא פועלת ובתרחיש השימוש, כתלות בשיתופי פעולה שונים עם גופים אסטרטגיים, דרישות סוגי הלקוחות השונים, אופי ההתקשרות ותנאי מימון שונים, כמפורט להלן:

3.1 פלח השוק של עסק לעסק ("B2B")

בפלח שוק ה-B2B, החברה מתמקדת בשיתופי פעולה עם חברות פרטיות כגון מפעילי תחבורה ציבורית, מפעילי קווי הובלה וחלוקה באמצעות משאיות או רכבים מסחריים וכן עם יצרני הרכב המשמשים חברות אלה החברה פועלת גם מול גופים ציבוריים המנגישים תשתיות לשימוש חברות פרטיות, במטרה להטמיע תשתיות טעינה אלחוטית בחניונים ציבוריים ופרטיים. בפלח שוק זה מציעה החברה ללקוחות השונים מספר מודלים עסקיים:

(א) **מודל מכירת מערכות טעינה עם תמיכה ושירות:** בכוונת החברה להציע אפשרות לרכישה ישירה של מערכות טעינה שפותחו ויוצרו על ידי החברה, לרבות גביית תשלום עבור פריסת המערכת בשטח. כאשר מדובר במכירה למפעילי ציי רכב ו/או לגורמים ציבוריים, יכלול מודל המכירה, לרוב, גם רכיב של שירותי תוכנה, תפעול ותחזוקה המאפשרים לחברה הכנסות ממכירת התמיכה והשירותים באופן שוטף בנוסף למכירה וההתקנה הראשונית של המערכת.

(ב) **מודל טעינה כשירות מבוסס שימוש (Charging as a Service – CaaS):** במסגרת מודל זה, כמפורט להלן, תממן החברה את ההתקנה, ההפעלה והתחזוקה של מקטעי טעינה דינאמיים ותחנות טעינה סטאטיות (בעצמה או באמצעות גורמים אחרים), וזאת בתמורה לתשלום בהתאם לשימוש. מודל זה עשוי להתאים לציי רכבים שיתופיים וגם לציי רכבים אוטונומיים. שירות זה יאפשר לחברה לייצר הכנסות קבועות וחוזרות מדמי שירות על בסיס צריכת החשמל בפועל משירות הטעינה על ידי המשתמשים.

(ג) **מודל של מנוי חודשי/ליסינג:** במסגרת מודל זה, החברה תממן התקנה, הפעלה ותחזוקה של מקטעי טעינה דינאמיים, סטאטיים או סמי דינאמיים (בעצמה או באמצעות גורמים אחרים), ותגבה בעבור השירותים האמורים תשלום חודשי או שנתי קבוע. מודל זה עשוי להיות רלוונטי במיקומים בהם פועלים מגוון ציי רכב, כמו למשל במסופי אוטובוסים או תחנות מוניות.

3.2 פלח השוק של עסק למדינה ("B2G")

במסגרת פלח שוק B2G, 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, ציי 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), שבמסגרתה החברה מממנת, מתקינה ומפעילה את התשתית על קרקע ציבורית. הכנסות החברה נובעות ישירות ממשתמשי הקצה, כגון מפעילי תחבורה ציבורית, ציי רכב מסחריים ובעלי רכבים פרטיים. לפיכך, המדינה ו/או הגופים הציבוריים אינם נדרשים לממן את התשתית. תפקידם מתמקד באישור הקמתה ובהעמדת מסגרת רגולטורית תומכת. החברה צפויה להפיק הכנסות באמצעות מודל של גביית תשלום ישיר מהמשתמשים (מודל CaaS קלאסי) או במודל דומה לזה שבו פועלת החברה בתחום כבישי אגרה במתכונת B2B. במודל זה התשתית הציבורית נפרסת ומנוהלת על ידי גורם חיצוני, והחברה מקבלת חלק מהכנסות מפעיל כביש האגרה בגין שירותי הטעינה. 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 אחריים, או לקוחות נוספים, מתחייבים להשתמש בשירותי הטעינה של החברה כלקוח "עוגן", להסדר פיננסי זה עשוי להיות פוטנציאל להאיץ את אימוץ הטכנולוגיה של החברה בקנה מידה רחב. זאת משום שהמודל 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 שירותי הטעינה מבוסס על היקף השימוש. במסגרת מודל זה עירייה, רשות מקומית או גוף ציבורי אחר מקצים שטח ציבורי ומספקים רישוי והיתרים להקמת תשתיות טעינה אלחוטית במיקומים אסטרטגיים (כגון חניונים ציבוריים, רחובות מרכזיים, מסופי תחבורה, חניות של רכבים שיתופיים או תחנות מוניות). החברה, מצדה, מממנת, מתקינה ומפעילה את עמדות הטעינה, וההכנסות צפויות להגיע ישירות מהמשתמשים הסופיים. כדי לפעול במתכונת B2G, החברה משתפת בפרויקטים ממשלתיים ובמכרזים בינלאומיים, לעתים כמובילת הפרויקט באמצעות רשת השותפויות שיצרה בטרטוריות השונות, ולעתים כספקית הטכנולוגיה.

(ג) **מודל עסקי עם כבישי אגרה:** במסגרת מודל זה, החברה תשתף פעולה עם מפעילים או בעלי כבישי אגרה לצורך התקנת מערכות טעינה אלחוטיות בכבישי האגרה שבניהולם. שיתוף פעולה זה עשוי להתממש בשני מתווים עסקיים, כמפורט להלן:

- **מודל גבייה עבור מכירת אנרגיה:** במסגרת מודל זה, מפעיל כביש האגרה ו/או גורם מסחרי אחר מממן את רכישת והתקנת מערכות הטעינה של החברה בכביש. החברה משתפת בהקמה, בתפעול ו/או בתחזוקת המערכת, וההכנסות נובעות ממכירת אנרגיה לרכבים המשתמשים בתשתית הטעינה. במתכונת זו, החברה צפויה לקבל חלק מההכנסות הנגבות בגין שירותי הטעינה בהתאם להיקף השימוש בתשתית.

- **מודל הארכת זיכיון למפעיל כביש האגרה:** במודל זה, התקנת תשתית הטעינה האלחוטית משולבת במסגרת פעילותו של מפעיל כביש האגרה ומהווה חלק מההשקעות בתשתית הכביש. בתמורה להשקעה בהקמת התשתית, ייתכן כי תינתן למפעיל הכביש הארכה של תקופת הזיכיון להפעלת הכביש או הטבות רגולטוריות אחרות. במתכונת זו, שירותי הטעינה עשויים להינתן למשתמשי הדרך ללא גבייה נפרדת, כאשר התועלת הכלכלית למפעיל הכביש נגזרת מהארכת תקופת ההפעלה ומהגדלת היקף השימוש בכביש.

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

בכוונת החברה להעמיק את פעילותה גם בפלח השוק של B2C, ובכלל כד להציע פתרונות טעינה אלחוטית ישירות ללקוחות פרטיים. פתרונות אלה מאפשרים טעינה נוחה, אוטומטית וללא חיבורים פיזיים לרכבים חשמליים בבית, בחניות פרטיות בבנייני מגורים, בחניונים פרטיים של בתי עסק ומקומות עבודה, או במרחבים ציבוריים. החברה תציע ללקוחותיה מספר מודלים עסקיים, ובהתאם 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 עבור חניות פרטיות בבנייני מגורים, בבתי עסק או במקומות עבודה. המודל כולל אפשרות לרכישת חבילת שירותים נלווים, כגון התקנה, ניטור, ותחזוקה תקופתית, על מנת להבטיח פעילות חלקה ואמינה של המערכת לאורך זמן.

(ב) **מודל טעינה כשירות (Charging as a Service – CaaS) במתחמים ציבוריים ופרטיים:** כמפורט לעיל, במסגרת מודל זה, החברה תשתף פעולה עם חניונים פרטיים, קניונים, מקומות עבודה ומתחמי מסחר, לצורך התקנת עמדות טעינה אלחוטיות.

(ג) **מתן שירות ניהול צי חכם:** מתן שירותי טעינה חכמים וניהול צי לצורך שיפור היעילות התפעולית של לקוחות הצי, באמצעות הכלים הקיימים בתוכנת החברה.

(ד) **מידע:** מתן גישה למידע המופק מהמערכת ומעובד בתוכנה כגון: מהירות נסיעה, נפח תנועת רכבים בכל מקטע כביש וכדומה, לגורמים חיצוניים כגון ממשלות, עיריות, חברות שירות ומנהלי ציי רכב.

שימוש בקניין רוחני

החברה נוטלת חלק פעיל בעיצוב וניסוח סטנדרטים בתחום הטעינה האלחוטית לרכבים חשמליים, וכן בכוונתה לפעול להטמעת חלק מן הקניין הרוחני שפיתחה ושאותו היא מפתחת, לרבות קניין רוחני שיווצר כחלק מההסכם שחתמה החברה עם טויוטה ודנסו (כאמור בסעיף 16.3.8 להלן), בסטנדרטים בינלאומיים. כתוצאה מכך, החברה מעריכה כי בטווח הבינוני-רחוק תוכל להפיק הכנסות כתוצאה משימוש 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 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 2025, 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 וריבית³

שנת 2025 התאפיינה בהמשך התמתנות האינפלציה ובהורדות ריבית נוספות מצד הבנקים המרכזיים המובילים בעולם. בחודש ינואר 2026 פרסמה קרן המטבע הבינלאומית את תחזית הצמיחה העולמית, ולפיה הצמיחה צפויה לעמוד על כ-3.3% בשנת 2026 ועל כ-3.2% בשנת 2027. במהלך שנת 2025 החל הבנק המרכזי של ארה"ב בתהליך הדרגתי של הפחתת ריבית, וביצע שלוש הורדות מצטברות, אשר הביאו את טווח הריבית ל-3.75%-3.50%. בגוש האירו, האינפלציה עמדה בחודש פברואר 2026 על 2.4%. הבנק המרכזי האירופאי (ECB) הפחית במהלך שנת 2025 את הריבית והיא עומדת כיום על 2%. האינפלציה בישראל לאורך שנת 2025 עמדה על כ-2.6%. בחודש נובמבר 2025 החליט בנק ישראל על הורדת ריבית לשיעור של 4.25%, ובתחילת ינואר 2026 בוצעה הפחתה נוספת לרמה של 4%. לפי תחזית בנק ישראל, צפוי שיעור האינפלציה השנתית לעמוד על כ-1.7% בשנת 2026 ועל כ-2% בשנת 2027. דירוג האשראי של מדינת ישראל - בשנת 2025 לא חלו שינויים בדירוג האשראי של ישראל לאחר הורדות דירוג שבוצעו בשנת 2024, וסוכנויות הדירוג הבינלאומיות הותירו את דירוגי האשראי על כנם. נכון לשנת 2025, דירוגי האשראי של מדינת ישראל עומדים על: Moody's 'Baa1'- עם תחזית שלילית; Fitch 'A'- עם תחזית שלילית; S&P 'A'- כאשר בנובמבר 2025 הודיעה על העלאת התחזית משלילית לציבה. בשוק מטבע החוץ, במהלך שנת 2025 נמשכה מגמת התחזקות השקל מול המטבעות המרכזיים. במסגרת זאת, ירד שער הדולר והאירו בסוף השנה לרמה של כ-3.19 ש"ח וכ-3.7 ש"ח, בהתאמה.

לאור העובדה שהקבוצה פועלת במספר שווקים ברחבי העולם (וביניהם, ישראל, ארה"ב ואירופה), היא עשויה להיות מושפעת משינויים בסביבת האינפלציה, הריבית ומטבע החוץ. בין היתר, הקבוצה עשויה להיות מושפעת מעלייה משינויים במחירי חומרי גלם עקב עליית האינפלציה ושינוי המטבע 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, גיוסי הון וקבלת מענקים, והיא אינה מחזיקה קווי אשראי או התקשרה בהסכמי הלוואה. לאור האמור, נכון למועד דוח זה, השפעת עליית הריבית ושינויים מטבע החוץ 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.

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

³ האמור בסעיף זה מבוסס על התחזית המקרו-כלכלית של חטיבת המחקר בבנק ישראל וכן על המקורות הבאים: International Monetary Fund - World Economic Outlook; European Central Bank - Monetary policy; European Central Bank - Data Portal; Federal Reserve issues FOMC statement; Economic Outlook decisions.

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. במהלך שלושת השנים האחרונות, המשיכו שרשראות האספקה בהתאוששות, ובהתאמה, עלויות המשלוח כמו גם זמני האספקה ירדו. יחד עם זאת, בשל המלחמה כאמור להלן, והתקיפות של ארגון הטרור החותי מתימן על נתיבי הסחר הימי, החלה התייקרות מחודשת של עלויות התובלה והשינוע לאור התארכות נתיבי השיט הימיים וצמצום נפח הטיסות לישראל וממנה. עם זאת, במהלך התקופה האחרונה נראה שישנה מגמת ירידה בעלויות השילוח שנבעו מסיבות אלו. נכון למועד דוח זה, לא ניכרת השפעה מהותית של המשבר בשרשראות האספקה על פעילות החברה, אולם החברה מקפידה לעקוב אחר זמינות חומרי הגלם הנדרשים לה לצורך עמידה ביעדיה על מנת לצמצם השפעות אפשריות על פעילותה.

7.3. השפעת מלחמת חרבות ברזל ומשברים גיאופוליטיים

מלחמת חרבות ברזל

ביום 7 באוקטובר 2023, פרצה מלחמת "חרבות ברזל" ("המלחמה"). המלחמה הובילה, בין היתר, להאטה בפעילות העסקית במשק הישראלי, לשינויים בשוק העבודה הישראלי, לחסמים שונים בתחום השילוח והשינוע ולהשפעות על הסביבה הכלכלית בישראל. המשך הלחימה ואי הוודאות המשיכו לתת אותותיהם על המשק הישראלי, על שוק ההון ועל יוקר המחיה, גם במהלך שנת 2025. בחודש יוני 2025, פתחה ישראל במבצע "עם כלביא" בחזית האירנית, ובמהלכו הוכרז מצב מיוחד בעורף, והוחלו מגבלות שונות ובהן סגירת המרחב האווירי של ישראל, ואיסור על התקהלות. בחודש אוקטובר 2025, נחתם הסכם הפסקת אש אשר הביא לרגיעה מסוימת במצב הלחימה בעזה. בסוף חודש פברואר 2026, פתחה ישראל, בשיתוף פעולה עם ארה"ב, במבצע "שאגת הארי" בחזית האירנית, ובמהלכה הוכרז מצב מיוחד בעורף, והוחלו מגבלות שונות ובהן סגירת המרחב האווירי של ישראל, ואיסור על התקהלות. החברה ממשיכה לעקוב אחר ההתפתחויות והשפעתן האפשרית על פעילות החברה.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל ולהלן, הימשכות המלחמה, הסלמת המצב הבטחוני בישראל ובעולם, עשויים להעמיק את השפעתם על תוצאות פעילותה של הקבוצה ו/או על מצבה הכספי. בהמשך לאמור בדוחותיה הרבעוניים של החברה בשנת 2025, למלחמה ולמצב הביטחוני במזרח התיכון, יש השפעה שלילית מהותית על פעילות החברה, ועניין זה בא לידי ביטוי, בין היתר, באופנים הבאים: (א) עיכוב תקציבים הקשורים בפרויקטים בישראל, המתוקצבים על ידי משרד האוצר ו/או משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, לרבות פרויקט המטרונת - אליו הצטיידה החברה - הממתין לאישור העברת התקציב לחברה; (ב) ביטול ו/או עיכוב פרויקטים בישראל שהחברה ציפתה להתקשר בהסכמים בקשר אליהם; (ג) עיכוב בהליכי פיתוח בשל גיוסם למילואים של עובדים מובילים במחלקת הפיתוח בכלל, ובקבוצה האחראית על מוצר המטען הביתי בפרט; וכן (ד) כמפורט בסעיף 1.12.2 לפרק א' לדוח הרבעון השני של החברה לשנת 2025, הפחתה של יעד צבר ההזמנות של החברה, בין היתר, על רקע ההשפעות שלעיל. השפעות אלה הביאו ומביאות לעיכוב בהכנסות

בקשר עם פרויקטים חתומים, כגון המטרונות, וכן לעיכוב בסגירת עסקאות, ו/או לצמצום במספר העסקאות ובהיקפן. הנהלת הקבוצה עוקבת ותמשיך לעקוב אחר המתרחש ובוחנת את האפשרויות העומדות לרשותה על מנת להתמודד עם השלכות המצב הביטחוני, ככל ותידרש לכך.

7.4. המצב הפוליטי מדיני בארה"ב

עם כניסתו לתפקיד, הנשיא דונלד טראמפ אותת על בחינה מחודשת של הוצאות ממשל, ובמסגרת זו הושעה זמנית מימון בהיקף כולל של כ-1 מיליארד דולר מכספי NEVI (התמיכה הפדראלית למימון תשתיות טעינה לרכב חשמלי). בהמשך הורה בית המשפט על שחרור הכספים, ופרויקטים שאושרו ותוקצבו לפני 6 בפברואר 2025 ממשיכים להתקדם כמתוכנן.⁴ במקביל לשינויים במימון התשתיות, פקעו ביום 1 באוקטובר 2025 זיכויי המס הפדראליים לרכישת רכב חשמלי (עד 7,500 דולר לרכב חדש ו-4,000 דולר לרכב משומש), צעד אשר עלול להאט את קצב הגידול בחדירת הרכבים החשמליים לשוק.⁵

בהמשך מגמה זו, ב-12 בפברואר 2026 הודיע הנשיא טראמפ על ביטול "ממצא הסכנה" של הסוכנות להגנת הסביבה (EPA), קביעה מדעית משנת 2009 שלפיה פליטות גזי חממה מהוות סיכון לבריאות הציבור. קביעה זו שימשה בסיס משפטי להסדרת פליטות מכלי רכב ולחובת דיווח על תקני פליטה. ארגוני סביבה הודיעו כי בכוונתם לערער על ההחלטה.⁶ צעד זה, הנחשב לנסיגה הרחבה ביותר עד כה במדיניות האקלים, מצטרף לשורת צעדים רגולטוריים שמטרתם להסיר מגבלות מעל פיתוח דלקים פוסיליים ולעכב את פריסת האנרגיה הנקייה.

למרות שבשנת 2025 צומצמו תמריצים והוקפא זמנית מימון פדראלי חדש, ב-42 מדינות בארה"ב, ובהן הכלכלות הגדולות ביותר, נותרה בתוקף מדיניות המעודדת שימוש ברכבים חשמלים, לרבות הרחבת היצע רכבים חשמליים בינוניים וכבדים, והיא שימשה גורם מייצב בשוק.⁷ עיקר המאמצים התמקדו בהמשך מענקים מדינתיים, בתמריצים המנוהלים על ידי חברות חשמל ובקידום פריסת תשתיות טעינה באמצעות שימוש או שחרור כספי תוכנית NEVI. מהלכים אלה באים לידי ביטוי במדינות רבות. כך למשל, קליפורניה ומדינות נוספות מחזקות את מדיניות החשמול באמצעות תמריצים מדינתיים, השקעה בתשתיות טעינה וחשמול ציי רכב ציבוריים.⁸ בהתאם, מדינות רבות, ובהן אלבמה, קונטיקט, דלאוור, הוואי, אילינוי, מרילנד, ניו ג'רזי, ניו יורק, רוד איילנד וורמונט, מציעות מענקים להקמה ולהתקנה של תשתיות טעינה לשימושים ביתיים, מסחריים, תעשייתיים וציבוריים.⁹

לאחר סיום התמריצים צפויה ירידה במכירות לכ-8% בשנת 2026, לצד הקלות מתוכננות בדרישות הפחתת פליטות עד לשנת 2032. עם זאת, ההאטה צפויה להיות זמנית: החל מ-2027 קיימת הערכה להתאוששות, בין היתר, בשל ירידה בעלויות הסוללות, הייצור, והתפעול, וכן התרחבות שוק היד השנייה של רכבים חשמליים. הביקוש לרכב חשמלי נשען כיום גם על העדפות צרכנים, השקעות יצרנים והמשך פריסת תשתיות. לפיכך, להבנת החברה, המדיניות הנוכחית צפויה לעכב את קצב הצמיחה, אך לא לשנות את המגמה ארוכת הטווח.¹⁰ בחודש פברואר 2026 העניקה נציבות התקשורת הפדראלית (FCC) ליצרנית הרכבים טסלה פטור רגולטורי לשימוש בטכנולוגיית Ultra-Wideband (UWB) לצורך יישור ומיקום מדויק בטעינה אלחוטית של רכב ה-

GAO: Transportation Department can't withhold electric vehicle infrastructure program funds, 2025⁴

US electric vehicle transition delayed but not derailed by subsidy exit, ING, 2025⁵

Trump's EPA repeals landmark climate finding in gift to 'billionaire polluters', The Guardian, 2026⁶

Judge blocks Trump from withholding EV charger funds awarded to 14 states, The Guardian, 2025⁷

How California plans to boost EVs with no federal help, LA Times, 2025⁸

Electric Vehicle (EV) Charging Infrastructure Rebates By State, 2025⁹

US electric vehicle transition delayed but not derailed by subsidy exit, ING, 2025¹⁰

Cybercab שלה, רובוטקסי אוטונומי דו-מושב ללא דוושות או הגה.¹¹ אישור זה מאפשר מיקום מדויק מעל משטחי טעינה אינדוקטיביים ומסיר חסם רגולטורי מרכזי לקידום פתרונות טעינה אלחוטית בארה"ב.

הנהלת החברה ממשיכה לעקוב באופן שוטף אחר ההתפתחויות והכיוונים הפוליטיים בארה"ב, ובוחנת את השלכותיהם האפשריים על פעילותה העסקית והאסטרטגית. נכון למועד הדוח, להערכת החברה, מדיניות ממשל טראמפ בקשר עם הטלת מכסים אינה צפויה להשפיע באופן מהותי על פעילות החברה. כמו כן, בהמשך לאמור בסעיף 1.2 לעיל, החברה בוחנת ותמשיך לבחון, כחלק מקליטת פעילות זו, את ההשלכות האפשריות של נושא המכסים, וההשפעות אמורות בארה"ב על פעילות חברת הבת.

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", נראה כי בשנת 2024 התחזקה מגמה זו, ונרשמה האצה בקידום רגולציה התומכת בהרחבת השימוש ברכבים חשמליים. כך, באזורים בהם פועלת החברה, נרשמו התפתחויות רגולטוריות שמטרתן לתמוך בתחום.

למיטב ידיעת החברה, בשנת 2025, המשיך שוק הרכב החשמלי להתרחב, במקביל להתפתחויות רגולטוריות אלה. לפי דוח של סוכנות האנרגיה הבינלאומית (IEA) מכירות כלי רכב חשמליים צפויות לעבור את רף 20 מיליון כלי רכב ולהוות למעלה מ-25% ממכירות הרכב החדשות בעולם,¹² מגמה המשקפת האצה מתמשכת באימוץ התחבורה החשמלית. ה-IEA מציין כי גידול זה תורם להפחתת פליטות ממגזר התחבורה, שכן העלייה בפעילות התחבורתית אינה מלווה בעליה מקבילה בביקוש לאנרגיה, הודות ליעילות האנרגטית הגבוהה של כלי רכב חשמליים.

ארה"ב:

בארה"ב חלו שינויים בסביבת המדיניות הפדראלית בשנת 2025: משרד התחבורה האמריקאי ומנהל הכבישים הפדראלי (FHWA) השעו את אישור תוכניות המדינות להתחייבויות חדשות במסגרת תוכנית NEVI עד לפרסום הנחיות מעודכנות. לצד זאת, התחייבויות קיימות במסגרת התוכנית נותרו ניתנות להחזר.¹³ עם זאת, תוכניות מימון ברמת המדינות והרשויות המקומיות ממשיכות לשמש כמסלול מרכזי לקידום פרויקטים לחשמול ציי רכב ותחבורה מסחרית וציבורית.¹⁴

כאמור לעיל, בחודש פברואר 2026, העניקה נציבות התקשורת הפדראלית (FCC) ליצרנית הרכבים טסלה פטור רגולטורי לשימוש בטכנולוגיית Ultra-Wideband (UWB) לצורך יישור ומיקום מדויק בטעינה אלחוטית של רכב ה-Cybercab שלה, רובוטקסי אוטונומי דו-מושב ללא דוושות או הגה.

Tesla's Cybercab clears key regulatory step for inductive charging, Electrive, 2026 ¹¹

Global EV Outlook 2025 ¹²

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration—Application of the Impoundment Control Act to Memorandum ¹³

Suspending Approval of State Electric Vehicle Infrastructure Deployment Plans, 2025

Port of Long Beach to Install Hands-Free Chargers for Electric Cargo Handling Equipment, InductEV, 2025 ¹⁴

בשנת 2025, אימץ האיחוד האירופי הקלות רגולטוריות ליצרני הרכב, שלפיהן עמידה ביעדי פליטות ה-CO₂ לשנים 2025–2027 תיבחן על בסיס ממוצע תלת שנתי, ולא על בסיס עמידה שנתית.¹⁵ בנוסף, הנציבות האירופית הציעה תיקון לחקיקת ה-CO₂ הקיימת, המעניק גמישות רחבה יותר בעמידה ביעדי הפליטות תוך שמירה על היעד ארוך הטווח של חשמול. החבילה מרחיבה את הגמישות גם לשנים 2030–2035, ומאפשרת שילוב של מגוון טכנולוגיות במקום מעבר מיידי למסלול חשמלי מלא.¹⁶ במקביל, האיחוד האירופי החמיר את תקני פליטת הפחמן הדו-חמצני לכלי רכב, כך שלפחות 20% ממכירות הרכב צריכות להיות חשמליות כדי להימנע מקנסות.¹⁷ יצרני הרכב האירופיים הגיבו להנחיות החדשות בהעלאת מחירי הרכבים המונעים בבנוזן ובהענקת הנחות על רכבים חשמליים במטרה לעודד מעבר לתחבורה חשמלית ולעמוד בתקנות החדשות. בנוסף, האיחוד האירופי הודיע על כוונתו לסיים את הטבות המס לרכבים מונעי דלקים 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.¹⁸

ועידת האקלים COP30 שנערכה בחודש נובמבר 2025 בהשתתפות בולטת של נציגים מטעם האיחוד האירופי, הסתיימה באימוץ מספר החלטות, כגון, שילוש מימון ההסתגלות עד שנת 2035, וקידום יישום ומדידה באמצעות מערך מדדים ומפת דרכים. בתחום תשתיות הטעינה משמעות הדבר היא קידום פרויקטים ישימים וברי מימון.¹⁹ הובהר כי ההתקדמות תישען בעיקר על מדיניות לאומית וכלכלת שוק ופחות על מנדטים גלובליים אחידים.²⁰

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

- **גרמניה:** במהלך שנת 2025, האריכה גרמניה את הפטור ממס רכב לרכבים חשמליים עד סוף שנת 2030, כך שרכבים חשמליים שיירשמו בין 2026 ל-2030 יהיו זכאים לפטור ממס למשך 10 שנים (עד 2035 לכל המאוחר). בנוסף, החל מחודש ינואר 2026 הונהג מענק רכישה מדורג לפי הכנסה, המעניק לרוכשים פרטיים עד 6,000 אירו בהתאם להכנסה ולמחיר הרכב. יצוין כי מדיניות התמרוץ מתעדכנת באופן שוטף.²¹
- **בריטניה:** היום פועלות בבריטניה כמעט 88 אלף עמדות טעינה, אך נדרשת האצה משמעותית בקצב ההתקנות כדי לעמוד ביעדי שנת 2030. עם זאת, עלויות, ובפרט המע"מ, לצד אי-ודאות רגולטורית, ממשיות לרסן השקעות.²² על רקע זאת, לפי משרד התחבורה הבריטי (DFT) צפויה התקנה של מעל 100 אלף עמדות טעינה נוספות בשנים הקרובות, בתמיכת מימון ממשלתי קיים, ובהן קרן LEVI (Local Electric Vehicle Infrastructure) בהיקף של 381 מיליון ליש"ט.²³ כצעד משלים לכך, פורסמו הנחיות למענקים למימון התקנת עמדות טעינה במקומות עבודה עבור עסקים זכאים וגופים ציבוריים.²⁴

¹⁵ CO2 emissions in cars: Council gives final approval to additional flexibility for carmakers, European Council of the EU, 2025

¹⁶ Cars and vans, European Commission, 2025

¹⁷ The EU slaps additional tariffs on Chinese EV imports, The Verge, 2024

¹⁸ EU to promote company EVs with end to tax breaks for fossil fuel corporate cars, Reuters, 2025

¹⁹ Belém COP30 delivers climate finance boost and a pledge to plan fossil fuel transition, UN, 2025

²⁰ Fury, confusion and gratitude as climate deal reached in Belém as it happened

²¹ The Guardian, 2025

²² Incentives and Legislation, European Commission, 2025

²³ UK needs far faster EV charger rollout to hit 2030 demand, Financial Times, 2025

²⁴ WIREDOV, 2025

²⁴ Electric vehicle charge point grants, GOV UK, 2025

- **צרפת:** מדיניות הממשלה לשנים 2025–2026 מקדמת באופן נרחב אימוץ רכבים חשמליים כחלק מיעדי הקיימות הלאומיים. המדיניות כוללת הארכת "הבונוס האקולוגי" גם במהלך שנת 2026, במסגרתו ניתן מענק של עד כ-5,700 אירו למשקי בית בעלי הכנסה נמוכה לרכישת רכב חשמלי,²⁵ תוכנית "ליסינג חברתי" בעלות של כ-100–200 אירו לחודש, וקריטריונים מחמירים לזכאות לתמריצים.²⁶ בנוסף, מיזם Charge France מתכנן להשקיע 3 מיליארד אירו בפריסת יותר מ-40 אלף עמדות טעינה אולטרה מהירות עד שנת 2028, ובכך להרחיב משמעותית את תשתיות הטעינה לרכב חשמלי במדינה, לצד קידום תנאים רגולטוריים ופיננסיים תומכים לפריסה רחבה.²⁷

- **שבדיה:** בשנת 2025, נרשמה התחזקות שוק הרכב החשמלי, הודות לתמריצים חדשים ולהמשך התרחבות תשתיות הטעינה. הממשלה אישרה תוכנית אקלים חברתית לשנים 2025–2026, הכוללת סיוע חודשי של עד 1,300 קרונות שוודיות (כ-120 אירו) למשך שלוש שנים למשקי בית בעלי הכנסה נמוכה ובינונית באזורים כפריים, לצורך רכישה או ליסינג של רכב חשמלי מלא (BEV).²⁸ במקביל, הוגדלה גם התמיכה במשאיות חשמליות מסחריות.²⁹ נכון לאפריל 2025, רכבים חשמליים מלאים היוו כ-35% מהרישומים החדשים של רכבי נוסעים בשוודיה.³⁰

- **נורבגיה:** למיטב ידיעת החברה, נורבגיה נותרה מובילה עולמית בתחום הניידות החשמלית. בשנת 2025 כ-96% ממכירות כלי הרכב החדשים במדינה היו רכבים חשמליים,³¹ נתון המציב אותה כאחת המובילות בעולם באימוץ רכבים חשמליים. רמת אימוץ זו משקפת יעד שרבות ממדינות אירופה שואפות להגיע אליו רק עד שנת 2035, וכיום מוקד המדיניות בנורבגיה עובר מהאצת לניהול שוק רכב חשמלי בוגר.³²

במקביל, למיטב ידיעת החברה, נכון למועד הדוח קיימת בנורבגיה מדיניות מקיפה המעודדת מעבר לתחבורה חשמלית, לרבות פטור ממסי יבוא ומהמע"מ (25%) בעת רכישה או השכרה;³³ הנחות של לפחות 50% באגרות כביש, וכן הטבות נוספות, כגון דמי חניה מופחתים וגישה לנתיבי תחבורה ציבורית. החברה סבורה כי מכלול תמריצים זה הופך את הרכבים החשמליים לאטרקטיביים במיוחד.³⁴ בהקשר זה, ובמטרה לייצב את הכנסות המדינה, הנהיגה הממשלה גם מס משקל על רכבים חשמליים וכן מע"מ חלקי.³⁵

אסיה:

- **יפן:** הממשלה עדכנה את תוכנית הסבסוד לרכבי אנרגיה נקייה (CEV) והודיעה על הגדלת התמיכה ברכבים חשמליים מלאים (BEV). על פי הדיווחים הסבסוד המרבי אמור לעלות ל-1.3 מיליון ין (לעומת 900 אלף ין ב-2024) עבור רכבים ששירשמו החל מ-1 בינואר 2026, לצד עדכוני ביניים שנקבעו כי ייכנסו לתוקף מוקדם יותר, לרבות התמיכה ברכבים חשמליים מיובאים.³⁶

France to maintain EV purchase bonus scheme into 2026, Mobility Portal EU, 2025 ²⁵
 France launches 2025 round of social leasing for electric cars, European Alternative Fuels Observatory, 2025 ²⁶
 Charge France: Investing 3 Billion EUR, deploying 40.000 Ultra-Fast Charge Points in 2028, EV Boosters, 2025 ²⁷
 Green light for Sweden's EV incentive scheme, Electrive, 2025 ²⁸
 Climate Premium for environmental vehicles, IEA, 2025 ²⁹
 Sweden: BEVs Reach 35% Share in April 2025, European Alternative Fuels Observatory, EU, 2025 ³⁰
 Norway zips ahead in EV race as car sales hit 96% electric, Reuters, 2024 ³¹
 2025 is Norway's and Scandinavia's 2035, nordiskbil ³²
 Norwegian EV policy, 2025 ³³
 Norwegian customs, 2024 ³⁴
 Global EV Outlook 2025, IEA ³⁵
 Japan's Automotive Electrification Trends (2025 H1), JATO, 2025 ³⁶

- **סין**: בשנת 2025 המשיכה סין לבסס את מעמדה כמובילה עולמית ברכבים חשמליים וברכבי אנרגיה חדשה (NEV) תוך מעבר הדרגתי מסובסידיות רכישה ישירות לעידוד תשתיות ותמריצי טרייד-אין.³⁷ כתוצאה מכך, בשנת 2025 חצו רכבי ה-NEV לראשונה את רף 50% ממכירות הרכב במדינה, בהמשך למגמה שהחלה בסוף 2024.³⁸

7.6. רכבים חשמליים ותשתיות טעינה

לפי פרסומים, מכירות רכבים חשמליים צפויות לעלות על 20 מיליון יחידות ב-2025, ולהוות למעלה מ-25% ממכירות הרכב החדשות בעולם (+35% צמיחה משנה לשנה ברבעון הראשון של 2025).³⁹ המשמעות היא שאחת מכל ארבע מכירות רכב ב-2025 היא של רכב חשמלי.⁴⁰

הנתונים מצביעים כי לכל יצרני הרכב המובילים יש קווי רכבים חשמליים המוצעים למכירה, ונרשם ביקוש הולך וגובר לרכבים חשמליים הן במגזר העסקי והן בקרב צרכנים פרטיים.⁴¹

ציי משלוחים:

ארה"ב: הביקוש למשלוחי חבילות ממשיך לעלות, כאשר מכירות המסחר האלקטרוני בארה"ב הגיעו ל-310.3 מיליארד דולר ברבעון השלישי של 2025, גידול של 5.1% משנה לשנה (YOY).⁴² על-פי נתוני Pitney Bowes, מפרסמת מדד משלוחי החבילות המוביל בארה"ב, היקף המשלוחים של "המייל האחרון" בשנת 2024 צמח משמעותית והגיע ל-22.4 מיליארד חבילות, בהובלת Amazon Logistics ומובילים חלופיים קטנים, בעוד המובילים המסורתיים פיגרו מאחור. במקביל, מבנה השוק משתנה ומתפצל: מובילים קטנים מציגים צמיחה דו-ספרתית, קטגוריית "מובילים אחרים" היא הצומחת ביותר, ונתח השוק מתפזר בין שחקנים רבים. בשנת 2024 טיפל USPS בכ-6.9 מיליארד חבילות לעומת כ-6.3 מיליארד ב-Amazon Logistics, עדות לשחיקת הדומיננטיות של המובילים המסורתיים ולשוק משלוחי Last mile מפוצל יותר, כאשר מכסים צפויים להוסיף תנודתיות וליצור הזדמנויות נוספות למובילים קטנים.⁴³

- **גרמניה**: ב-DHL החשמול מתרחב, ובשנת 2025 דיווחה החברה כי צי המשלוחים בגרמניה כולל כ-35 אלף רכבים חשמליים כאשר במסגרת השותפות עם Ford Pro מסופקים לא רק הרכבים, אלא גם פתרונות תוכנה לניהול צי חשמלי המשפרים זמינות ויעילות תפעולית.⁴⁴

משאיות:

כמות הרכבים החשמליים בעולם צפויה לגדול ביותר מפי שלושה עד 2030, בעוד שביקוש החשמל לתחבורה צפוי לגדול בקצב מהיר אף יותר, בעיקר בשל התרחבות השימוש במשאיות חשמליות ואימוץ מוגבר בשווקים עתידי נסועה. לפי ה-IEA מכירות עולמיות של משאיות חשמליות בינוניות וכבדות חצו 90,000 יחידות בשנת 2024.⁴⁵

³⁷ Country's consumer market expected to gain momentum in 2026, China Daily, 2026

³⁸ China's NEV Sales Top 50% of Total Auto Market for First Time in Oct, China EV Home, 2025

³⁹ Electric Vehicle Outlook 2025, BloombergNEF

⁴⁰ IEA, 2025

⁴¹ Which automotive brands are leading the global EV market, Autovista24, 2024

⁴² Quarterly Retail E-Commerce Sales, US Census Bureau, 2025

⁴³ Pitney Bowes Parcel Shipping Index: U.S. Carrier Disruption Is Increasing—And That's Good News for Shippers, 2025

⁴⁴ Milestone: 2,400 Ford Pro e-vans strengthen the electric delivery fleet of Deutsche Post and DHL in Germany, DHL Group, 2025

⁴⁵ Trends in heavy-duty electric vehicles, IEA, 2025

- **אירופה:** הגידול במספר המשאיות החשמליות הכבדות באירופה צפוי להעלות משמעותית את חלקן בצריכת החשמל של תחבורה כבדה בכבישים, מפחות מ-5% ליותר מ-20% עד 2030.⁴⁶
 - **ארה"ב:** למרות אי-ודאות סביב כיוון המדיניות ב-2025, מכירות רכבים חשמליים בארה"ב צפויות לשמור על קצב צמיחה של כ-10% כפי שנרשם ברבעון הראשון. ניצול הטבות המס הקיימות, לנוכח אפשרות ביטולן, צפוי להביא לכך שרכבים חשמליים יהיו כ-11% מסך מכירות הרכב בשנה כולה.⁴⁷
 - **סין:** סין ממשיכה להוביל בהיקפי השוק, עם מומנטום חזק הנתמך בירידת מחירי רכבים ותמריצים להחלפת רכבים ישנים. מגמות אלו צפויות להביא לכך שרכבים חשמליים יהיו כ-60% מסך מכירות הרכב במדינה בשנת 2025.⁴⁸ תוכניתה של סין להוצאת משאיות ישנות משימוש (גריטה) ולעידוד רכישת משאיות חדשות, שהייתה גורם צמיחה משמעותי ב-2024, נמשכת גם בשנת 2025.⁴⁹
- חשמול משאיות כבדות מהווה כיום צוואר בקבוק במערך הטעינה. אף שקיימת כבר תשתית טעינה ציבורית התומכת בפריסה ראשונית של משאיות חשמליות במדינות כמו שוודיה, גרמניה והולנד, הכיסוי אינו אחיד ורבים מצירי התנועה המרכזיים סובלים ממחסור בתשתיות, ובעיקר ממגבלות קיבולת ברשת החשמל. רשת הטעינה הכבלית הקיימת, לצד זמינות מוגבלת של קיבולת חשמלית והליכי רישוי מורכבים, מהוות גורם מגביל מרכזי לפריסת טעינה בהספק מוגה ואט לרכבים כבדים, והיא רחוקה מלספק מענה ליעדי האקלים של 2030 או לחשמול רחב היקף של צי משאיות לטווחים ארוכים.⁵⁰
- על רקע פערים אלה, הערכות השוק מצביעות על צורך בהאצה דרמטית בפריסת תשתיות. מקינזי מעריכה כי באירופה יידרשו עד שנת 2030 יותר מ-300 אלף נקודות טעינה ציבוריות ופרטיות למשאיות בינוניות וכבדות ברחבי היבשת, לעומת כ-10,000 כיום.⁵¹ לפי נתונים שהוצגו בכנס בינואר 2026,⁵² בסין כבר הוכרזו למעלה מ-10,000 תחנות לטעינת משאיות ולהחלפת סוללות. באירופה ובארה"ב עומדים לרשות תשתיות טעינה למשאיות תקציבי מימון ציבוריים משמעותיים: כ-4 מיליארד דולר באירופה וכ-3 מיליארד דולר בארה"ב. מהלכים אלו תומכים בהאצת פריסת התשתיות עבור ציי רכב כבדים.

אוטובוסים:

- לפי תחזית STEPS של סוכנות האנרגיה הבינלאומית (IEA) עד 2030 צפויים אוטובוסים חשמליים להוות כמעט 75% ממכירות האוטובוסים בעולם.⁵³
- **סין:** סין מובילה את שוק האוטובוסים החשמליים, ובשנת 2024 חלקה במכירות העולמיות עמד על פחות מ-70%.⁵⁴
 - **אירופה:** אירופה היא השוק השני בגודלו לאוטובוסים חשמליים, שם המכירות עלו בכמעט 15% בשנת 2024, והביאו את נתח המכירות העולמיות ליותר מ-13%.⁵⁵ מספר מדינות, בהן דנמרק, פינלנד, הולנד ונורווגיה, כבר הגיעו לנתח מכירות של למעלה מ-40% לאוטובוסים חשמליים. בריטניה ממשיכה להוביל במספר המכירות באירופה, עם כ-20% מסך המכירות באזור בשנת 2024, צמיחה

IEA, 2025⁴⁶

IEA 2025⁴⁷

IEA, 2025⁴⁸

IEA, 2025⁴⁹

The readiness of public charging infrastructure for electric long-haul trucks, Whitepaper, Milence, 2025⁵⁰

Building Europe's electric-truck charging infrastructure, McKinsey, 2024⁵¹

BNEF Summit San Francisco (presentation PDF), 2026⁵²

Trends in heavy-duty electric vehicles, IEA, 2025⁵³

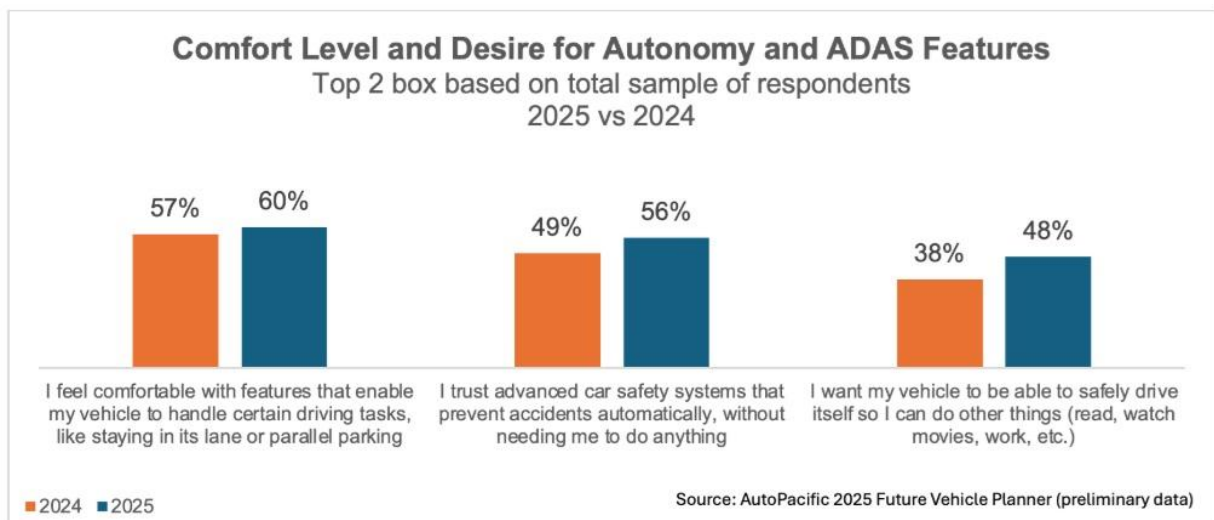
Trends in heavy-duty electric vehicles, IEA, 2025⁵⁴

Global EV Outlook 2025, IEA⁵⁵

שנתית של למעלה מ-40%, וכמעט 2,000 אוטובוסים חשמליים שנמכרו. אחריה נמצאות איטליה עם כמעט 1,200 מכירות, ואחריה גרמניה עם כמעט 900. המכירות התמקדו בעיקר באוטובוסים עירוניים, כאשר בעשר מדינות באירופה נתח המכירות של אוטובוסים חשמליים מבוססי סוללה עלה על 80%. המשמעות היא שכמעט מחצית מכלל האוטובוסים העירוניים החדשים בשנת 2024 היו חשמליים מבוססי סוללה, לעומת מעט יותר מ-35% בשנת 2023.

רכבים אוטונומיים:

עד שנת 2025, ניכרת האצה באימוץ מערכות נהיגה חצי-אוטונומיות. אף שרמות אוטונומיה מלאות עדיין אינן פרוסות בהיקף רחב, הצרכנים מגלים העדפה ברורה ליכולות אוטונומיות מתקדמות. מחקרים בתחום הרכב מצביעים כי מערכות נהיגה ללא ידיים בכבישים מהירים מדורגות כיום כמאפיין המבוקש ביותר ברכב, נתון המעיד על ביקוש צרכני חזק שהולך וגובר.⁵⁶ בהתאם לכך, לפי מחקר, ניכרת עליה של מספר הצרכנים המחפשים מאפייני נהיגה אוטונומיים ברכבם.⁵⁷



ממצא זה נתמך גם בסקר S&P Global לשנת 2025, שהתבסס על כ-8,000 משיבים ובחן את האטרקטיביות והנכונות לשלם עבור מערכות ADAS ויכולות אוטונומיות.⁵⁸ בהמשך לכך, המדד השנתי של J.D. Power הבוחן את חוויית השימוש בטכנולוגיות רכב מתקדמות בקרב נהגים בארה"ב, ממחיש עד כמה מאפיינים אלה הפכו למרכזיים בתחרות בין יצרניות הרכב.⁵⁹

במקביל להתרחבות מערכות חצי-אוטונומיות ברכבים פרטיים, גם תחום הציים האוטונומיים מתקדם לקראת הפעלה מסחרית רחבה יותר, עם מעבר הדרגתי משלב הפיילוט לפריסה בקנה מידה גדול ולתמיכה רגולטורית מתרחבת.

דוח תעשייתי משנת 2025, מסכם כי שירותי רובוטקסי מסחריים ללא נהג הגיעו לבשלות, עם פעילות במספר שירותים וצבירת נתונים המאפשרת התרחבות לערים נוספות.⁶⁰ כך למשל, שירות הרובוטקסי של Waymo

These Are the Two Features Car Buyers Demand Most, Autoweek, 2025⁵⁶
 Our Newest Future Attribute Demand Study (FADS) Shows Increase in Demand for Autonomous Driving and ADAS Features, Autopacific, 2025⁵⁷
 2025 ADAS & Autonomous Driving consumer analysis - What ADAS features drive consumer spending, S&P Global, 2025⁵⁸
 AI-Based Technologies Improve Customer Experience but Present New Challenges, JD Power Finds, JD Power, 2025⁵⁹
 Autonomous Vehicles Market 2025-2045: Robotaxis, Autonomous Cars, Sensors, IDTechEx, 2025⁶⁰

זרוע התחבורה האוטונומית של Alphabet (גוגל) חצה בתחילת שנת 2025 את רף 200,000 הנסיעות בתשלום בשבוע, כפי שדווח על ידי הנהלת החברה וסוקר בכלי תקשורת מרכזיים.⁶¹

לפי דוח של BloombergNEF המרוץ לרובוטקסי יוכרע בעיקר ביכולת לייצר ולהפעיל בקנה מידה רחב רכבים שתוכננו מראש כרובוטקסי, ולא רק בביצועי הנהיגה שלהם. לפי הדוח ציי הרובוטקסי העולמיים צפויים לגדול מכ-8,000 כלי רכב בשנת 2025 לכ-18,000 בשנת 2026.⁶²

גם פעילות הרובוטקסי בסין מתרחבת, ולפי נתוני Baidu נרשמו 1.4 מיליון נסיעות Apollo Go ברבעון הראשון של 2025 וכ-11 מיליון נסיעות מצטברות עד מאי 2025, נתונים המעידים על צמיחה תפעולית מתמשכת והרחבת השירות.⁶³

במקביל, Rivian, חברת סטארט-אפ אמריקאית לייצור רכבים חשמליים, מרחיבה את כיסוי הנהיגה ללא ידיים למיליוני קילומטרים של כבישים, ומשיקה מודל מסחרי (מנוי או רכישה חד-פעמית), מהלך המשקף ביקוש שוק ברור ויכולת מוניטיזציה של יכולות אוטונומיות מתקדמות.⁶⁴

רכבים פרטיים:

- חברת טויוטה מציינת באתר החברה כי תשיק מערך רחב של רכבים חשמליים מבוססי סוללה (BEV) במגוון סגמנטים, הנתמך בטכנולוגיות סוללה מתקדמות ובמערכת e-mobility משולבת, במטרה לתת מענה לצרכים מגוונים של לקוחות.⁶⁵

- קבוצת יונדאי מאיצה את הקמת כושר הייצור הייעודי לרכבים חשמליים, בין היתר באמצעות מפעל בג'ורג'יה, ארה"ב, שתוכנן לייצור של עד כ-300 אלף רכבים חשמליים בשנה. במקביל, הקבוצה שומרת על קצב השקות מהיר של דגמים המבוססים על פלטפורמת E-GMP הייעודית.⁶⁶

- וולוו חידשה את מחויבותה להפוך ליצרנית רכב חשמלי מלאה עד 2030, וממשיכה להפסיק בהדרגה את השימוש במנועי Internal Combustion Engine (ICE) בכלל דגמיה.⁶⁷

על רקע מגמות אלו, המשך הצמיחה במגזר הרכבים החשמליים, ככל שיתממש, צפוי להגדיל את קהל היעד לטכנולוגיית החברה. בהתאם לכך, והחברה פועלת כל העת להתאים תוכניותיה העסקיות להתפתחויות בשוק, בין היתר, ובכלל זה, לקדם מודל עסקי המכוון לצרכנים פרטיים (B2C), ולהעמיק התקשרויות עם יצרניות רכב, אשר להערכת החברה מהוות מנוע פיתוח משמעותי בתחום הרכב החשמלי.

ציי רכב שיתופיים חשמליים

רשות המוניות והלימוזינות של העיר ניו יורק (TLC) דיווחה כי בחודש יולי 2025, בוצעו 2.46 מיליון נסיעות Uber ו-Lyft ברכב חשמלי, וכי 21% מכלל הנסיעות בוצעו ברכב חשמלי או ברכב נגיש לכיסאות גלגלים (WAV) נתון שעבר את יעדי הקיימות והנגישות שקבעה העיר לשנת 2025.⁶⁸ שירות הנסיעות השיתופיות של Lyft הגיע לאבן דרך משמעותית כאשר חצה את רף 100 מיליון הנסיעות ברכב חשמלי בחודש ספטמבר 2025,⁶⁹ נתון

⁶¹ Waymo has doubled its weekly robotaxi rides in less than a year, Tech Crunch, 2025

⁶² BNEF Summit, San Francisco, 2026

⁶³ Baidu Announces First Quarter 2025 Results, Baidu, 2025

⁶⁴ Rivian Expands Hands-Free Driving in AI Push, The Wall Street Journal, 2025

⁶⁵ Battery Electric Vehicles, Toyota-Europe.com

⁶⁶ Hyundai Motor Group Metaplant America (HMGMA)

⁶⁷ The Chinese will not pause': Volvo and Polestar bosses urge EU to stick to 2035 petrol car ban, The Guardian, 2025

⁶⁸ TLC Celebrates Climate Week NYC With Record Electrification Gains, NYC Gov, 2025

⁶⁹ Lyft's EV milestone: Why more drivers are going electric, Lyft, 2025

המעיד כי מערך התמריצים ושיתופי הפעולה של החברה מצליחים להאיץ את מעבר הנהגים לרכבים חשמליים.

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

בתחום התחבורה

ברמה המדינתית, ניתן לראות כי קיימת התעניינות גוברת ב-ERS. לפי מחקר שנערך בשנת 2025, המעבר למשאיות אפס פליטות אינו רק יעד סביבתי, אלא גורם המשפיע ישירות על כושר התחרות והמובילות של התעשייה האירופית בשוק העולמי.⁷⁰ בקצב האימוץ הנוכחי, אירופה עלולה לאבד את הובלתה ולהיחשף לקנסות של יותר מ-2.2 מיליארד אירו בגין אי-עמידה ביעדי ה- CO_2 של האיחוד האירופי. המחקר מדגיש כי חסם מרכזי הוא תשתיות הטעינה: כיום קיימות פחות מ-2,000 נקודות טעינה ציבוריות למשאיות, ונדרשת הגדלה של פי כ-25 עד שנת 2030. חסמים עיקריים כוללים גישה לרשת והליכי היתרים.

על רקע חסמי העלויות והצורך בפתרון מערכתי, המחקר הלאומי של ממשלת צרפת משנת 2021 זיהה טעינה תוך כדי נסיעה (wERS) כפתרון משלים מרכזי להתמודדות עם צוואר הבקבוק של הובלה כבדה: סוללות גדולות וזמני השבתה לטעינה. בהתאם לכך גובשה תוכנית לאומית לחשמול מסדרונות כביש ERS ברחבי המדינה. היעד הוא פריסה של כ-5,000 ק"מ עד שנת 2030 והתרחבות לכ-9,000 ק"מ עד שנת 2035, לשם אספקת טעינה רציפה למשאיות והפחתת פליטות מתחבורה.⁷¹

בהקשר זה, פרויקט Charge as You Drive כמפורט בסעיף 16.3.10 להלן, מהווה הוכחת היתכנות לפתרון בר-הרחה, וממחיש כיצד טעינה דינמית תומכת ביישום מפת הדרכים הלאומית להובלה נקייה, תוך ביסוס ERS כטכנולוגיית מפתח לדה קרבוניזציה של תחבורת הכבישים.

פתרון ה-ERS נתמך גם בניתוח עלות-תועלת חברתי שביצע ארגון המחקר TNO עם אוניברסיטת TU Delft עבור משרד התשתיות וניהול המים של הולנד במסגרת פרויקט E-CORE הבינלאומי.⁷² המחקר בחן יישום מערכות כביש חשמלי להובלה כבדה לאורך שני מסדרונות מרכזיים מנמל רוטרדם לגרמניה ולבלגיה. הממצאים מצביעים כי בתנאים מיטביים, ההשקעה עשויה להיות כדאית יותר מגישת BEV בלבד — בזכות סוללות קטנות יותר, פחות תשתיות טעינה ניחות וזמני השבתה קצרים יותר. גישה זו קיבלה חיזוק גם ממחקרים מאוניברסיטת דלפט בהולנד, שהראו כי טעינה דינמית מפחיתה עלויות תפעול וממתנת עומסי שיא ברשת החשמל. ניתוחים רחבי היקף מצביעים כי החיסכון בסוללות ובאורך חיי הרכב עשוי לאזן את ההשקעה בתשתית, ולהפוך את הפתרון לכדאי במסדרונות הובלה מרכזיים.

בהקשר זה יצוין כי מחקר מוקדם יותר משנת 2024 של אוניברסיטת אנטוורפן בבלגיה (המחלקה לכלכלת תחבורה וכלכלה אזורית), אשר בחן את מסדרון רוטרדם-אנטוורפן⁷³ הצביע אף הוא על פוטנציאל כלכלי משמעותי ליישום מערכות כביש חשמלי ועל תרומתן להפחתת פליטות בתובלה כבדה.

בדומה לכך, מחקר מוקדם יותר בשם "השקעה אירופית – חזון למערכות כביש חשמלי", שהוזמן על ידי המשרד הפדראלי לענייני כלכלה ופעולה אקלימית של גרמניה,⁷⁴ הדגיש כי פריסה של ERS בצירי תחבורה מרכזיים עשויה להביא תועלות כלכליות וסביבתיות משמעותיות ולהציע יעילות אנרגטית גבוהה ביחס לחלופות כגון מימן או דלקים ביולוגיים. מחקר שנערך באוניברסיטת טוקיו ביפן בחן טעינה אלחוטית תוך כדי נסיעה

Europe's ZE truck transition: Key for decarbonization and competitiveness, McKinsey, 2025 ⁷⁰
The Electric Highway, Ministries of Ecological Transition, Spatial Planning, Transport, Urban Development, and Housing, 2021 ⁷¹
PROSPECTS FOR ELECTRIC ROAD SYSTEMS (ERS) ON THE DUTCH FREIGHT CORRIDORS, 2025 ⁷²
Economic Impacts of the Electric Road System Implementation on the Rotterdam–Antwerp Corridor, Department of Transport and Regional Economics, University of Antwerp 2024 ⁷³
European launch vision for Electric Road Systems, 2022 ⁷⁴

(DWPT) כפתרון למגבלות טווח זומני טעינה בערים. בניתוח העיר קוואגואה (כ-350 אלף תושבים) נמצא כי פריסה על פחות מ-1.6% מאורך רשת הכבישים העירונית מאפשרת נסיעה רציפה ללא טעינה נייחת.⁷⁵ באמצעות אופטימיזציה מתמטית וסימולציות תנועה הראה המחקר כי מיקום חכם של התשתית, בעיקר בצמתים ובמוקדי תנועה, מפחית את גודל הסוללה והעלויות ותומך בתחבורה עירונית דלת פחמן.

Findings: Electric Road Systems

Why ERS is the ultimate solution for long-haul EV success

- The most-cost effective of all vehicle energy systems (including diesel)**
- Investing in ERS consistently provides strong ROI - € billions**
- It is not possible to decarbonize the transport sector without ERS**
- Achieving widespread EV adoption is only possible with ERS**

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 & environmental 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

7.8. תחרות בשוק תחליפי הדלקים

⁷⁵ Press Release: Presenting a vision of a mobility society where EVs can be freed from the need for charging and can continue to run -- Optimal placement of in-motion wireless charging to achieve "unlimited driving" in urban areas, Institute of Industrial Science, The University of Tokyo, 2025

שוק תחליפי הדלקים לתחבורה נקיה הוא שוק משתנה, הכולל פתרונות רבים ומגוונים כגון הנעה באמצעות מימן.⁷⁶ כשבוחנים את מכירות רכבי המימן עד היום, נראה כי המספרים זניחים למדי, עם שיא מכירות של 8,900 רכבים בכל רחבי העולם בשנת 2023.⁷⁷ בהתאם לכך, מקובל כיום כי אף שמימן עשוי להישאר פתרון רלוונטי לחלק מנישות התחבורה הכבדה, הוא ניצב בפני חסמים משמעותיים של עלויות, תשתיות ויעילות אנרגטית.

לפי ה-IEA בתחום התחבורה היבשתית רכבי תאי דלק מימן (FCEVs), בעיקר משאיות כבדות, הם פלח המימן היחיד הצומח במהירות.⁷⁸ עם זאת, עלות הבעלות הכוללת שלהם עדיין גבוהה מזו של משאיות חשמליות מבוססות סוללה (BEVs) ודיזל. סין מחזיקה בכ-95% מצי הרכב המסחרי העולמי מבוסס תאי דלק.⁷⁹

בהמשך לכך, דלקים ביולוגיים ודלקי תחבורה מתחדשים ממשיכים לשמש מנוף מרכזי להפחתת פליטות. לפי ה-IEA הגידול בביקוש לאנרגיה מתחדשת בתחבורה היבשתית יונע בעיקר מחשמל מתחדש לכלי רכב חשמליים, בעוד שדלקים ביולוגיים נוזליים יספקו את עיקר יתרת הגידול.⁸⁰

במקביל, המסגרת הרגולטורית לדלקים דלי-פחמן מתחדדת. תקנת Commission Delegated Regulation 2025/2359 (EU) קובעת מתודולוגיה לחישוב עוצמת פליטות (GHG) של דלקים דלי-פחמן, וממצבת דלקים סינתטיים (e-fuels) ודלקים מתחדשים ממקור לא-ביולוגי (RFNBOs) כפתרונות מוכרים לעמידה בדרישות רגולטוריות.⁸¹

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

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

Alternative Fuels Data Center, U.S. Department of Energy, 2025⁷⁶

Global EV Data Explorer, IEA, 2024⁷⁷

Trends in heavy-duty electric vehicles, IEA, 2025⁷⁸

Global Hydrogen Review, IEA, 2025⁷⁹

Renewable transport, IEA, 2025⁸⁰

EUR-Lex, EU, 2025⁸¹

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.

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.⁸²

שוק הטעינה לרכבים חשמליים מסחריים:

שוק זה כולל אוטובוסים, ואנשים ומשאיות, ומתייחס לרכבים חשמליים מלאים בלבד (BEV) ללא רכבי פלאג-אין היברידיים, בהתבסס על נתוני השנים האחרונות. הערכת הביקוש ליחידות טעינה אלחוטיות בוצעה באמצעות קישור בין גודל הצי הכשיר לבין צורכי תשתית הטעינה של פעילות הצי.

המתודולוגיה מניחה טעינה בחניונים ובמתחמי הבסיס של הצי (Depot-based charging) כבסיס לחישוב, ולצדה נוסף מקדם המשקף טעינה מזדמנת (Opportunity charging) באתרים תפעוליים כגון מרכזים לוגיסטיים, טרמינלים ומיקומים תפעוליים נוספים לאורך מסלולי הפעילות. שילוב גורמים אלו מאפשר להעריך את מספר יחידות הטעינה הנדרש לכל רכב בכל אחד מהסגמנטים.

סך ההכנסות מהשוק הזמין לטעינה חשמלית עד שנת 2030

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



1

electreon

- **צי אוטובוסים:** לפי הערכת ה-IEA כמות האוטובוסים החשמליים תעמוד על 806,000 עד שנת 2030.⁸³ מקור הנתונים והמתודולוגיה לחישוב זה מבוססים על תחזית מכירות של אוטובוסים חשמליים לשנים 2028–2030.⁸⁴

⁸² המתודולוגיה להערכת סך השוק הפוטנציאלי הכולל (TAM) המוצג בדולרים מבוססת על אומדן מספר כלי הרכב הצפויים בשנת 2030. החישוב כולל רכבים חשמליים מלאים (BEV) בלבד, הצפויים להימכר בשנת 2030 ובשנים הסמוכות לה, אשר להערכת החברה סביר יותר כי יאמצו פתרונות טעינה אלחוטית. לפיכך, הנתונים אינם משקפים את כלל הרכבים החשמליים המצטברים שעלו לכביש בשנים קודמות. ה-TAM חושב באמצעות החלת מקדם מכירות על גודל הצי הרלוונטי בכל אחד מהסגמנטים, ובהתאם לתמחור מערכות החברה.

⁸³ Global EV Data Explorer, IEA, 2025
⁸⁴ החישוב מבוסס על נתוני המכירות לשנת 2024 לפי ה-IEA ועל שיעור צמיחה שנתי ממוצע (CAGR) לתקופה שבין 2024 ל-2030. לפי ה-IEA נמכרו בשנת 2024 כ-72,000 אוטובוסים חשמליים ברחבי העולם. בהתאם לכך, היקף האוטובוסים החשמליים בשנת 2030 כולל את סך המכירות החזויות לשנים 2028–2030. החישובים התבססו על מחקרים שבחנו דפוסי טעינה מזדמנת של אוטובוסים, כגון DEPLOYING CHARGING INFRASTRUCTURE FOR ELECTRIC TRANSIT BUSES, Atlas Public Policy, 2022.

- **ציי מוניות ורכבים שיתופיים**: מספר המוניות ורכבי שיתוף הנסיעות החשמליים בעולם מוערך בכ- 2.1 מיליון עד שנת 2030. עם זאת, יצוין כי מדובר בהערכה אשר נשענת על שילוב נתוני עיור עולמיים, צפיפות רכבים לשירותי נסיעות בערים ותחזיות ה-IEA לשיעור חדירת רכבים חשמליים. ההנחה היא כי עד שנת 2030 נסיעות ברכבים שיתופיים יהוו כ-7.5% מכלל הנסיעות העירוניות.⁸⁵
- **ציי משלוחים**: מספר כלי הרכב החשמליים המשמשים בעיקר למשלוחים ולוגיסטיקה, ובהם רכבים מסחריים קלים ורכבי משלוחי "המייל אחרון", צפוי להגיע לכ-5.94 מיליון עד שנת 2030. ההערכה מבוססת על תחזית מכירות רכבי משלוחים לשנים 2028–2030, כאשר המקור המרכזי להערכת המכירות בשנת 2030 הוא נתוני ה-IEA.⁸⁶ חישוב התחזית לשנים שלגביהן אין נתונים ישירים בוצע באמצעות שיעור צמיחה שנתי ממוצע (CAGR).⁸⁷
- החישובים התבססו על מחקרים שבחנו דפוסי טעינה מזדמנת של רכבי e-van ורכבים מסחריים קלים במהלך פעילותם. לפרטים ראו הערה זו.⁸⁸ לדפוסי טעינה מזדמנת עבור משאיות בינוניות וכבדות ראו הערה זו.⁸⁹
- **ציי משאיות**: מספר המשאיות החשמליות בשנת 2030 מוערך בכ-1.8 מיליון. אומדן זה מבוסס על תחזית מכירות של משאיות חשמליות לשנים 2028–2030, כאשר המקור המרכזי להערכת מכירות המשאיות בשנת 2030 הוא נתוני ה-IEA.⁹⁰ תחזית המכירות לשנים שלגביהן אין נתונים ישירים חושבה באמצעות שיעור צמיחה שנתי ממוצע (CAGR).⁹¹
- **שירותי ERS ותחזוקה**: החברה מעריכה כי עד שנת 2030, היקף השוק העולמי לשירותי ERS (כבישים חשמליים) ותחזוקתם צפוי להגיע לכ-12.46 מיליארד דולר. הערכה זו מבוססת על אבני הדרך שהוכרזו במדינות שונות באירופה, ובהן גרמניה וצרפת, לפריסת כבישים חשמליים עד שנת 2030, וכן על תחזיות לשימוש בכבישים אלה עבור רכבים חשמליים לפי רשויות התנועה והתחבורה במדינות אלו.

⁸⁵ How Shared Mobility Impacts The Global Urban Landscape, Oliver Wyman, 2023; שיטת החישוב מבוססת על מספר הנסיעות ולא על מספר כלי הרכב. בהתאם להנחה כי נסיעות ברכבים שיתופיים יהוו כ-7.5% מכלל הנסיעות רכבי הנוסעים, מתוך צפי של כ-28 מיליון רכבי נוסעים בשנת 2030, כ-2.1 מיליון מהם צפויים להיות רכבים שיתופיים. על בסיס אומדן זה, היקף השוק הפוטנציאלי לטעינת רכבים פרטיים מוערך בכ-31.5 מיליארד דולר, מתוכם כ-3.42 מיליארד דולר מיוחסים לרכבים שיתופיים. Global EV Data Explorer, IEA, 2025.⁸⁶

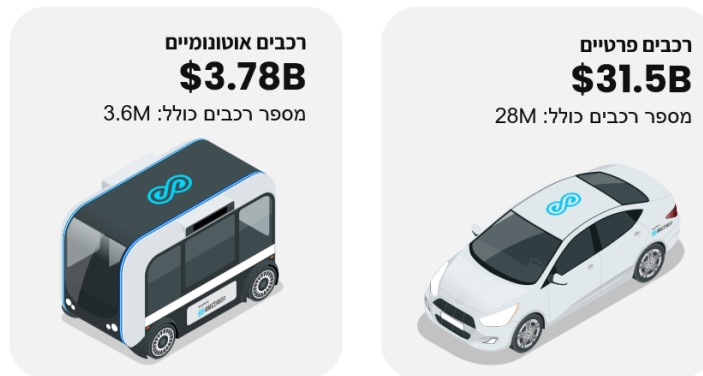
⁸⁷ נוסחת החישוב: $Sales_y = Sales_{2024} \times (1 + CAGR)^{(y-2024)}$; שיטת החישוב: מקור הנתונים והמתודולוגיה מבוססים על תחזית מכירות של רכבי משלוחים חשמליים לשנים 2028–2030. מאחר שמקורות ה-IEA אינם מספקים נתוני מכירות לשנים 2028–2029, בוצעה הערכה באמצעות חישוב המבוסס על נתוני המכירות לשנת 2024 לפי ה-IEA ועל שיעור צמיחה שנתי ממוצע (CAGR) לתקופה שבין 2024 ל-2030. לפי נתוני ה-IEA נמכרו בשנת 2024 כ-652,000 רכבי e-van ברחבי העולם. בהתאם לכך, היקף צי רכבי המשלוחים החשמליים בשנת 2030 כולל את סכום המכירות החזויות לשנים 2028 ו-2029.⁸⁸

EV adoption and smart charging for electric vans and commercial fleets, Assets Publishing UK, 2023.⁸⁹ Electric Medium- and Heavy-Duty Vehicle Charging Infrastructure Attributes and Development, NREL, 2024.⁹⁰ Global EV Data Explorer, IEA, 2025.⁹¹

⁹¹ נוסחת החישוב: $Sales_y = Sales_{2024} \times (1 + CAGR)^{(y-2024)}$; מקור הנתונים והמתודולוגיה מבוססים על תחזית מכירות של משאיות חשמליות לשנים 2028–2030. מאחר שמקורות ה-IEA אינם מספקים נתוני מכירות לשנים 2028–2029, בוצעה הערכה באמצעות חישוב המבוסס על נתוני המכירות לשנת 2024 לפי ה-IEA ועל שיעור צמיחה שנתי ממוצע (CAGR) לתקופה שבין 2024 ל-2030. לפי נתוני ה-IEA נמכרו בשנת 2024 כ-93,500 משאיות חשמליות ברחבי העולם. בהתאם לכך, היקף צי המשאיות החשמליות בשנת 2030 כולל את סכום המכירות החזויות לשנים 2028 ו-2029. החישובים התבססו גם על מחקרים שבחנו דפוסי טעינה מזדמנת של משאיות בינוניות וכבדות, כגון, Electric Medium- and Heavy-Duty Vehicle Charging Infrastructure Attributes and Development, NREL, 2024.

סך ההכנסות מהשוק הזמין לטעינה חשמלית עד שנת 2030

שוק כלי הרכב הפרטיים והאוטונומיים – הערכה למספר הכולל של כלי רכב על הכביש עד שנת 2030



שוק הטעינה לרכבים חשמליים פרטיים (Passenger EVs):

על פי הערכת ה-IEA⁹² מספר רכבי הנוסעים החשמליים בעולם, כולל פרטיים ושיתופיים, צפוי להגיע לכ-28 מיליון עד שנת 2030.⁹³

כדי לקבוע את מקדם המכירות לטעינה ששימש להערכת ה-TAM בחנו תחילה את שיעור הנהגים הפרטיים של רכבים חשמליים שלהם גישה לטעינה ביתית ברמה הגלובלית. אומדן זה נגזר מחישוב ממוצע של נתונים זמינים משלושה שווקים מרכזיים: סין,⁹⁴ אירופה⁹⁵ וארה"ב.⁹⁶

החברה מעריכה כי אימוץ טעינה אלחוטית יתמקד בעיקר ברכבים חשמליים מלאים (BEV) החדשים ביותר על הכביש, כלומר רכבים שיימכרו בשנת 2030 בלבד, שבעליהם צפויים יותר לאמץ שיטות טעינה חדשות.

רכבים אוטונומיים (AV):

מספר הרכבים האוטונומיים בשנת 2030 מוערך בכ-3.6 מיליון. אומדן זה מבוסס על מקורות שונים המצביעים כי אחוז מסוים ממכירות הרכבים החשמליים צפוי לכלול יכולות נהיגה אוטונומית מתקדמות ברמה L3+, כאשר לפי גולדמן-זאקס מדובר בכ-10%⁹⁷ ולפי מקינזי בכ-12%⁹⁸ לפירוט ראו הערה.⁹⁹

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

⁹² Global EV Data Explorer, IEA, 2025

⁹³ ספירה זו מתייחסת למספר רכבי הנוסעים הצפויים להימכר בשנת 2030 בלבד, בהתאם להערכות ה-IEA, זאת בניגוד לשיטת החישוב שיושמה עבור סגמנטים של ציי רכב מסחרי, שבה נלקחו בחשבון מכירות בשנים 2028-2030. היקף זה משמש בסיס להערכת פוטנציאל מכירות יחידות הטעינה בסגמנט זה. ההערכה בוצעה באמצעות החלת מקדם התאמה של "גישה לטעינה ביתית" על גודל הצי הכשיר. מקדם זה משמש להערכת שיעור הנהגים שבפועל יכולים להתקין פתרון טעינה ביתי, ובהתאם להעריך את פוטנציאל הביקוש ליחידות טעינה אלחוטיות בסגמנט זה.

⁹⁴ מקדם זה מבוסס על נתוני סקרים בשווקי EV מרכזיים ומשקף את שיעור הנהגים שלהם גישה לטעינה ביתית כולל טעינה פרטית וטעינה משותפת בבנייני מגורים: The EV Driver Survey 2025: Insights from 3,900 European EV owners across ten countries, LCP Delta

⁹⁵ China tops our Index as it continues to enhance its impressive e-mobility ecosystem, Roland Berger, 2025

⁹⁶ Lane Clark & Peacock Delta (LCP), 2025

⁹⁷ Global EV Outlook, Charging electric light-duty vehicles

⁹⁸ IEA, 2025

⁹⁹ Partially autonomous cars forecast to comprise 10% of new vehicle sales by 2030, Goldman Sachs, 2024

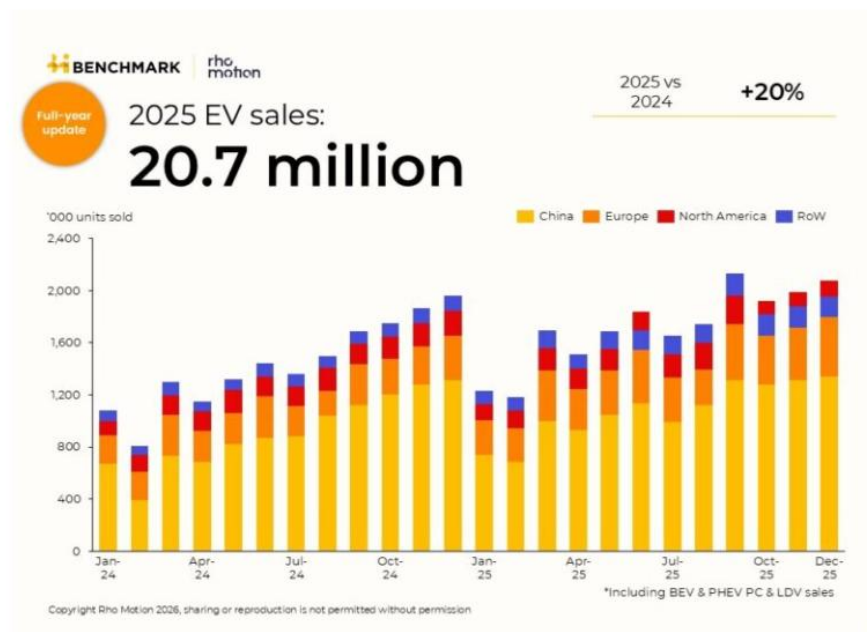
⁹⁹ בהנחה שחלק הקרוב לקצה העליון של ההערכות (כ-12%) מצי רכבי הנוסעים על הכביש בשנת 2030 יכלול יכולות נהיגה אוטונומית, מדובר בכ-3.6 מיליון רכבים אוטונומיים מתוך צי כולל של כ-28 מיליון רכבי נוסעים.

הרכבים החשמליים, מתבסס בעיקרו על הערכות ואמדנים סובייקטיביים של החברה על בסיס הנתונים המצויים בידיה למועד זה. מבלי לגרוע מהאמור, כל ההנחות ו/או האמדנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמדנים ומהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים.

8.3. שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיות

בשנת 2024 נמכרו ברחבי העולם כ-16.7 מיליון רכבים חשמליים.¹⁰⁰ בשנת 2025, עלו המכירות ל-20.7 מיליון רכבים חשמליים בקטגוריית רכבי נוסעים פרטיים ורכבים מסחריים קלים. נתון זה משקף צמיחה של כ-20% לעומת השנה הקודמת,¹⁰¹ ומצביע בהתאם לנתונים ממקורות שונים על המשך מגמה עולמית של גידול במכירות רכבים חשמליים.¹⁰²

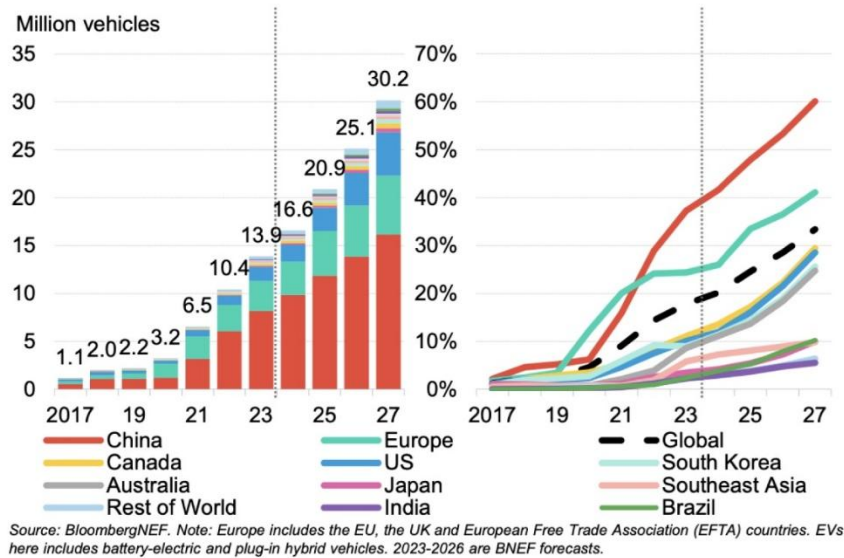
Snapshot electric vehicle sales in 2025 vs 2024:



בנוסף, מכירות רכבי הנוסעים החשמליים צמחו מ-13.9 מיליון בשנת 2023 ל-20.9 מיליון בשנת 2025, נתון המשקף שיעור צמיחה שנתי ממוצע (CAGR) של כ-22.6% בין השנים 2023–2025.¹⁰³

¹⁰⁰ The Driven, Nov 2024, Global EV sales are heading for record 16.7 million sales in 2024, despite reports of slowdown.
¹⁰¹ Global EV sales reach 20.7 million units in 2025, growing by 20%, Benchmark Minerals, 2025
¹⁰² Global Plug-In Car Sales Passed 20 Million In 2025, But The U.S. Lost Steam, InsideEvs, 2026
¹⁰³ Electric Vehicle sales forecast to hit 30 million by 2027 as global adoption accelerates, EV Boosters, 2024

Global near-term passenger EV sales and share of new passenger vehicle sales, by market



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.

בשנה האחרונה, עולם סוללות הרכב החשמלי עבר מפיתוח לייצור ראשוני של טכנולוגיות חדשות, כאשר הדגש עבר משיפור הטווח של הסוללות להוזלת עלויות וקיצור זמני טעינה.

בשנת 2025, הפכו סוללות LFP (ליתיום-ברזל-פוספט) לטכנולוגיית הסוללות הצומחת ביותר בשוק הרכב החשמלי, עם עלייה חדה בביקוש ואף עקיפה של סוללות מבוססות ניקל בפריסתן.¹⁰⁴ דחיסת עלויות והמעבר הגובר לסוללות אלו הפכו למגמה מרכזית בשרשרת הערך של הרכבים החשמליים, והגבירו את התחרות במחירים ואת הלחץ על יצרני הרכב, יצרני הסוללות והספקים להתאים את האסטרטגיות העסקיות שלהם.¹⁰⁵

לעומתן, סוללות נתרן-יון רשמו התקדמות כחלופה מבטיחה, במיוחד ליישומים רגשי-עלות או נישתיים, אך טרם הוטמעו בהיקף דומה לסוללות LFP ברכבים חשמליים בשוק המרכזי (Mainstream).¹⁰⁶

¹⁰⁴ Why LFP Became The Dominant EV Battery Chemistry In 2025, Insideevs, 2026
¹⁰⁵ Lithium-Ion Battery Pack Prices Fall to \$108 Per Kilowatt-Hour, Despite Rising Metal Prices, BloombergNEF, 2025
¹⁰⁶ Sodium-Ion Batteries as LFP Alternatives for Affordable EVs, Autotraders, 2025

המגמה הבולטת ביותר היא השקעה של חברות בפיתוח סוללות הנתרן-יון (Sodium-ion) המציעות חלופה זולה ובטוחה יותר לליתיום ומתפקדות היטב גם בקור קיצוני.¹⁰⁷ במקביל, טכנולוגיית ה-Semi-Solid State (מצב מוצק למחצה) החלה להופיע בדגמי ייצור סדרתיים, מה שמאפשר צפיפות אנרגטית גבוהה יותר וטווחי נסיעה שחוצים את רף ה-1,000 ק"מ. בנוסף, חל זינוק משמעותי במהירות הטעינה בזכות מעבר רחב לארכיטקטורת 800V, המאפשרת טעינה של הסוללה מ-10% ל-80% בתוך 33 דקות,¹⁰⁸ בעוד יצרניות מובילות כמו CATL ו-BYD ממשיכות לשכלל את מבנה התא (Cell-to-Pack) כדי למקסם את ניצול השטח ברכב.

תחום הנעה באמצעות אנרגיית מימן מהווה אלטרנטיבה להנעה באמצעות סוללות. כיום מחיר הנסיעה באמצעות הנעת מימן גבוהה משמעותית מהנעה באמצעות חשמל. בעיות בטיחות באחסנה והובלה של מימן, וכן אתגרים כלכליים וטכנולוגיים בתחום אחסון המימן¹⁰⁹ המגבילים את אימוצו הרחב, מהווים חסם נוסף אשר מושקע בו מאמץ רב.

על רקע אתגרים אלה, נראה כי חברת סטלנטיס ביטלה את תוכנית הרכב המימני שלה בשל תשתיות מוגבלות וכדאיות כלכלית נמוכה, מהלך המדגיש את הרוח הנגדית המשמעותית לכדאיות השוקית של מימן בטווח הקצר.¹¹⁰

עם זאת, במקביל להתפתחויות אלה, יצרניות רכב מובילות ממשיכות לפתח גם רכבים חשמליים מבוססי תא דלק (FCEV) המשתמשים במימן כדלק, ובהם דגמים של טויוטה, הונדה, יונדאי, פורד ועוד.¹¹¹

יהיו אשר יהיו החידושים או ההתקדמויות בתחום חומרי הסוללה או טכנולוגיות הסוללה השנה או בשנים הקרובות, בסופו של דבר, סוללות יידרשו לפתרון טעינה משלים.
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, העשויים להקנות לה יתרון בתחום הטעינה האלחוטית. החברה מחזיקה גם באמצאות נוספות אשר חלקן יעוגנו כפטנטים וכסימני מסחר (בכפוף לבחינה), וכן זכויות יוצרים וסודות מסחריים, והחברה פועלת על מנת להגן ולאכוף את זכויות הקניין הרוחני שלה בטריטוריות 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.

China's CATL claims to beat BYD's EV battery record with longer range on a 5-minute charge, CNBC, 2025¹⁰⁷
BYD, 2025¹⁰⁸

Hydrogen in transport: a review of opportunities, challenges, and sustainability concerns, Royal Society of Chemistry, 2025¹⁰⁹
Stellantis Scraps Hydrogen Vehicle Program, The Wall Street Journal, 2025¹¹⁰

Incremental Purchase Cost Methodology and Results for Clean Vehicles, U.S. Department of Energy, 2025¹¹¹

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 2025, 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-6-5474 אשר עוסקים בהעברת אנרגיה אלחוטית לצורך טעינה של רכבים חשמליים, וכן IEC 61980/-4/-5/-6 ו-3/J2954 SAE 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.

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. 10¹¹². 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, גהות ובריאות בעבודה); וכן, בהמשך לדוח מיידי של החברה מיום 23 בפברואר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-012116), הנכלל 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, 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.

נכון למועד הדוח, החברה נוטלת חלק במספר ועדות עבודה כדי לקדם פיתוח סטנדרטים בינלאומיים שיאפשרו העברת כוח אלחוטי סטאטי ודינאמי לטעינת רכבי EV, כולל: ISO 5474-4-ISO 5474-6; (רכבים בינוניים-כבדים); SAE J2954/2 עבור רכבי EV כבדים; ו- SAE J2954/3 (WPT דינאמי).

נכון למועד דוח זה, מוצרי החברה, תואמים, בין היתר, לתקני WPT המרכזיים שלהלן: (א) IEC 61980-3; 1; (ב) IEC 61980-3; (ג) ISO 5474-6; ו- (ד) ISO 5474-4: 2025.

¹¹² Regulation No. 10 הוא התקן הבינלאומי של האומות המאוחדות (United Nation) לתאימות אלקטרומגנטית. התקן עוסק באימוץ מרשמים טכניים אחידים לכלי רכב גלגליים (Wheeled Vehicles), ציוד וחלקים הניתנים להתאמה ו/או לשימוש בכלי רכב גלגליים כאמור, ובתנאים להכרה הדדית באישורים הניתנים על בסיס מרשמים אלה.

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 CONSTRUCTION ועוד. ניסויים שבוצעו בכביש בשנת 2025 הראו שהמערכת הראתה עמידות תוך הפעלה בתנאי סביבה של כביש ראשי בעל עומסי תנועה.

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 ערכת Aftermarket שתאפשר התקנה מהירה של המקלט על כלי רכב קיימים מסוגים שונים (להרחבה, ראו סעיף 25.125.116.3.8 להלן).

המשך לאמור בסעיף 10.2.8 להלן, בדבר שיתוף הפעולה עם חברת STRABAG, בשנת 2026, החברה צפויה להמשיך לפעול לפיתוח וקידום פתרון שיפשט את ההתקנה של עמדות חניה לרכבים כבדים במגרשי אספלט ובטון, בין היתר, לטובת דרישות השוק באירופה, וכן בטרטוריות נוספות לרבות ארה"ב וישראל.

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 ובצרפת, וכן התקשרה עם יועצים וספקים חיצוניים בתחומים שונים, וזאת על מנת לעמוד ביעדי המחקר והפיתוח שהציבה לעצמה, ואבני הדרך שסימנה לעצמה להתקדמות במסחר 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, ממשיכה החברה להתקשר עם ספקים חדשים, בעיקר בתחומים של ה-PCBA והמכניקה, על מנת להוזיל מחירים, להגדיל את כושר היצור 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.

ביום 26 בינואר 2026, התקשרה החברה בהסכם מחייב עם Seamless Energy Technologies GmbH, חברה המתמחה בפיתוח ידע ייצור ותהליכי ייצור מתקדמים, ובפרט בתחום ההנדסה, ההקמה, ההפעלה והתחזוקה של קווי ייצור לרכיבים להעברת אנרגיה אלחוטית ("סימלס"), שיאפשר הקמת מערך ייצור גלובלי של סלילי הטעינה. החברה רואה בהתקשרות עם סימלס נדבך מהותי במימוש אסטרטגיית הצמיחה שלה ובבניית תשתית ארוכה טווח לייצור תעשייתי רחב היקף של מוצריה מה שצפוי להעניק לה גמישות תפעולית, הוזלה בעלויות הייצור והשילוח, פריסה גלובלית של אתרי ייצור והפחתה בתלות בספקים נקודתיים. לפרטים נוספים ראו דוח רבעון שני של החברה לשנת 2025 מיום 28 במאי 2025 ודיווח מיידי מיום 27 בינואר 2026 (מס' אסמכתא: 2025-01-038537 ו-2026-01-010044, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

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 בתחום התחבורה החשמלית בשווקי היעד הפוטנציאליים של החברה, דורש אף הוא מימון. כך גם ביחס לפעולות 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 טכנולוגיית טעינה אלחוטית (כמפורט בסעיף 8.6.5 לעיל), מאמצי החברה בכלל בתחום התקינה והרגולציה, ובפרט הסכם החברה עם טויוטה ודנסו, במסגרתו פועלים הצדדים 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 ובמרבית משוקי היעד נדרש שותף אסטרטגי המסוגל לשתף 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 16.3 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 סטאטיים - בעיקר בנושא טעינה מהירה (Fast Charging), אמצעי טעינה חוטיים לטעינה תוך כדי נסיעה (דינאמיים), אמצעי טעינה אלחוטיים סטאטיים, ואמצעי אגירת אנרגיה חלופיים כגון מימן. להערכת החברה, ניתן לסווג את הטכנולוגיות המתחרות בטכנולוגיה אותה מפתחת החברה למספר קטגוריות:

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

בראיית החברה, קיימים מספר חסרונות לטעינה חוטית ביחס לטעינה אלחוטית. בין החסרונות העיקריים של טעינה חוטית סטאטית (למשל, בחניון לילה או עמדת טעינה) 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 הסטאטיות דורשות הקצאת שטח נדל"ן בדומה לעמדות תדלוק. הקצאת הנדל"ן מצמצמת את שטחי התמרון ואת מספר מקומות החניה הזמינים במסוף.
- (2) חיבור ידני: קיים סיכון תפעולי בכך שחיבור הכבל לשקע הטעינה ברכב לא יעשה כראוי וללא בדיקה ידנית שאכן זורם חשמל לסוללה. כתוצאה מכך, יתכן שהרכב לא יהיה מוכן לפעילות בתחילת היום.
- (3) גודל: ככל שמתח הטעינה גדל כך גדל גם עובי כבל הטעינה ומשקלו. כתוצאה מכך, גדל גם הקושי הפיזי בהפעלתו ובמרווח התפעול הנדרש לשם כך.
- (4) בלאי ושחיקה: קיים בלאי בחיבורים הפיסיים לרכב ובכבלי הטעינה. כמו כן, קיים חשש מקריעת כבלים ומפגיעה פיזית בעמדות הטעינה במהלך תמרוני רכבים במסוף.
- (5) נראות: מקבלי החלטות עירוניים נרתעים מריבוי עמדות טעינה פיסיות במסופי תחבורה ציבורית הממוקמים בלב הערים, משיקולים של נראות המרחב העירוני.
- (6) חיבור לרשת החשמל: העלויות הכרוכות בפריסת רשת חשמל התומכת בעמדות טעינה הן גבוהות ומורכבות ואף עשויות להעמיס 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, בעוד שעמדות טעינה מהירות מסוג DC יכולות לספק עד כ- 350 קילוואט.¹¹³
- (10) פגיעות ממעשי וונדליזם: תשתיות טעינה קוויות, במיוחד עמדות ציבוריות, חשופות למעשי וונדליזם כגון חיתוך כבלים, השחתת מחברים, ואף גניבת רכיבים חשמליים. פגיעות אלו גורמות להשבתת העמדות, מחייבות תיקונים תכופים ומגדילות את עלויות התחזוקה לאורך זמן.

¹¹³ Charger Types and Speeds, U.S. Department of Transportation, 2025.

(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 סטאטית 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) מעשי ונדליוז: כיוון שאין כל חלקים גלויים של הטכנולוגיה האלחוטית, היא מוגנת יותר מפני פגיעת מעשי ונדליוז.

(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 סטאטית לטעינה אלחוטית סטאטית בחניונים תפעוליים ומסופי תחבורה ציבורית (טבלה זו אינה מתייחסת לטכנולוגיית טעינה קווית אולטרה-מהירה, 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	בחניוני 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 סטאטית במגוון אזורים (Opportunity charging).
הספקי טעינה (לעמדה)	150 קילוואט בעוד שעמדות טעינה מהירות מסוג DC מספקות 350 קילוואט ¹¹⁴ .	עד 240 קילוואט (ליחידת ניהול), עד 300 קילוואט במערכות מבוססות טכנולוגיית IEV.
פגיעות ממעשי וונדליזם	חשופות לוונדליזם כגון חיתוך כבלים, השחתת מחברים, ואף גניבת רכיבים חשמליים.	כיוון שאין 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.
השפעה על סוללה	אינה מאפשרת שימוש בסוללות קטנות יותר, ובטעינה מהירה מאוד עשויה להאיץ את בלאי הסוללה.	טעינה תוך כדי תפעול מאפשרת להקטין גודל (ומשקל) סוללה, להוזיל את עלות הרכב, ולשפר את יעילותו האנרגטית.

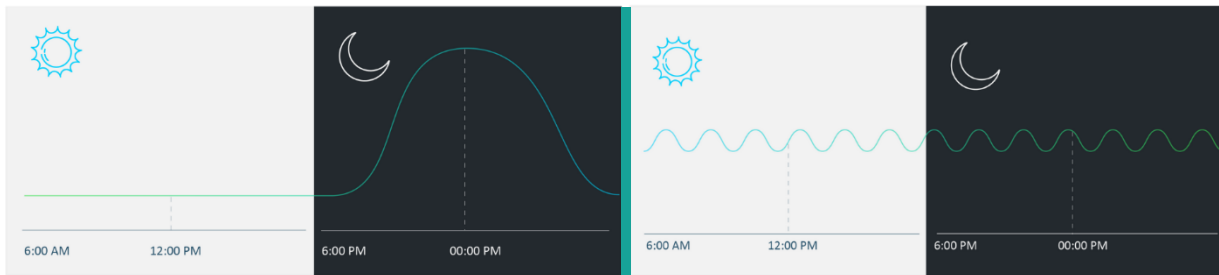
על אף השינויים המבניים והשקעת המשאבים הראשונית הנדרשת, בין היתר לצורך פיתוח הטכנולוגיה עצמה והטמעתה הכרוכה במשאבים משמעותיים, ובהם משאבים תשתיתיים, להערכת החברה מערכת טעינה אלחוטית מספקת פתרונות לרבים מהאתגרים העומדים בפני מתכנני מתקנים התפעוליים, גורמי התפעול ומקבלי החלטות העירוניים.

בהמשך לטבלת ההשוואה בין טעינה חוטית לטעינה אלחוטית, אחד מיתרונותיה של הטעינה האלחוטית (בין אם דינאמית, סטאטית או סמי דינמית) 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 סטאטי (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

U.S. Department of Transportation, Charger. Types and Speeds ¹¹⁴

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

טעינה קווית אולטרה-מהירה

הביקוש לחשמל מטעינה ציבורית מהירה צפוי לגדול באופן משמעותי עד שנת 2035, פי 10 באירופה ופי 15 בארה"ב ובקנדה.¹¹⁵ במקביל, באירופה נרשמת ירידה בניצול עמדות טעינה מהירה, שכן הפריסה מקדימה את קצב אימוץ הרכב החשמלי — דבר המדגיש את הצורך בתכנון תשתיות מדויק ויעיל.

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).¹¹⁶ 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 להבנת החברה, הטעינה הקווית המהירה, נותנת מענה מוגבל לצרכי הטעינה של ציי רכבים ושל רכבים פרטיים, המאופיינים בחסמים טכנולוגיים, כלכליים ותפעוליים, והכל כפי שמפורט להלן:

- **צריכת חשמל גבוהה:** טעינה מהירה, כמוצג בפרסומים, דורשת חיבור חשמל עצום, שאינו ניתן לניהול יעיל. הכנסת טעינה בהספקי מגה וואט, במיוחד עבור ציי רכב כבדים, צפויה להחריף את החששות מעומסי רשת וממגבלות חיבור, ולהדגיש את הצורך בפתרונות טעינה שמפחיתים את התלות בשדרוגי רשת מקומיים.¹¹⁷ 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.

¹¹⁵ BNEF Summit San Francisco (presentation PDF), 2026
¹¹⁶ BYD Super e Platform Technology Launch and Han L and Tang L Pre-sales, Weibo
¹¹⁷ BNEF Summit San Francisco (presentation PDF), 2026

- **עלות שימוש גבוהה :** 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 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 המהירה 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 המהירה 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 כלכלית. אפקט זה אף משמעותי יותר בשוק התחבורה הציבורית, במשאיות ובציי 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 וציי 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, ונדליזם 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 המהירה 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 מהעתידי 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. לפי המידע הקיים בחברה מתוך מכרזים ומפגשים עם לקוחות, נראה כי טכנולוגיה כזאת יכולה להיות רלוונטית למספר מצומצם של שימושים בעיקר במרחקים קצרים בשטחים תפעוליים. לפרטים על התחרות בתחום, ראו סעיף 12 להלן.

8.9.3. טעינה מהירה סטאטית אוטומטית במגע (Pantograph)

למיטב ידיעת החברה, טכנולוגיה זאת מהוות מוצר תחליפי לטעינת רכבי תחבורה ציבורית בתחנות סוף מסלול וחניוני לילה. על פי המידע המצוי בידי החברה, הטכנולוגיה סובלת מעלות הקמה גבוהה, ועלות תחזוקה גבוהה בשל בלאי של חלקים נעים, דורשת הכנה מורכבת להתקנתה, ובדומה לטעינה חוטית מהירה היא דורשת חיבור חשמל גדול ויקר. כמו כן, היא איננה מהווה תחליף לטעינה תוך כדי תנועת הרכב. בנוסף, טכנולוגיה זאת איננה מאפשרת שימוש גמיש לכלי רכב שונים בגודלם הפיסי כדוגמת אוטובוסים, ואנים, רכבים פרטיים ומשאיות.

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

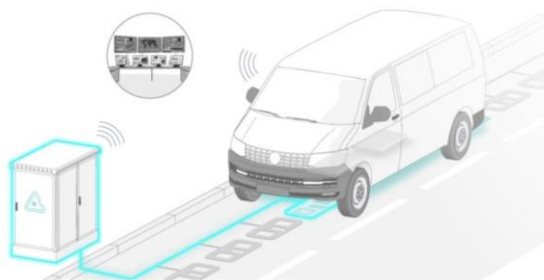
הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי הצלחת שיווק המוצרים ו/או אי הצלחת שיתופי 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

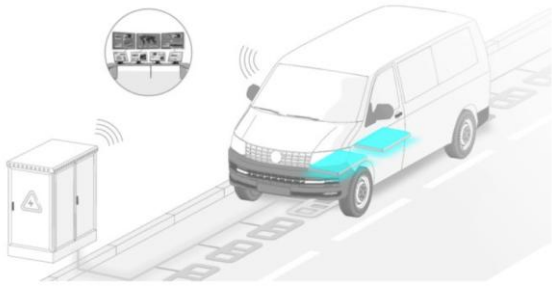
נכון למועד הדוח, החברה עוסקת במחקר ופיתוח של מערכות טעינה אלחוטיות לרכבים חשמליים, הכוללות פתרונות טעינה סטאטיים, סמי דינאמיים ודינאמיים לרכב חשמלי, ובפיתוח מוצרים משלימים, כמפורט בסעיף 16.1 להלן. החברה בבסיסה הינה חברת טכנולוגיה ורוב עובדיה מתמקדים בפעילות המחקר והפיתוח. מוצרי החברה הינם פרי פיתוח ארוך 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, ומשתתפת ואף מובילה בוועדות תקינה במגוון 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 סביבה ותחזוקה שוטפת מינימלית. הטכנולוגיה של החברה מבוססת על אינדוקציית תהודה בין שני סלילי נחושת, המאפשרת העברה אלחוטית של אנרגיה. קטעים מתחת לכביש מכילים סלילי נחושת, המשמשים כסלילים ראשיים. מקלטים המותקנים ברכבים מכילים גם כן סלילי נחושת, המשמשים כסלילים משניים. 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.



כל מקטע הכולל את יחידות הטעינה בקרקע הוא באורך של מטרים ספורים, ומסודר במקטעים קבועים, וניתן לשלוט בכל קטע בנפרד. יחידת התקשורת מנהלת את התקשורת בין הרכבים למערכת לצורך זיהוי, פתיחת ערוץ אנרגיה, והפעלת הטעינה, ויכולה להיות ממוקמת מעל או מתחת לפני השטח.

ברכבים מותקנים מקלטים בגחון הרכב, ויחידת ניהול המחוברת למחשב הרכב. הטעינה מתרחשת אך ורק כאשר המקלטים ברכב נמצאים מעל הסלילים שבקרקע ומשדרים אליהם בקשת אנרגיה.



מערכות החברה מבוססות על אותה טכנולוגיה של העברת אנרגיה באמצעות השראה אלקטרומגנטית בין סלילי נחושת המותקנים מתחת לקרקע, לבין מקלטים מבוססי סלילים המותקנים בגחון הרכב. בשתי המערכות נשמר עקרון ההפעלה, שלפיו אנרגיה עוברת רק כאשר המקלט נמצא מעל הסליל ומוכן לקבל אנרגיה. בכל מצב אחר המערכת היא פסיבית.





9.2. מוצרי החברה

עם הרכישה של IEV כאמור בסעיף 1.2 לעיל, לחברה יש שני קווי מוצרים נפרדים ועצמאיים, אשר נותנים מענה שלם לצרכי השוק השונים באשר לפתרונות טעינת רכבים. שני קווי המוצרים מושתתים על אותם עקרונות: טכנולוגיה של העברת אנרגיה באמצעות השראה אלקטרומגנטית בין סלילי נחושת המותקנים מתחת לקרקע, ומקלטים מבוססי סלילים המותקנים בגחון הרכב. בשתי המערכות נשמר עקרון ההפעלה, שלפיו אנרגיה עוברת רק כאשר המקלט נמצא מעל הסליל ומוכן לקבל אנרגיה. בכל מצב אחר המערכת היא פסיבית.

9.2.1. קו המוצרים הגמיש (Dot-Line-Dash) מבוסס על הטכנולוגיה שפותחה בחברה טרם רכישת IEV, ומאפשר שימוש מגוון באמצעות אותם המקלטים ברכב, טעינה בחניה (Dot), בעצירה רגעית (Dash) או בנסיעה רצופה (Line). המערכת תומכת ב-1 עד 7 מקלטים אשר מותקנים בגחון הרכב בתצורה טורית. מספר המקלטים מותאם לאורך הרכב הפיזי ולצרכי האנרגיה שלו. לדוגמה, ברכב פרטי יותקן מקלט בודד, ברכב מסחרי מקלט אחד או שניים, באוטובוס עירוני שלושה, באוטובוס מפרקי ארבעה עד חמישה, ובמשאית כבדה ניתן להתקין עד שבעה מקלטים. המערכת כוללת יחידת ניהול המתקשרת עם מחשב הרכב, מקבלת ממנו הודעות פיקוד ומנהלת את הפעלת המקלטים בהתאם. בדור הנוכחי, מקלט מסוגל להגיע להספקים של עד 30 קילוואט בטעינה ממושכת (חניית לילה) או 40 קילוואט בחניה קצרה (כגון תחנת סוף מסלול), עד 35 קילוואט בעצירה קצרה, ועד 70 קילוואט בנסיעה.

9.2.2. קו המוצרים בהספק גבוה (Ultra Dot) מבוסס על הטכנולוגיה שפותחה ב-IEV. מוצרים אלו מאפשרים טעינה בהספקים גבוהים במיוחד בחניה בלבד. גם כאן הטעינה מתבצעת באמצעות מקלטים המותקנים בגחון הרכב בתצורות של 1 או 2 (בטור או במקביל), 4 (מטריצה 2X2) ואף 6 (מטריצה 2X3). באופן דומה, כמות המקלטים נקבעת בהתאם לגודל הפיזי של הרכב ולצריכת האנרגיה שלו. גם כאן, המערכת כוללת יחידת ניהול המתקשרת עם מחשב הרכב ומנהלת את הפעלת המקלטים בהתאם. המוצרים מאפשרים גם טעינה בחניית לילה בהספק מופחת בשימוש חלקי של המקלטים, וגם טעינה מזדמנת (כגון תחנות סוף מסלול) בהספק מירבי. בדור הנוכחי, מקלט בודד מאפשר טעינה בהספק של עד 75 קילוואט. כיום המוצר זמין למכירה בצפון אמריקה בלבד.

אלקטריאון היא מעצמת טעינה אלחוטית עם קו מוצרים מלא ומקיף

<p>electreon dot</p> <p>עד 160 kW</p>  <p>טעינה סטטית בלילה או במהלך השבתה מתוכננת</p> <ul style="list-style-type: none"> • יעילה ופשוטה • עמידה לתנאי מזג אוויר • עמידה בפני ונדליזם • טעינה בהספק של 30-40 קילוואט לכל מקלט 	<p>electreon Ultra DOT</p> <p>עד 300 kW</p>  <p>טעינה אולטרה-מהירה</p> <ul style="list-style-type: none"> • מ 75 קילוואט עד 300 קילוואט <p>INDUCTEV by electreon</p>	<p>electreon dash</p> <p>עד 140 kW</p>  <p>טעינה מזדמנת בתחנות מפתח במהלך זמני עצירה קצרים</p> <ul style="list-style-type: none"> • גמישות גבוהה יותר • מפחיתה את התלות בסוללה • מבטיחה פעילות רציפה • טעינה בהספק של 35 קילוואט לכל מקלט 	<p>electreon line</p> <p>עד 280 kW</p>  <ul style="list-style-type: none"> • טעינה דינמית תוך כדי נסיעה בכבישים עם מקטעים מוטמעים • אין צורך בעיצורת טעינה • פעילות רציפה ללא הפסקות ממושכות • טעינה בהספק של עד 70 קילוואט לכל מקלט
---	--	--	--

עם פלטפורמה מבוססת נתונים לניהול חכם של רכבים חשמליים ופתרונות טעינה

electreon

9.2.3. מיקוד ומוצרים בפיתוח

בהמשך לאמור בסעיף 1.11 לדוח רבעון 2 של החברה לשנת 2025, בדבר יישום תכנית למיקוד עסקי, החברה עדכנה על מיקוד בפיתוח מוצרים קרובים להבשלה (כגון, מערכת טעינה לרכבים כבדים (HD)), ומערכת טעינה לרכבי נוסעים (PV), ובמקביל השקעה בפיתוחים אסטרטגיים (כגון, מערכת ייעודית לשוק הפרטי (B2C) של רכבי הנוסעים).

9.2.3.1. מוצרי Dot-Dash-Line: בקו מוצרים זה החברה ממשיכה להשקיע מאמצי פיתוח כדי לשפר את ההספק המקסימלי, בדגש על התרחישים הסטאטיים (חניה ממושכת וקצרה) במטרה להעלות את ההספקים ב-50%. יחד עם זאת, החברה משקיעה גם בשיפור השימושיות במוצרים, ובפרט באפשרות לתמוך בדיוק חניה גמיש יותר.

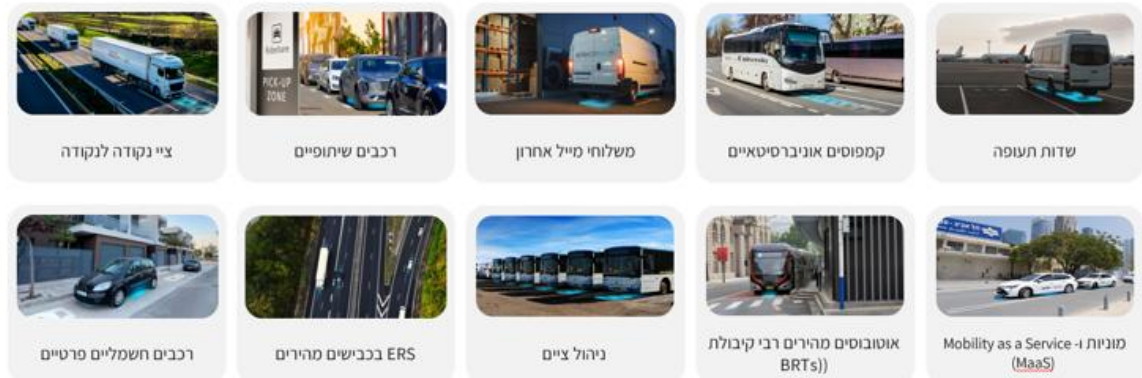
9.2.3.2. מוצרי Ultra Dot: בקו מוצרים זה החברה ממקדת את המאמצים בהפחתת עלויות המוצר ושיפור העמידות שלו לטעינה ממושכת. כמו כן, החברה פועלת לאפשר הצעת המוצרים הללו גם ללקוחות אירופיים. החברה רואה פוטנציאל רב בהצעת מוצר בהספקים גבוהים באירופה, אשר יתחרה במוצרים בטכנולוגיית Pantograph אשר כרוכים באתגרים מכאניים ובעלויות תפעול גבוהות.

9.2.3.3. Vehicle Aftermarket: החברה ממשיכה לפתח מוצרים שיאפשרו ללקוחות לאמץ את פתרונות החברה מהר יותר (Time to market) באמצעות פיתוח קיטים המאפשרים את התקנת מוצרי החברה ברכב, ללא צורך בהתאמות מצד היצרן, אשר מהוות לעתים גורם מעכב בהגעה לשוק.

9.2.3.4. Passenger Vehicle Charger: כחלק מאסטרטגיית החדירה למגזר רכבי הנוסעים (רכבים פרטיים, מוניות, רכב שיתופי וכו') החברה ממשיכה לפתח את מוצר הטעינה הביתית/משרדית, הכולל עמדת טעינה לרכב בודד בהספק של 10 קילוואט. מוצר זה נדרש על מנת לאפשר ליצרני הרכב לבחון את מוצרי החברה ולשלבם באסטרטגיית הטעינה שלהם. כמו כן, החברה רואה כאן הזדמנות לחדור לשווקים של Early Adaptors ולתרחישים נוספים, בהם טעינה אלחוטית מהווה יתרון משמעותי.

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 הערכות והאמדנים המפורטים לעיל (לרבות בעניין השלמת פיתוח מוצרי החברה, מועדי השלמה, ביצוע פיילוטים 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

שוק התחבורה הציבורית ברחבי העולם עובר בהדרגה להנעה באמצעים לא מזהמים, ורכבים חשמליים מהווים חלק משמעותי במעבר זה. עם זאת, מפעילי הציים נתקלים באתגרים תפעוליים, שכן טווח הנסיעה היומי הנדרש מאוטובוס עירוני נע בדרך כלל בין 250 - 350 ק"מ, בעוד שהאוטובוסים חשמליים מספקים לרוב טווח נסיעה אפקטיבי של עד כ-200 - 250 ק"מ בלבד.

טעינת לילה בלבד אינה מאפשרת מענה מלא לדרישות הטווח, ומנגד, רכישת אוטובוסים בעלי סוללות גדולות במיוחד כרוכה בעלויות גבוהות, דורשת הקמת תשתית חשמל משמעותית ויקרה, ובנוסף אינה פותרת את האתגר לאורך זמן, ככל שהסוללות מאבדות חלק מהקיבולת האפקטיבית שלהן. כמו כן, סוללה גדולה מפחיתה את היעילות האנרגטית של הרכב.



על רקע אתגרים אלו, החברה שואפת להציע פתרון טעינה מקיף, המותאם לצרכי הייחודיים של מפעיל הצי, לאחר ניתוח דרישותיו התפעוליות.

9.3.2. קמפוסים אוניברסיטאיים

אוניברסיטאות רבות מפעילות ציי תחבורה משלהן, הכוללים אוטובוסים ורכבים נוספים, הנעים במסלולים קבועים ברחבי הקמפוס. להערכת החברה, טעינה אלחוטית דינאמית, סמי דינאמית וסטאטית עשויה לספק מענה לצורכי הטעינה של רכבי הקמפוס תוך הפחתת העלות הכוללת לצי. פריסת תשתית טעינה לאורך מסלול הנסיעה תאפשר שימוש ברכבים המצוידים בסוללות קטנות יותר.



9.3.3. אוטובוסים מהירים רבי קיבולת (BRT)

מפעילי ציים אלו סובלים מבעיה דומה לזו של האוטובוסים העירוניים, ואף ביתר שאת. מאחר שאוטובוסי BRT נעים במסלול ייעודי, יש להם פחות הפרעות לתנועה, ועל כן הם צפויים לנסוע מרחק רב יותר בכל יום עבודה. בשל אופיו החזרתי והייעודי של המסלול, ניתן למקם באופן אסטרטגי קטעי כביש חשמליים לטעינה דינאמית וסמי-דינאמית במקטעים ספציפיים לאורך נתיב הנסיעה כדי לתמוך במספר רב של קווי BRT הנעים בנתיבים הקבועים המיועדים להם, ובכך להגדיל משמעותית את טווח הנסיעה היומי.



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

רכבים אלו מתאפיינים בכך שהם מבצעים נסיעות בטווחים קצרים יחסית, וכן בכך שהם אינם פועלים 24/7, מה שמאפשר להם זמן להיטען במרכזי הלוגיסטיקה או ההפצה. בנוסף, רציפי הטעינה הם בדרך כלל צפופים ועמוסי פעילות לוגיסטית, מה שמקשה על השימוש בטעינה חוטית וגורם לבעיות בטיחות בשימוש בה. להערכת החברה, הפתרונות הסטאטיים של החברה מתאימים במיוחד לפעילות רכבים מסוג זה, שכן הם יכולים להיטען בזמן העמסה או פריקת סחורה, או בזמן החנייה בסוף המשמרת. ליתרונות טכנולוגיית החברה ביחס לחלופות הזמינות בשוק, ראו סעיף 8.9 לעיל.



9.3.5 מוניות ו-MaaS (Mobility as a Service)

טווח נסיעה לא מספק הוא אחד החסמים העיקריים במעבר לרכבים חשמליים בסגמנט המוניות. מונית ממוצעת נוסעת ביום מרחק שעבורו הסוללה הסטנדרטית אינה תמיד מספקת, ובפרט תחושת הוודאות של הנהג ביכולתו לקבל את הנסיעה הבאה מושפעת מכך. קיימים מספר מודלים תפעוליים, ובהם מודל שבו נהג אחד מפעיל את הרכב, ומודל שבו מספר נהגים מפעילים אותו במשמרות. הקצאת זמן לטעינה

פירושה אובדן שעות יקרות שבהן ניתן לבצע נסיעות בתשלום. ומנגד, הפסקות קצרות רבות אינן מנוצלות לטעינה בהעדר תשתית זמינה ונוחה.

בנוסף, בערים רבות קיים קושי להתקין עמדות טעינה במקומות שבהם מוניות ממתינות, כגון, תחנות רכבת, מסופי תחבורה, ומוקדי בילוי ותעסוקה. בשל כך נהגים נאלצים לעתים לבצע טעינה במיקום מרוחק, דבר הפוגע ביעילות התפעולית.

להערכת החברה, הפתרון הסטטי והסמי-דינאמי של החברה יכול לספק מענה לצרכי הטעינה של נהגי המוניות ולהקל על המעבר להנעה חשמלית. כמו כן, להערכת החברה, עם התרחבות פריסת מקטעי הטעינה הדינאמיים שישמשו אוטובוסים, יוכלו גם מוניות ליהנות מאותה תשתית משותפת. כך תושג אופטימיזציה של זמני הטעינה והפחתה משמעותית, עד כדי ביטול של הצורך בעצירה ייעודית לצורך טעינה.



9.3.6. ציי נקודה לנקודה (P2P)

משאיות כבדות המספקות מטענים מנקודה לנקודה במסלולים קבועים או משתנים, למשל מנמל למרכז לוגיסטי או בין מרכזים לוגיסטיים, צורכות אנרגיה בקצב גבוה ודורשות סוללות בעלות קיבולת גדולה במיוחד לצורך פעילותן היומיומית. במקרים רבים, אף הסוללות הגדולות ביותר הקיימות כיום מתקשות לתמוך בדרישות התפעול היומיומיות של משאיות אלו. זמן הטעינה הארוך של הסוללות מגביל את טווח הנסיעה האפקטיבי של המשאית ומפחית את ניצולה התפעולי, ולכן מהווה אחד החסמים המרכזיים במעבר לצי משאיות חשמלים בתחום הזה. בערים גדולות הולכות ומוטלות מגבלות על כניסת כלי רכב מזהמים, ובפרט על כלי רכב כבדים, ולכן גוברת הדחיפה לשימוש במשאיות חשמליות. עם זאת, משאית הנוסעת מרחק רב ולאחר מכן נכנסת לעיר נדרשת לסוללה גדולה במיוחד כדי להשלים את משימתה.

החברה מציעה, בנוסף לטעינה סטטית כאשר המשאיות חונות, גם שילוב של טעינה סמי-דינאמית ודינאמית. טעינה סמי-דינאמית יכולה להתבצע כאשר משאיות נעות לאיטן, לדוגמה, בתור לכניסה לאזורי העמסה ופריקה. במקביל, ניתן לספק טעינה סטטית בזמן שהמשאיות מועמסות או נפרקות. בנוסף, ניתן לשלב טעינה דינאמית לאורך נתיבים קבועים המותאמים לצרכי הצי. באופן זה, המשאית זקוקה לסוללה המספיקה לתנועה בתוך העיר בלבד, ללא צורך בסוללה גדולה שתתמוך גם בנסיעות למרחקים ארוכים בכבישים בין-עירוניים.



9.3.7. שדות תעופה

קיים מגוון נרחב של רכבים חשמליים הפועלים בשדות התעופה ובהם ציי מוניות, וואנים, אוטובוסים ושטלים. שילוב בין טעינה דינאמית, סמי-דינאמית וסטאטית במיקומים אסטרטגיים ברחבי שדה התעופה יוצר תשתית טעינה משותפת, שממנה יכולים להנות כלל הציים הפועלים בשדה.



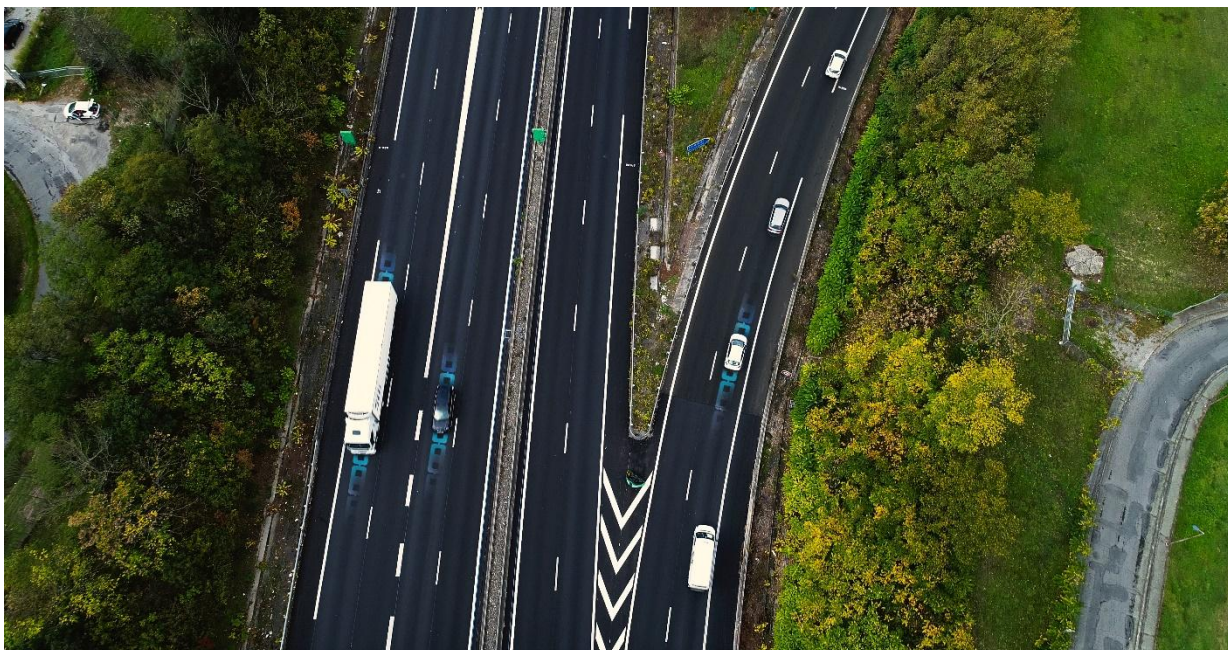
9.3.8. רכבים שיתופיים

בערים רבות, ובייחוד בערים צפופות שבהן זמינות מקומות החנייה מוגבלת, קיימים ציים הולכים וגדלים של רכבים שיתופיים. טעינה סטאטית במקומות החניה של רכבים אלו, יכולה לשפר את יעילות ונוחות השימוש עבור המשתמשים, בכך שהרכב יהיה טעון ומוכן לקראתם. הדבר עשוי להקל גם על מפעילי ציים אלה, שכן הטעינה תתבצע באופן אוטומטי ללא צורך בהשקעת משאבים תפעוליים נוספים.



9.3.9. כבישים מהירים (ERS)

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



“פער החניה הפרטית” מתאר את הפער ההולך ומתרחב בין נהגים היכולים לטעון בבית לבין אלו הנשענים על טעינה ציבורית. סקר שהתבסס על תפיסות וחוויות של נהגי רכבים חשמליים מצביע על כך שפער זה מהווה חסם משמעותי לאימוץ רכבים חשמליים, בשל עלויות גבוהות וחוסר ודאות בתמחור הטעינה הציבורית.¹¹⁸

בהמשך לכך, ממשלות במדינות ברחבי העולם מקדמות מדיניות לפיתוח פתרונות המדמים טעינה ביתית גם עבור נהגים שאין ברשותם חניה פרטית. בבריטניה, לדוגמא, דווח בשנת 2025 על קידום ממשלתי של פתרונות טעינה המאפשרים העברת כבל טעינה מבית פרטי אל רכב החונה ברחוב באמצעות תעלות ייעודיות במדרכות ציבוריות, על מנת לאפשר טעינה נגישה וזולה יותר גם ללא חניה צמודה.¹¹⁹

כמפורט לעיל, קיימת מגמה הולכת וגוברת של מעבר לשימוש ברכבים חשמליים, גם בקרב נהגים פרטיים של רכבי נוסעים. נכון למועד הדוח, דרך המלך לטעינת רכבים אלה 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, מעריכה החברה כי בטווח הבינוני תתאפשר התקנת המערכת על רכבים פרטיים לשימוש ציבור הנוסעים הרחב, במתכונת של Business to customer.

הפתרון ללקוחות רכב פרטי יכלול ערכת מקלט לרכב המאפשרת טעינה על כל תשתית החברה (סטאטית או דינאמית), וכן מטעביתי שניתן להתקין בסביבת מגורים או בסביבה משרדית.

בתוך סגמנט הלקוחות הללו, החברה מזהה שני תתי סגמנטים אשר צפויים לאמץ את הפתרונות מוקדם ביחס לאחרים:

- לקוחות פרימיום המעוניינים בחוויית טעינה משופרת ומוכנים לשלם עבור הנוחות.
- לקוחות בעלי צרכים מיוחדים המתקשים בתפעול עמדת טעינה חוטית, ועבורם הפתרון האלחוטי עשוי להסיר חסם משמעותי במעבר לרכב חשמלי.

¹¹⁸ ‘Charging Divide’ holding back fair transition to Electric Vehicles, EVA England, 2025
¹¹⁹ English councils urged to install pavement gullies for home charging of electric cars, The Guardian, 2025



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 האמזנים ו/או הנתונים המפורטים לעיל הינם בגדר תחזיות, הערכות ואמזנים המהווים "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על פרסומים פומביים שונים ובחלקם על הערכות החברה בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים הנמצאים בידי החברה למועד הדוח ואשר מועד התרחשותם, אם בכלל, אינו ודאי ואינו בשליטתה של החברה. הערכות אלה עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מכפי שהוערך על ידי החברה, כתוצאה מגורמים שונים, וביניהם אי עמידת החברה ביעדי הפיתוח ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך פיתוח המערכות שמפתחת החברה ו/או שיווק המוצרים ו/או גורמים נוספים אשר אינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון הנזכרים בסעיף 31 להלן.

10. לקוחות

10.1. במהלך שנת הדוח, החברה קידמה והרחיבה התקשרויות עם לקוחות ושותפים אסטרטגיים בשווקי היעד המרכזיים שלה, בעיקר בישראל, ארה"ב ואירופה, תוך הישענות על תשתית פעילות בינלאומית באמצעות חברות בנות שהוקמו בשנים קודמות. בין ההתפתחויות הבולטות מול לקוחות בשנת 2025: הרחבת שיתוף הפעולה עם אלקטרה אפיקים לפרויקט טעינה אלחוטית נוסף במסוף אבנת בפתח תקווה (בהמשך להצלחה במסוף ראש העין), קידום פרויקט הכביש החשמלי בצרפת במסגרת מיזם Charge as You Drive בשיתוף עם VINCI Autoroutes, וכן חתימת הסכם שיתוף פעולה עם Atlos לקידום יישומים תפעוליים בתחום התחבורה התעשייתית והאוטונומית.

בכל אחת מהטריטוריות בהן פועלת החברה, מיישמת החברה תוכנית חדירה עסקית הממוקדת בשוקי 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 ולוונטיים: 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. אלקטרה אפיקים – פרויקט ראש העין: בהמשך לעדכונים קודמים של החברה בדבר פעילותה עם חברת אלקטרה אפיקים כחלק מהפרויקט בראש העין, החברה עדכנה בדבר תוצאות וסיכום הפעלת מערכות החברה בפרויקט במהלך שנת 2024 וזאת בקשר עם 18 אוטובוסים אשר הופעלו כחלק מהפרויקט. (כאשר, נכון למועד הדוח, פועלים בפרויקט כ-30 אוטובוסים), תוצאות אשר מעידות לדעת החברה על מוכנות טכנולוגיית החברה לפריסה מסחרית רחבת היקף בציי תחבורה ציבורית. בנייתו שביצעה החברה למצב הסוללות באוטובוסים בתחילת יום העבודה במהלך הרבעון האחרון של שנת 2024, נמצא כי 92% מהאוטובוסים החלו את היום עם רמת טעינה של מעל 90%, מתוכם 85% בטווח שבין 96%-ל-100%, נתונים המעידים על שגרה תפעולית יציבה וטעינה לילית עקבית ואמינה, המבטיחה שהאוטובוסים יוצאים ליום העבודה כשהם ערוכים לפעולה מלאה לאחר שנטענו על ידי מערכת החברה. טעינה מזדמנת של האוטובוסים במהלך שעות הפעילות, דהיינו טעינה שמתבצעת באופן טבעי במהלך הפעילות השוטפת כאשר האוטובוס עוצר או נוסע בנקודות בהן הותקנה מערכת טעינה אלחוטית של החברה, ללא צורך בפעולה מיוחדת מצד הנהג או האוטובוס, תרמה בממוצע כ-4 מגה וואט שעה נוספים בכל חודש, שהובילו ליותר מ-100 שעות פעולה חודשיות נוספות של האוטובוסים. לפרטים אודות הפרויקט ראו דוחות מידיים מימם 5 במאי 2022, 22 בנובמבר 2023 ו-25 בספטמבר 2024 (מס' אסמכתאות: 2022-01-057976, 2023-01-105622, ו-2024-01-605612 בהתאמה), סעיף 16.3.9 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023, וכן סעיף 1.4.2 לדוח הרבעון השני של החברה לשנת 2025, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.2. אלקטרה אפיקים - פרויקט אבנת בפתח תקווה: ביום 2 באפריל 2025, חתמה החברה על הסכם עם חברת התחבורה הציבורית אלקטרה אפיקים בע"מ, לתכנון פריסה של מערכת טעינה אלחוטית

בפרויקט נוסף המופעל על ידי אלקטרה אפיקים ובבעלות משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, במסוף אבנת הצמוד לקניון הגדול בפתח תקווה. לאחר מכן, ביום 29 במרץ, 2026, חתמה החברה עם אלקטרה אפיקים על הסכם המסדיר את התקנת ופריסת מערכת הטעינה האלחוטית של החברה בפרויקט במסוף בתמורה לסכום כולל של כ-7.8 מיליון ש"ח, עבור שלב ההקמה. במסגרת ההסכם החברה תבצע עבודות הקמה של הפרויקט במסוף אבנת, לרבות פריסת מערכות החברה במסוף, התקנה של תשתית החשמל וכו' (ביחד, "עבודות ההקמה"). התמורה בגין ביצוע עבודות ההקמה עומדת על סך כולל של כ-7.8 מיליון ש"ח בתוספת מע"מ, אשר תשולם בהתאם לאבני דרך. פרויקט זה הינו המשך ישיר של הפרויקט אשר מבצעת החברה עם אלקטרה אפיקים בראש העין, ועל בסיס הצלחתו תוכננה פריסה נוספת של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה במסוף אבנת המשרת את צי האוטובוסים החשמליים של אלקטרה אפיקים במרחב זה, הפרויקט הינו חלק מהאסטרטגיה להקמת רשת טעינה עירונית אשר תתמוך בפעילות צי האוטובוסים החשמלי של אלקטרה אפיקים תוך הפחתת עלויות תפעול וניהול סיכונים מיטבי של התחבורה הציבורית במרחב זה הפרויקט כולל התקנת תשתיות טעינה אלחוטית 16 עמדות חניה במסוף, לרבות התקנת תשתיות טעינה גם באזורי העלאת והורדת נוסעים. התקשרות זו מהווה המשך ישיר והעמקה של שיתוף הפעולה המסחרי בין החברה לבין אלקטרה אפיקים, ולהבנת החברה משקפת את שביעות רצונה של אלקטרה אפיקים מהטכנולוגיה ומהפתרונות שמספקת החברה, וכן את האמון ביכולתה של החברה להוציא לפועל פרויקטים מקצה לקצה, משלב התכנון ועד למסירה מלאה ותפעולית. להערכת החברה, התקשרות חוזרת עם אותו מפעיל צי מהווה אינדיקציה לערך התפעולי שמפיקה אלקטרה אפיקים מהמערכת, וליכולת של החברה להשתלב בפעילות שוטפת של ציים חשמליים בהיקפים גדלים. אלקטרה אפיקים הינה אחת מחברות התחבורה הציבורית המובילות בישראל, המפעילה צי בהיקף של 1,200 אוטובוסים. החברה רואה בפרויקט זה חלק מתהליך מתמשך של העמקת פעילותה בתחום התחבורה הציבורית החשמלית, וביטוי לאסטרטגיה רחבה של ליווי מפעילי ציים בתהליכי חשמום מסופים ומעבר הדרגתי לציים חשמליים, תוך הטמעת פתרונות טעינה אלחוטית כחלק אינטגרלי מהתפעול היומיומי. להערכת החברה, פרויקטים מסוג זה תומכים בהמשך מסחור הטכנולוגיה ובהרחבת השימוש בה בפרויקטים נוספים בישראל ובעולם.

לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים של החברה מהימים 3 באפריל 2025 ו-30 במרץ 2026 (מס' אסמכתא: 024458-01-2025 ו-029275-01-2026), וכן סעיף 1.4.1 לדוח הרבעון השלישי של החברה לשנת 2025, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.3. התקשרות בהסכם אסטרטגי עם תאגיד DENSO לאספקת שירותי פיתוח: בהמשך למזכר ההבנות שנחתם בין הצדדים, החברה ותאגיד ("DENSO") DENSO Corporation חתמו ביום 26 במרץ, 2026 על הסכם המסדיר שיתוף פעולה ביניהם, אשר במרכזו החברה תספק שירותי פיתוח, בתמורה לסכום של כ-3 מיליון דולר (9.5 מיליון ש"ח), לכל היותר, לכל שנת הסכם למשך שלוש שנים, כלומר, סה"כ סכום של עד 9 מיליון דולר (עד 29 מיליון ש"ח). שיתוף הפעולה בין הצדדים צפוי להתמקד בפעילות פיתוח של רכיבים נלווים ומשלימים למערכות טעינה אלחוטית לרכב, ובכלל זה רכיבי "On-Board" המיועדים להטמעה הן ברכבים פרטיים והן ברכבים כבדים. החברה רואה בחתימה על ההסכם צעד נוסף בהעמקת הקשר האסטרטגי ושיתוף הפעולה עם DENSO, הנחשבת לאחד הספקים (Tier-1) המובילים בעולם בתעשיית הרכב. להערכת החברה, בחירתה של DENSO להמשיך ולהעמיק את פעילות הפיתוח המשותפת עם החברה משקפת את האמון בטכנולוגיית החברה וביכולותיה. החברה מעריכה כי התקשרות זו מהווה אבן דרך נוספת בהמשך העמקת היחסים בין הצדדים ומשפרת את

עמדתה של חברה בהעמקת שיתופי הפעולה עם יצרני רכב מובילים. החברה מאמינה ומקווה כי שיתוף הפעולה עם DENSO ימשיך להתרחב ולהתפתח גם בעתיד, כחלק מהמאמצים המשותפים לקדם את הבשלת פתרונות הטעינה האלחוטית לשוק הרכב הגלובלי. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים מהימים 14 בינואר, 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-006072 ו-2026-01-027766), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.4. פרויקט מוניות הקסטל בתל אביב: בהמשך למזכר ההבנות שנחתם בין החברה לבין מוניות הקסטל אגודה שיתופית בע"מ ("מוניות הקסטל"), ביום 8 בפברואר 2026 נחתם הסכם מחייב להפעלת מערך טעינה אלחוטית ראשון מסוגו בסביבה עירונית מסחרית. הסכם זה מהווה את ההתקשרות הראשונה של החברה במתכונת של "טעינה כשירות" (Charging as a Service), בכלל וכחלק מציי מוניות בפרט, במסגרתה תספק החברה פתרון כולל לטעינה אלחוטית של מוניות, בתמורה לתשלום חודשי קבוע (fixed fee) של מספר אלפי שקלים בגין כל מונית המשתתפת במערך. במסגרת מודל זה, תקים ותפעיל החברה, ועל חשבונה, את תשתיות הטעינה האלחוטית באתרים שנקבעו בהסכם בתל אביב, שבה הנהגים נוטים להמתין לנוסעים, וכך זמן ההמתנה מנוצל לטעינה תוך כדי שעות הפעילות ובכך מאריכה את טווח הנסיעה היומי, וכן תתקין החברה מקלטי טעינה אלחוטית במוניות החשמליות המשתתפות בפעילות. החברה רואה במודל Charging as a Service נדבך אסטרטגי להרחבת מספר המשתמשים על גבי תשתית קיימת, תוך צמצום חסמי כניסה לאימוץ הטכנולוגיה. בכוונת החברה להרחיב מודל זה גם בציי רכב נוספים, בישראל ובשווקים נוספים, בכפוף לתוצאות ההתקשרות הנוכחית ולהתפתחויות מסחריות ורגולטוריות. בהתאם להסכם, בשלב הראשון יכלול המערך צי של 3-5 מוניות חשמליות. ההסכם מחולק לשלבי תכנון, הרצה, והפעלה בסיסית ומלאה, הכוללים אפשרות כוללת ל-3 שנות פעילות. החברה מעריכה כי ההסכם ישמש בסיס להרחבת מספר המוניות והתשתיות בעתיד. ההסכם נועד לשמש בסיס להעמקת והרחבת שיתוף הפעולה בין הצדדים. החברה מעריכה כי הצדדים יהיו מעוניינים להמשיך ולהרחיב את שיתוף הפעולה, לרבות באמצעות הגדלת מספר המוניות המשתתפות במערך וכן הגדלת היקף תשתיות הטעינה האלחוטית בכפוף לעמידה ביעדים.

10.2.5. פרויקט בנמל תעופה Buffalo במדינת ניו יורק בארה"ב: ביום 31 בדצמבר 2025, חתמה Electreon Wireless Inc., החברה הבת בארה"ב, על הסכם לקבלת מימון מול רשות המחקר והפיתוח בתחום האנרגיה של מדינת ניו יורק ("NYSERDA"), לספק פתרון טעינה אלחוטית כולל עבור נמל התעופה הבינלאומי בבאפלו, ניו יורק. במסגרת ההסכם, החברה תספק פתרון טעינה מלא המשלב טכנולוגיה סטטית ודינמית כאחד. המערכת תכלול פריסה של מספר עמדות טעינה אלחוטיות סטטיות בנקודות העצירה של השאטלים, לצד מקטע טעינה דינמי המאפשר טעינה תוך כדי נסיעה, במטרה לאפשר רציפות תפעולית לצי של השאטלים החשמליים. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מיום 1 בינואר 2026 (אסמכתא מס': 2026-01-000172), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.6. פרויקט עם רשות התחבורה של מדינת פנסילבניה בארה"ב: ביום 20 בינואר 2026, התקבלה בידי Electreon Wireless Inc., החברה הבת בארה"ב, הודעה מאת Pennsylvania Turnpike Commission ("PTC"), גוף תחבורה ציבורי במדינת פנסילבניה בארה"ב, בדבר זכייתה במכרז RFP לביצוע פרויקט טעינה אלחוטית לרכבי הרשות. במסגרת הפרויקט תופעל ותותקן מערכת טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים של החברה, באתר המטה המרכזי של PTC. מטרת החברה בפרויקט, לבחון יכולת שכפול של הפתרון לאתרים נוספים. המכרז כולל תכנון, אספקה, התקנה והפעלה של מערכת טעינה אלחוטית בעמדות חניה ייעודיות לצד כביש האגרה, לרבות התאמת רכבים חשמליים של הרשות

לשימוש במערכת, ופיתוח ממשקי תוכנה לניהול הטעינה והחיוב. לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 21 בינואר 2026 (אסמכתא מס': 2026-01-008565), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.7. פרויקט POWERDRIVE במישגן בארה"ב: ביום 5 בספטמבר 2025, נבחרה החברה על ידי משרד התחבורה של מדינת מישגן בארה"ב (MDOT) להוביל את פרויקט POWERDRIVE – פרויקט אסטרטגי רחב היקף להקמת מערכת טעינה אלחוטית עירונית ראשונה מסוגה בארה"ב. היקף הפרויקט עומד על כ-21.84 מיליון ש"ח, מתוכם כ-15.12 מיליון ש"ח מיועדים עבור החברה. הפרויקט מהווה שלב שלישי בפעילות החברה עם MDOT, לאחר פרויקטי ההדגמה הקודמים שבוצעו בדטרויט, והוא צפוי לשמש בסיס להרחבת שיתופי פעולה מסחריים נוספים, לרבות עם Zipcar, במודל עסקי חדש של טעינה כשירות (CaaS – Charging as a Service). במסגרת הפרויקט תשלב החברה מערכות טעינה דינאמיות, סמי-דינאמיות וסטאטיות ברחבי העיר דטרויט. המערכת צפויה לתמוך בכ-16 כלי רכב משישה ציי רכב שונים, ביניהם UPS, Zipcar, Henry Ford Health, ISC Solutions, Allied Universal ותאגיד גלובלי בתחום המזון והמשקאות. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 7 בספטמבר 2025 (אסמכתא מס': 2025-01-067267) וכן סעיף 1.4.5 לדוח הרבעון השלישי של החברה, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.8. פרויקט ATLOS בפורטוגל: ביום 21 ביולי 2025, נחתם הסכם שיתוף פעולה בין חברה בת בבעלות מלאה של החברה לבין חברת ATLOS הפורטוגלית, חברה בת של קבוצת CME הפועלת במגוון פרויקטים טכנולוגיים ותשתיתיים ברחבי אירופה. הפרויקט צפוי להיות הפרויקט הראשון של החברה בפורטוגל, וכן שילוב ראשון מסוגו של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה ברכב אוטונומי הפועל בסביבה תעשייתית מלאה. הוא נועד לתת מענה לצורך במעורבות של כוח אדם בפעולת הטעינה, המהווה, למיטב ידיעת החברה, חסם מרכזי בפני תעשיית התחבורה האוטונומית. שיתוף הפעולה משלב שתי טכנולוגיות משלימות ומהפכניות – נהיגה אוטונומית מצידה של ATLOS והעברת אנרגיה אלחוטית מצידה של החברה – לכדי פתרון כוללני, המיועד לשימוש תעשייתי, בדרגת אמינות גבוהה. במסגרת הפרויקט מתוכננת הפעלה הדרגתית של שישה כלי רכב אוטונומיים כאשר הראשון שבהם צפוי להתחיל לפעול במהלך שנת 2026. לפרטים נוספים על התקשרות החברה בהסכם, ראו דוח מידי מיום 22 ביולי 2025 (אסמכתא מס': 2025-01-054309) וכן סעיף 1.4.4 לדוח הרבעון השלישי של החברה, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.9. רכישת מערכת טעינה אלחוטית נוספת של החברה על ידי חברת STRABAG בגרמניה: ביום 24 ביולי 2025, התקשרה חברה בת בבעלות מלאה של החברה בהסכם לאספקת מערכת טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים מדור 3 – הדור המתקדם ביותר של טכנולוגיית הטעינה הדינמית של החברה – לצורך ביצוע פעולות אינטגרציה והערכות לקראת שילוב עתידי של הטכנולוגיה בפרויקטי תשתית תחבורתיים ש-STRABAG שוקדת עליהם בגרמניה. לפרטים נוספים על התקשרות החברה בהסכם, ראו דוח מידי מיום 27 ביולי 2025 (אסמכתא מס': 2025-01-055455) וכן סעיף 1.4.3 לדוח הרבעון השלישי של החברה, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.10. 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 בארה"ב, במסגרתו יותקנו מערכות טעינה דינמיות וסטאטיות 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. 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.

10.2.11. 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 יתבצע בשיתוף פעולה עם יצרנית רכב חשמלי מסחרי המספקת רכבים מסחריים ל-UPS, ובמסגרתו יודגמו ביצועי המערכת והיתרונות 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. במהלך תקופת הדוח החלה החברה בביצוע אינטגרציה בין מערכת הטעינה והרכב שישתתף 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.

10.2.12. פרויקט טרונדהיים בנורבגיה: בפרויקט זה פועלים שני אוטובוסים המשמשים להדגמה ולבדיקה של הטכנולוגיה של החברה. בנוסף, צפויים לפעול במסגרת פרויקט החשמול העתידי (שלגביו, למיטב ידיעת החברה, צפוי לצאת מכרז נפרד), כ-58 אוטובוסים עד לשנת 2029, והכל בהתאם לתנאים שיפורטו במכרז שעתיד להתפרסם. כמו כן, בהתאם לדוח בדבר ביצועי מערכות החברה בפרויקט, להערכת החברה, המערכת שפיתחה עשויה להביא לחיסכון חד פעמי של כ-240 אלף דולר ביחס לפעילותו של כל אוטובוס, וזאת בין היתר נוכח האפשרות להפחית את קיבולת הסוללה של כל אוטובוס בשיעור של עד 75% ואת משקל הסוללה בשיעור של למעלה מ-50%. בנוסף, כחלק מפיתוח המוצר עבור הפרויקט, החברה פיתחה פתרון טעינה אלחוטי מתקדם המיועד לתחבורה ציבורית בנתיבים ייעודים 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 במספר אספקטים 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 10.2.4 לדוח השנתי לשנת 2024, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

10.2.13. 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. 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.

10.2.14. הסכם עקרונות עם דן: נכון למועד הדוח, הפרויקט ממתין להשלמת רכש האוטובוסים על ידי חברת דן, ולאחריו צפויים הצדדים להמשיך לפעול בהתאם להסכמות החוזיות. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי 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 לדוחות הכספיים.

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 לפיילוטים 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 הקמת צוות שיווק ייעודי ופיתוח אסטרטגיית Go-to-market מפורטת. לאחר גיבוש האסטרטגיה, הצוות יצר פלטפורמות וחומרים שיווקיים שנועדו לתמוך ביישומה, תוך התאמה לקהלי היעד ולשווקים הרלוונטיים. בנוסף, הצוות עבד על הטמעה וטיוב של מערכת CRM במטרה לייעל את תהליכי ניהול הלקוחות ולשפר את יכולות השיווק והמעקב אחר הזדמנויות עסקיות.

במהלך שנת 2025, 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 בולטים, שבהם הציגה את הטכנולוגיה ואת יתרונותיה, כולל הפחתת עלות הבעלות הכוללת עבור מפעילי ציי רכב, במסגרת הרצאות ומצגות בתערוכות וכנסים מובילים בתחומי הרכב, האנרגיה והתחבורה החכמה. לצד זאת, נערכו ביקורים וסיורים מקצועיים בפרויקטים פעילים בצפון אמריקה, יפן, ישראל ואירופה, שבהם הודגמה טכנולוגיית 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 נרחבת, פרסום במדיה בינלאומית, וחיזוק הנוכחות התקשורתית באירופה ובארה"ב.

במקביל, החברה השקיעה משאבים משמעותיים בהפקת תוכן שיווקי מקצועי וממוקד, הכולל סרטוני הדגמה, מסמכים טכניים ומאמרים מקצועיים, שנועדו להנגיש את יתרונות הטעינה האלחוטית לקהלים מגוונים. הפעילות הדיגיטלית הורחבה באופן משמעותי, תוך הדגשת מקרי בוחן והצגת היתרונות העסקיים, הסביבתיים והתפעוליים של פתרונות החברה.

11.2. אסטרטגיית השיווק של החברה לשנת 2026 מתמקדת בצמיחה גלובלית מבוססת נתונים (Data-driven), חיזוק מעמדה של החברה כמובילת שוק בתחום הטעינה האלחוטית, והרחבת הנוכחות בקרב קהלי יעד אסטרטגיים. שילוב בין מיתוג חזק, קמפיילים ממוקדים, והשתתפות באירועים גלובליים יתמוך, להערכת החברה, בהשגת מטרות אלה. כחלק מהאסטרטגיה, תפעל החברה לשילוב קו מוצרי IEV בפעילות השיווקית. שילוב זה מהווה חלק מהצעת ערך רחבה של One-stop-shop לטעינה אלחוטית – מטעינה דינאמית ועד טעינה סטאטית אולטרה-מהירה. במסגרת מהלך זה תפעל החברה גם לחיזוק הנוכחות בשוק האמריקאי והעמקת הקשרים עם מפעילי תחבורה ולקוחות של IEV. בנוסף תוכניות השיווק של החברה כוללות קידום ממוקד של פתרון Aftermarket ושל מטען ביתי או משרדי, כחלק מהרחבת האקוסיסטם והעמקת שיתופי הפעולה עם יצרני רכב פרטיים.

במהלך שנת 2026, החברה תתמקד בשווקים הבשלים לאימוץ טכנולוגיית הטעינה האלחוטית כדלקמן:

- **ציי אוטובוסים, רכבי חלוקה ומשאיות:** במודל טעינה יומי ולילי בטרמינלים. פרויקט אפיקים בראש העין מהווה הדגמה לערך המוסף שפתרון זה יכול להציע, לרבות בכל הנוגע לאמינות התפעולית, לחיסכון התפעולי ולהיענות הגבוהה לצרכי הלקוח.
- **פרויקטי BRT (Bus Rapid Transit):** החברה מפעילה מערכות טעינה מתקדמות בפרויקט בטרונדהיים, הנמצאות היום בשלב בדיקות אינטנסיבי. בשלב זה, בהתאם לנתונים שהתקבלו בחברה, ובין היתר על בסיס דוח שנערך על ידי מנהל פעילות החברה במדינות הנורדיות, המערכות מדגימות ביצועים העולים על הציפיות. שילוב זה בין תשתיות סטאטיות לדינאמיות צפוי לאפשר

ניצול מקסימלי של משאבי התשתית, והחברה מזהה בשלות של שוק זה לפרויקטים נוספים ברחבי העולם.

- **נמלי תעופה וקמפוסים:** פתרונות החברה עשויים להתאים לאוטובוסים להסעת נוסעים בתוך השדה, משאיות ורכבים תפעוליים. להערכת החברה, למערכת הטעינה של החברה יתרונות ייחודיים בסביבה זו, ובהם היעדר כבלים בשטח; היותה של התשתית שיתופית, כך שהיא מתאימה למגוון סוגי רכבים; יכולת הטעינה של הרכבים במהלך פעילותם ללא צורך בהשבתת הרכבים התפעוליים; וקיומם של מסלולי נסיעה קבועים, המאפשרים ניצול גבוה של התשתית.
- **מוניות ושירותי תחבורה שיתופית:** מדובר בפלח שוק בעל פוטנציאל משמעותי, שבו באים לידי ביטוי יתרונות מערכת הטעינה האלחוטית—הסטאטית, הסמי-דינמית והדינאמית. החברה פועלת לשילוב המערכת במודל B2B המאפשר התאמה למספר מצומצם של כלי רכב בשלב ראשון, ומקל על התאמה מלאה לדרישות השוק בטווח הזמן הקרוב-בינוני.

11.3. בנוסף לאמור לעיל, מעסיקה החברה עובדים בחברות הבנות בשבדיה, גרמניה, צרפת וארה"ב, וכן יועצים במזרח אסיה, באנגליה ובדרום אמריקה, אשר, בין היתר, אמונים על פיתוח עסקי ושיווק מערכות החברה בטריטוריות אלו. נציגים אלו פונים אל לקוחות פוטנציאלים כגון עיריות, מפעילי תחבורה ציבורית ומשאיות, מפעלים וגורמים אחרים, במטרה לפתח קשרים שיובילו להתקנת מערכות טעינה אלחוטית של החברה ביישומים מסחריים. בין השאר, נציגי החברה ניגשים למכרזים רלוונטיים, לרבות מכרזי חדשנות ומכרזים להתקנות מסחריות. כמו כן, משתתפים נציגי החברה במגוון כנסים שבהם הם מציגים את פתרונות החברה לקהלים רחבים.

טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי הפיתוח, והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכת. ונכון למועד הדוח ההכנסות משיווק המערכת ומפרייקטים מסחריים אינן מהותיות. האמור לעיל בהתייחס למאמצי השיווק של החברה, הציפיה להתחלתם והתקשוריות ביחס לפרייקטים עתידיים בהם מתכננת החברה לקחת חלק, משקפים אסטרטגיות עתידיות אפשריות 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 הידועים לחברה 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 באמצעות מערכות טעינה קוויות סטאטיות (לסקירה אודות השוני בין טכנולוגיית החברה לבין אמצעי טעינה קווים סטאטיים, ראו סעיף 8.9 לעיל). יתר פתרונות הטעינה, בהם עוסק סעיף זה, נמצאים עדיין בפיתוח, והחברה רואה בפתרונות המפורטים להלן פתרונות המתחרים בפתרון שלה, כמפורט להלן.

12.2. למיטב ידיעת החברה, למועד הדוח, קיימות מספר חברות המפתחות טכנולוגיית טעינה חשמלית אלחוטית, המהוות מתחרות ישירות של החברה, אולם מספרן מצומצם. לראיית החברה קיים הבדל מהותי בגישותיהן וביכולות הטכנולוגיות שלהן; בשווקים שאליהם הן פונות; בהתאמת הפתרון לקהלי היעד שלהן; ובאסטרטגיית כניסתן לשוק, בהשוואה לחברה.

כמו כן, למיטב ידיעת החברה, מתחרותיה אינן מציעות את מכלול פתרונות הטעינה האלחוטית שבכוונת החברה להציע. בנוסף, למיטב ידיעת החברה, לחלק מהותי מהחברות הללו אין פתרון טעינה אלחוטית דינמית, ולחלקן האחר אין פתרון טעינה דינמי ברמת בשלות הדומה לזו של החברה, הן מבחינת פיתוח ויישום, והן מבחינת היקף הפרייקטים הקיימים במדינות שונות 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 בכבישים מהירים בלבד, בשבדיה ובגרמניה. למיטב ידיעת החברה, Siemens לא הכריזה על פרויקט טעינה דינמי חדש מאז שנת 2021, והרכבים היחידים שבהם היא תומכת הן משאיות כבדות. נכון למועד הדוח, היא אינה מספקת פתרון טעינה לכל סוגי 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 נוסף, 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 הכריזה Elonroad על פיילוט עם אוניברסיטת לונד בשבדיה, וכן על פיילוט עם חברת Kalmar באורך 200 מטר. למיטב הבנת החברה אין ל-Elonroad שותפויות פומביות עם יצרניות רכב.

Elways : למיטב ידיעתה של החברה, Elways מדגימה פתרון טעינה של מוליכות דינאמית בשני פיילוטים בשבדיה מאז שנת 2020.

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

ENRX (בעבר Evology ו-IPT Technology) : למיטב ידיעת החברה, ENRX הקימה פרויקט דינאמי אחד באורך 80 מטר בגרמניה, לצד פרויקט נוסף בבלגיה, וחתמה במהלך שנת 2023 על הסכם להקמת פרויקט בפלורידה בארה"ב. למיטב ידיעת החברה, ENRX לא הכריזה על פרויקט חדש בשנה האחרונה.

Magment : למיטב ידיעת החברה, Magment נמצאת בשלבי הערכה, פיתוח ומחקר ראשוניים, ועדין אין לה פיילוט בדרך פרטית או בכביש ציבורי. בשנת 2024, הודיעה Magment על השתתפותה בפרויקט משותף עם אוניברסיטת Purdue ומחלקת התחבורה של אינדיאנה (INDOT) לפיתוח כביש טעינה אלחוטי באמצעות בטון מגנטי. להבנת החברה, הפרויקט נמצא בשלב בדיקות וניתוח היתכנות. 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 Roadways; Oak Ridge National Laboratory (ORNL); ואוניברסיטת Purdue.

12.2.3 . קטגוריית הטעינה החשמלית האלחוטית הסטאטית

WiTricity : למיטב ידיעת החברה, WiTricity מפתחת מערכת טעינה חשמלית אלחוטית לרכבים הנמצאים במצב סטאטי, 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 סטאטית לרכבים קטנים במצב סטאטי; מוצריה מסוגלים לטעון רכבים עם דרישת הספק נמוכות יחסית (בין 7 ל-24

קילוואט); והיא אינה מספקת, למועד הדוח, פתרון טעינה אלחוטי לצייס מסחריים או לציי תחבורה ציבורית. בשנה האחרונה הכריזה HEVO על פרויקט טעינה בהספק של 24 קילוואט.

חברת Wave: למיטב ידיעת החברה, Wave מספקת פתרון טעינה סטאטי, ומתמקדת בחשמול אוטובוסים בשוק בארה"ב. נכסי Wave נמכרו במסגרת הליך Chapter 11 / Section 363 ונרכשו על ידי Tillou Management and Consulting,¹²⁰ דבר המצביע על כך שיכולתה של Wave להתחרות מול החברה, גם בהתחשב ברכישת IEV כאמור בסעיף 1.2 לעיל, צפויה להיות מוגבלת מאוד בעתיד הנראה לעין, להערכת החברה בשלב זה.

BRUSA Elektronik AG: בשנת 2025, הכריזה חברת Porsche על מוצר טעינה אלחוטי הזמין לרכישה עבור חלק מדגמי הרכב שלה. מדובר בטעינה סטאטית בלבד, בהספק מקסימלי של 11 קילוואט המיועדת להתקנה בסביבה ביתית. להבנת החברה על בסיס מידע פומבי, נראה כי הפתרון מבוסס על הטכנולוגיה של חברת Brusa. להערכת החברה, צעד זה מהווה אינדיקציה נוספת להתפתחות שוק המטענים הביתיים עבור לקוחות רכבי יוקרה, בדומה לפתרון שמפתחת החברה.

12.3 גורמים המשפיעים על מעמדה התחרותי של החברה

מעמדה התחרותי של החברה מושפע בעיקר מהתקדמות המחקר והפיתוח בתחום, המבוצע על ידי חברות מתחרות, וכן מכניסתן של חברות טכנולוגיה נוספות לתחום הפעילות של החברה, במקביל ליכולתה להמשיך ולחדש בפתרונותיה, תוך שמירה על יעילותם.

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

12.4 השיטות העיקריות של החברה להתמודדות עם התחרות

החברה פועלת להבטיח כי תיק המוצרים שלה כולל מוצרים ייחודיים המעניקים ערך מוסף ללקוחות הפוטנציאליים. להערכת החברה השילוב הייחודי שלה בין טעינה דינאמית, סטאטית וסמי-דינאמית אינו קיים אצל אף אחת ממתחרותיה, והוא יוצר פתרון מקיף וגמיש העונה על צרכי הלקוחות בצורה מיטבית כפי שפורט בפרק העוסק ביתרונות מוצרי החברה. בכל הנוגע למתחרותיה בעלות מוצר טעינה סטאטי קווי: שוק הטעינה הסטאטית הקווית הוא שוק בשל. להערכת החברה, לטכנולוגיה שלה צפויים יתרונות תפעוליים רבים אשר מתורגמים, בנוסף ליתרונות שהוצגו, גם לחסכון כלכלי ללקוח: השילוב בין טעינה אלחוטית המתחילה להטעין את הרכב באופן מיידי וללא מגע אדם, לבין היתרונות התפעוליים של מערכת התוכנה, מאפשר ללקוח גמישות תפעולית משמעותית בניהול הצי. מערכת זו מאפשרת תפעול צי פשוט ונוח יותר, וכן מתן מענה לאתגרים תפעוליים באמצעות כלי תוכנה לניהול, וטעינה חכמה המפחיתה את שחיקת הסוללה. בנוסף, המערכת מאפשרת תיעודף של טעינה בשעות שבהן עלות החשמל נמוכה יותר. שילוב יכולות זה מסייע בהפחתת עלויות התפעול ובהגדלת ניצול כלי הרכב, כך שפחות רכבים יכולים לפעול זמן רב יותר ולגמוע קילומטרים רבים יותר.

¹²⁰ SSG Advises Ideanomics, Inc. in Sale of Substantially All Assets of WAVE Charging to Tillou Management and Consulting LLC, 2025

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

ככלל, החברה משקיעה מאמצים רבים בפיתוח עליונות טכנולוגית, בשילוב עם יכולת להציע פתרון יעיל וזול יותר מזה שמציעים מתחריה, וכן בפיתוח מערכת בעלת יישום קל יחסית להטמנה ולתחזוקה. החברה שואפת כי התשתית המפותחת על ידה תכיל חומרים נגישים וקלים, בעלי 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 יתרון הנובע מכך שהיא מפתחת באופן עצמאי את כלל מרכיבי הטכנולוגיה וגם מחזיקה ביכולת ביצוע לפריסת המערכת בשטח.

החברה ייחודית גם במענה שהיא מספקת לכל סוגי הרכבים, החל מרכבים פרטיים ועד משאיות כבדות. החברה גם ביססה מערכות יחסים קרובות עם מספר רב של OEMs, וממשיכה להגדיל את מגוון הרכבים הפוטנציאליים לשיווק מערכת הטעינה האלחוטית שלה. להערכת החברה, יישום הסכם הפיתוח המשותף עם טויוטה ודנסו לרכבים חדשים, וכן הטמנת מערכת Aftermarket לרכבים קיימים צפוי לאפשר הפצה נרחבת של המערכת, גם בקרב צרכנים פרטיים, ולאפשר ביצוע פרויקטים בהיקפים משמעותיים.

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

13. עונתיות

למיטב ידיעת החברה, אין השפעה עונתית על תחום פעילותה. תהליכי הפריסה וההתקנה של תשתיות טעינה הם לרוב ממושכים, ועל כן גם במדינות בהן מזג האוויר איננו מאפשר פעילות לאורך כל חודשי השנה, הדבר לרוב איננו משפיע בצורה מהותית על תהליכי ההצטיידות והרכש.

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 16.3.9 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 להזיל עלויות, להגדלת שיעור הרווח הגולמי, לקצר את שרשרת האספקה, לייצר יכולת פריסה בזמן קצר ולתמוך בפרויקטים הנוכחיים והעתידיים של החברה.

בהמשך לאמור בסעיף 1.2 לעיל בקשר לרכישת IEV, לאור התרחבות פעילות החברה בארה"ב ופעילות IEV, החברה בוחנת ותמשיך לבחון את השינויים וההתאמות הנדרשות בתחום הייצור, כולל בקשר לדרישות ועמידה בתקנים נדרשים בארה"ב כגון Build America Buy America.

לפרטים בדבר התקשרות החברה עם חברת סימלס, שתאפשר הקמת מערך ייצור גלובלי של סלילי הטעינה של החברה, ראו סעיף 8.7 לעיל.

15. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים

נכון למועד הדוח, עיקר פעילות החברה מתבצעת במשרדה ובמתקן הניסויים שהקימה בבית ינאי. 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 שבכונת החברה להציע במסגרתה, ראו סעיף 9 לעיל.

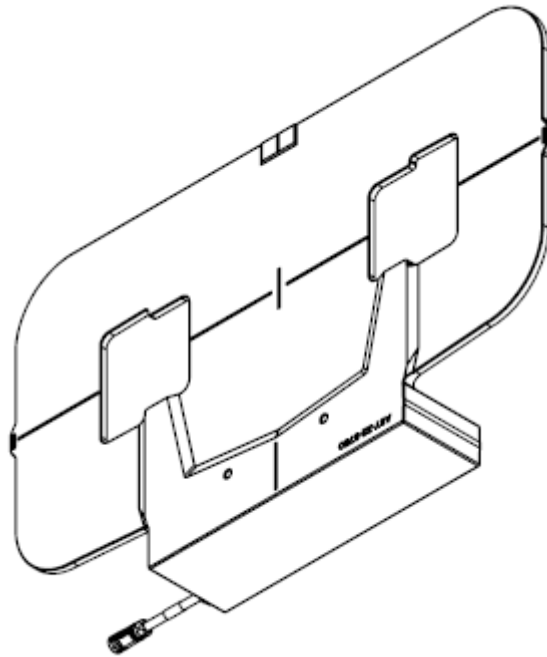
למועד הדוח, החברה משקיעה מאמצים בהמשך פיתוח ושיפור מרכיבי המערכת השונים עבור פתרונות הטעינה – דינאמי, חצי דינמי וסטאטי – לטובת יכולות משופרות על פני המערכת הקיימת כיום.

להלן פירוט אודות מרכיבי המערכת השונים:

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

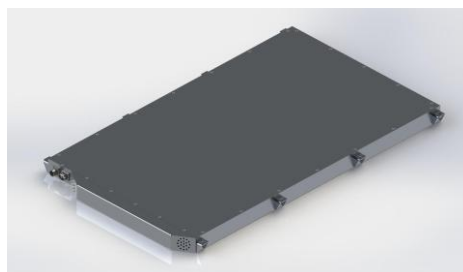
16.1.2. סלילי שידור המוטמנים בכביש, בחניון או במקום המאפשר טעינת רכבים: החברה מפתחת שלוש תצורות עיקריות לסלילי שידור המותקנים בכביש או בחניון: (1) סליל שידור עבור טעינה דינאמית; (2) סליל שידור עבור טעינה סטאטית; ו- (3) סליל שידור עבור טעינה חצי-דינאמית. התצורות כאמור מאפשרות גמישות בפתרון הטעינה האלחוטית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



הדמיה של סליל שידור

16.1.3. יחידות מקלט לרכב המותקנות על גבי הרכב ואשר מפותחות במספר תצורות עיקריות:

16.1.3.1. מקלט אחוד לשימושי רכב עם מרווח גחון גבוה;



16.1.3.2. מקלט מפוצל לרכבים עם מרווח גחון נמוך;



16.1.3.3. מקלט אינטגרלי אולטרה מהיר לעמדות טעינה בטכנולוגיית IEV.



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.

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.

16.1.6. מערכת טעינה לרכב בודד לסביבה ביתית ומשרדית הכוללת יחידת ניהול קטנה המותקנת על קיר/עמוד ופד טעינה המונח על הקרקע ומכי בתוכו את הסליל.

16.1.7. במסגרת האמור, החברה עוסקת בפיתוחים הבאים:

16.1.7.1. יחידת ניהול ושליטה למערכת טעינה אלחוטית, כולל ניטור נתונים בזמן אמת עם לוגיקה מותאמת לטעינה דינאמית ו/או סטאטית 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.

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

16.1.7.3. 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.

16.1.7.4. ממשק תוכנה גמיש המאפשר ניהול שוטף של תשתית טעינה ושל צי רכבים נטען. כמו כן המערכת מאפשרת אינטגרציה 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 לסיכונים סייבר, ולסיכונים הפוטנציאליים של פגיעה בפרטיות משתמשים, כמפורט בסעיף 31 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 2025
EnBW	גרמניה	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ללקוח מסחרי פוטנציאלי.	במסגרת הפיילוט צפוי להיות מופעל קו אוטובוס בין מרכז ההכשרה החדש של EnBW למערכת התחבורה הציבורית המקומית.	מועד תחילה: רבעון 1 2022 מועד סיום: פרויקט ההדגמה הסתיים אך האתר שמיש ומתפקד כאתר הדגמות של החברה	האתר צפוי לשמש כאתר ניסוי והדגמה כחלק מפרויקט Emadi כאמור מטה.	חברת EnBW	-
Arena of the Future	איטליה	הדגמת מערכות החברה ללקוחות פוטנציאליים.	התכנות יישום כביש חשמלי אלחוטי בכביש אגרה וכן שילוב המקלטים של החברה	מועד תחילה:	לאור הצלחת הפרויקט והעניין שמקבל מגופים באירופה, בשלב זה	חברת S.d.P	-

הכנסות לשנת 2025	מקורות מימון	עדכון למועד הדוח	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	מאפיינים ייחודיים	מטרת הפרויקט	טריטוריה	פרויקט
	BreBeMi S.p.A	הפרויקט ממשך בפעילותו ומשמש כבסיס לבניית נוכחות מקומית באיטליה ולמטרות פיתוח הזדמנויות עסקיות בשוק האירופאי והאיטלקי בפרט.	רבעון 4 שנת 2021 מועד סיום : ההדגמה הסתיימה במהלך שנת 2024, אך האתר ממשיך לשמש את החברה להדגמות	ברכבי נוסעים ובמשאיות כבדות.			
0.9 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 ה' לדוחות הכספיים	משרד התחבורה של מדינת מישגן (MDOT)	במהלך שנת 2025 החברה עדכנה בדבר עיקרי ממצאי הפרויקט לאחר השלמת כ-18 חודשי הפעלה. כמו כן, צוות החברה השלים בהצלחה את הגשת תוכניות התכנון לכביש החשמלי באורך שלושה רבעי מייל בשדרת מישגן לצוות משרד התחבורה של מדינת מישגן.	מועד תחילה : רבעון 3 שנת 2023 מועד סיום צפוי : רבעון 4 שנת 2028	הפיילוט מהווה פריסה פומבית ראשונה של טכנולוגיית החברה בארה"ב.	הדגמת פתרון הטעינה של החברה בקשר לצייס רלוונטיים לשוק האמריקאי.	ארה"ב	מישיגן - MDOT
בפרויקט זה לא צפויים תקבולים	לא רלוונטי	במהלך השנה נמשכה פעילות ההדגמה באתר	מועד תחילה : רבעון 4 שנת 2022 מועד סיום צפוי : במהלך שנת 2026	שיתוף פעולה עם אוניברסיטת יוטה והקמת פרויקט עתידי לפיתוח משותף, הקמה והפעלה של כביש חשמלי.	הדגמת מערכת הכביש החשמלי האלחוטי למקבלי החלטות ושותפים אסטרטגיים בארה"ב לצורך מחקר ופיתוח במתחם ASPIRE באוניברסיטת יוטה.	ארה"ב	יוטה - ASPIRE
1.14 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 ה' הכספי	ממשלת גרמניה	במהלך הרבעון השני לשנת 2025 השותפים לפרויקט פרסו את תשתית הטעינה האלחוטית של החברה בכביש המהיר A6 בגרמניה (Autobahn). כחלק מפעילות זו השותפים השלימו התקנה של מספר סוגי סלילי טעינה אלחוטיים של החברה בכביש ואף השלימו בלילה אחד התקנה מהירה של אחד קילומטר של תשתית סלילי טעינה של החברה.	מועד תחילה : רבעון 3, שנת 2022 מועד סיום צפוי : 4, שנת 2025		פיתוח מיכון לייצור המוני של תשתית טעינה.	גרמניה	E-MPower

הכנסות לשנת 2025	מקורות מימון	עדכון למועד הדוח	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	מאפיינים ייחודיים	מטרת הפרויקט	טריטוריה	פרויקט
1.8 מיליון ש"ח	לא רלוונטי	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 16.3.8, 17.4.2 ו-26.1.	מועד תחילה: רבעון 1, שנת 2023 מועד סיום: רבעון 1, שנת 2026	עבודת פיתוח יחד עם חברות מובילות בתחום הרכב.	פיתוח טכנולוגי של מערכת טעינה לרכבי נוסעים קיימים וחדשים.	יפן	טיוטה ודנסו
2.75 מיליון ש"ח, קיזוז הוצאות מו"פ ראו ביאור 11 לדוח הכספי	BPI – קרן השקעות של ממשלת צרפת	ביום 22 באוקטובר 2025, עדכנה החברה כי החברה הדגימה ביצועים יוצאי דופן של טעינה אלחוטית דינמית בכביש המהיר A10 בצרפת. הניסויים על הכביש צפויים להימשך במהלך שנת 2026.	מועד תחילה: רבעון 1, שנת 2024 מועד סיום צפוי: רבעון 3, שנת 2026	פרויקט זה משמש להערכת הטכנולוגיה, כאשר למיטב ידיעת החברה, ממשלת צרפת בודקת את האפשרות לחשמל אלפי קילומטרים של כבישים.	פריסת מערכת טעינה דינמית ועמדות טעינה סטטיות על אוטוסטרדה מחוץ לפרוץ לצורכי מחקר ופיתוח.	צרפת	Charge as You Drive
2.64 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 לדוח הכספי	קרן אקלים וטרנספורם ציה של המשרד הפדראלי לכלכלה ואקלים	כחלק מהפרויקט מתבצעים ניסויים ובדיקות של המערכות המפותחות בפרויקט	מועד תחילה: רבעון 3, שנת 2023 מועד סיום צפוי: רבעון 2, שנת 2026 וקבלת דוח סופי בתחילת שנת 2027		פיתוח ובדיקת מערכת מדידה וחיוב על בסיס הטכנולוגיה של החברה.	גרמניה	EMADI
לא רלוונטי – טרם בוצעה פריסה	לא רלוונטי – טרם בוצעה פריסה	נכון למועד הדוח, נחתם הסכם מחייב בקשר עם השלב הראשון בפרויקט – ביצוע הדגמה טכנולוגית בעיר גיינאן. הצדדים ממשיכים במגעים ופעילות לקידום פתרונות שיעמדו בהלימה לתקינה המקומית.	מועד תחילה (מזכר הבנות): רבעון 3, שנת 2023 מועד סיום צפוי: רבעון 3, שנת 2028	הדגמת הטכנולוגיה והוכחת יכולת, כחלק משאטל בפארק תעשייתי בגיינאן.	שיתוף פעולה בסין, עם שותף אסטרטגי	סין	SITEC

פרויקט	טריטוריה	מטרת הפרויקט	מאפיינים ייחודיים	מועד תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	עדכון למועד הדוח	מקורות מימון	הכנסות לשנת 2025
Utah Inland Port	ארה"ב	התקנת מערכת דינאמית וסטאטית לטעינה בסמוך לנמל יוטה	הדגמה של טכנולוגיית החברה הן בתצורה דינאמית והן בתצורה סטאטית לרכבים כבדים.	מועד תחילה: רבעון 1, שנת 2024 מועד סיום צפוי: רבעון 3, שנת 2026	מערכות טעינה דינאמיות וסטאטיות הותקנו באתר. האתר הושק והחל לפעול ברבעון הרביעי של שנת 2025.	אוניברסיטת יוטה ומכון ASPIRE	0.53 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 ו' 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 סילי הטעינה בקרקע, בתצורות וסביבות שונות, כולל בסביבה של בטון.	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, ומערכת חדשה צפויה להיות מותקנת באתר של סטראבאג.		0.4 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 כה' לדוח הכספי
רוא'ה	צרפת	הדגמת טעינה אלחוטית סטאטית 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	פעילות האוטובוס החלה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025 ומתוכננת להימשך במהלך החציון הראשון לשנת 2026. בשלב זה נראה שהמערכת מציגה עמידות טובה והפרויקט צפוי להסתיים לאחר הפקת דוח של משתתפי הפרויקט.		0.2 מיליון ש"ח ראו ביאור 11 יז' לדוח הכספי
פארק התעשייה קיסריה	ישראל	התקנה ותחזוקה של שתי עמדות טעינה סטאטיות.	אוטובוס היסעים פרטי שנטען בלעדית מהמערכת.	מועד תחילה: רבעון 3, שנת 2023 מועד סיום צפוי: רבעון 3, שנת 2028	שאתל ההיסעים פועל כבר למעלה משנה, במסגרתו מערכת הטעינה האלחוטית של החברה מספקת כ-100% מצרכי האנרגיה של פעילותו. בנוסף, הותקנה מערכת אלחוטית שנייה ביישוב בהמשך להסכם בין הצדדים.	החברה לפיתוח קיסריה	
פרויקט עם EnBW במדינת באדן	גרמניה	פריסת מערכת דינאמית וסטאטית, ושימוש באוטובוס	פרויקט מסחרי ראשון עם EnBW.	מועד תחילה:	נכון למועד הדוח, צפוי כי לאחר סיום הפרויקט כאמור,	EnBW	1.08 מיליון ש"ח

פרויקט	טריטוריה	מטרת הפרויקט	מאפיינים ייחודיים	תחילת הפרויקט ומועד סיום צפוי	עדכון למועד הדוח	מקורות מימון	הכנסות לשנת 2025
וירמברג (פרויקט באלנגן) – פרויקט Elina		עם מערכות הטעינה של החברה, כשאתל ציבורי ברחבי העיר באדן-וירמברג.		רבעון 3, שנת 2022 מועד סיום צפוי: רבעון 2, שנת 2025	האוטובוס ימשיך לפעול ברחבי העיר תוך שימוש במערכות החברה והחברה תתמוך בפעילות זו.		ראו ביאור ט' 11
ERS.T-NRW	גרמניה	התקנה של מערכת הטעינה האלחוטית שהחברה פיתחה על גבי רכבים קיימים (Aftermarket) וכן בחינת מתודולוגיות לתקשורת בין צד הרכב לצד הכביש אשר יותאמו בסטנדרטים.	הטמעה והפעלה של גבי רכבים של מספר סוגים ודגמים של כלי רכב	מועד תחילה: רבעון 3, 2025 מועד סיום צפוי: רבעון 3, 2028	הצדדים חתמו על הסכם קונסורציום ופועלים בהתאם להסכמות ותכנית הפרויקט.	רוב מימון הפרויקט מגיע ממענק מטעם מדינת North Rine – Westphalia בגרמניה	0.2 מיליון ש"ח ראו ביאור כא' 11
שיתוף פעולה עם HATCI (המרכז הטכני באמריקה למחקר ולפיתוח של יונדאי וקיה)	ארה"ב	הסכם מסגרת לטובת ביצוע התאמה של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה לדגמים שונים של רכבי יונדאי וקיה והתקנה של המערכת על רכבים קיימים (Aftermarket) וביצוע הדגמות של הרכבים כאמור במסגרת פרויקטים שונים	הסכם מסגרת, מכוחו צפויות לצאת לפועל התקשרויות שונות בפרויקטים מגוונים ובקשר לסוגי רכבים שונים מתוצרת יונדאי וקיה	מועד תחילה: רבעון 2, 2025 מועד סיום צפוי: רבעון 3, 2025 אין צפי, תלוי הפרויקט שישוכמו תחת הסכם המסגרת	צוותי החברות ממשיכים לפעול בהתאם להסכם ותכניות העבודה	חלוקה בין הצדדים	בפרויקט זה לא צפויים תקבולים
פרויקט אבשירי עם DENSO	יפן	התקנה של המערכת באתר הניסויים של דנסו באי אבשירי, בהוקאידו שביפן	בחינת עמידות ויעילות מערכת הטעינה האלחוטית של החברה בתנאי מזג אוויר קיצוניים, כחלק מבחינתם של כלי רכב פרטיים חדשים, טרם יציאתם לשוק	מועד תחילה: רבעון 2, 2025 מועד סיום צפוי: לא רלוונטי	כלל חלקי המערכת סופקו	DENSO	4.7 מיליון ש"ח ראו ביאור כג' 11
הודעת זכייה מענק פרויקט הורייזון - מערכת דו-כיוונית	האיחוד האירופי	לקדם את המוכנות הרגולטורית והמסחרית של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הדו-כיוונית בתוך המרחב האורבני	החברה צפויה להיות זכאית למימון בסך של כ-9.33 מיליון ש"ח וחברת הבת שלה צפויה להיות זכאית למימון נוסף בסך של כ-1.72 מיליון ש"ח	מועד תחילה צפוי: רבעון 2, 2026 מועד סיום צפוי: אין צפי בשלב זה		Horizon Europe	ראו ביאור כח' 11

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. EnBW, גרמניה: לפרטים אודות מזכר ההבנות, ראו דוח מידי מיום 1 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 106794-01-2020), לפרטים אודות הסכם מחייב שחתמה החברה עם EnBW, ראו דוח מידי מיום 14 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתא: 117193-01-2022), 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.

16.3.2. Arena of the Future, איטליה: לפרטים אודות הפיילוט, ראו דוחות מידיים מהימים 5 בדצמבר 2021, 14 ביוני 2022 ו- 4 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 106078-01-2021 ו-073528-01-2022 ו-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. במסגרת הפרויקט, החברה השלימה אינטגרציה עם רכב של IVECO וכרגע הרכב מוצג על ידי IVECO כרכב הראשון באירופה עם טעינה אלחוטית. 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.

16.3.3. פרויקט במדינת מישגן, ארה"ב: בהמשך לעדכונים קודמים של החברה אודות הפרויקט, החברה סיפקה תקופתי לאחר כ-18 חודשי הפעלה של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה כחלק מהפרויקט. בפרויקט זה נעשה שימוש ברכב מסוג Ford E-Transit, לצד שתי עמדות טעינה סטאטיות, והוא נועד לבחון את ביצועי הטכנולוגיה בתנאי שטח ובתוואי נסיעה אורבני. מהנתונים שנצברו בתקופה זו, עולה כי הרכב השלים נסיעות מלאות, ולעיתים אף סיים את נסיעתו היומית עם סוללה ברמת טעינה גבוהה יותר מאשר בתחילתו של היום, נתון הממחיש את הפוטנציאל הגלום בפריסת מערכות החברה ובחשיבות תכנון פריסת המערכות באופן אסטרטגי לאורך מסלולי הנסיעה. יעילות ההעברת האנרגיה שנמדדה בפרויקט בעמדות הטעינה הסטאטיות הציגה יעילות ממוצעת של כ-91%, ובטעינה דינמית (לאורך הנסיעה) נמדדה יעילות של עד כ-85%. המערכת הציגה יציבות מרשימה ושמרה על ביצועים גבוהים גם בתנאי מזג אוויר קשים, לרבות טמפרטורות מאוד נמוכות במהלך החורף, שלג וגשם. לפרטים נוספים בעניין הפרויקט, ראו סעיף 16.3.7 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2022, סעיף 16.3.7 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2023 וסעיף 16.3.5 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2024, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.4. 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 נמשכה פעילות ההדגמה באתר.

16.3.5. השתתפות בפרויקט E-MPower בגרמניה: במהלך הרבעון השני לשנת 2025 השותפים לפרויקט פרסו את תשתית הטעינה האלחוטית של החברה בכביש המהיר A6 בגרמניה (Autobahn). לפרטים נוספים אודות הפרויקט, ראו דוח מידי 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.

16.3.6. פרויקט עם EnBW במדינת באדן וירמברג (פרויקט באלנינג): לפרטים אודות הפרויקט, ראו דוח מידי 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 הסטאטיות, 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. 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.

16.3.7. 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 סטאטיות 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.

16.3.8. 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. כמו כן, כחלק מהוצאתו לפועל של הסכם המחקר המשותף בין הצדדים, פועלים 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, סעיף 16.3.10 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2024 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.

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 פרסה 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 סטאטית. נכון למועד הדוח פרסה החברה את הטכנולוגיה האלחוטית שלה, והכביש האלחוטי זכה לביקורים רבים של חברות העוסקות בבניית כבישים מרחבי העולם, כולל על ידי שר התחבורה הצרפתי. ביום 22 באוקטובר 2025, עדכנה החברה כי השלימה בהצלחה שלב ניסויי נהיגה בכביש, שם נבדקה טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הדינמית של החברה בתנאי נהיגה אמיתיים בכביש מהיר פעיל, באורך של כ-1.5 קילומטרים. תוצאות הניסויים הצביעו על העברת הספק ממוצע העולה על 200 קילוואט והספק רגעי של למעלה מ-300 קילוואט, נתונים אשר, למיטב ידיעת החברה, הינם יוצאי דופן בהשוואה למערכות טעינה אלחוטיות דינמיות אחרות בעולם. הניסויים בוצעו בליווי אוניברסיטת גוסטב אייפל, ששימשה כגורם מדעי חיצוני ובלתי תלוי, ואישרה את עמידת המערכת בכל הקריטריונים שנקבעו במכרז על ידי משרד התחבורה הצרפתי. להערכת החברה, השלמת שלב זה מהווה ציון דרך משמעותי בביסוס מעמדה כספקית פתרונות טעינה אלחוטית דינמית לכבישים מהירים, וכשותפה טכנולוגית מובילה של חברת VINCI בפרויקטים בצרפת ובעולם. הניסויים על הכביש צפויים להימשך במהלך שנת 2026.

בחודש אוקטובר 2025¹²¹, הוצגו תוצאות הפרויקט שהדגימו כי טעינה תוך כדי נסיעה אפשרית, בטוחה ויעילה גם בתנאי תנועה ועומסים אמיתיים. VINCI כינתה את תוצאות מקטע ה-A10 "ממצאים ראשוניים מבטיחים", וציינה כי המערכת סיפקה גבוה ויציב למרות תנועה בפועל, תנאי מזג אוויר ושחיקה. הודגש כי טעינה דינמית מאפשרת סוללות קטנות יותר וצמצום עצירות, ובכך מסירה חסמים מרכזיים לחשמול תחבורה כבדה, מפחיתה חרדת טווח ועיכובים ומשפרת יעילות וכושר העמסה. המשמעות היא שמשאיות יכולות להסתפק בסוללות קטנות משמעותית, תוך הפחתת משקל של כמה טונות, דבר המגדיל את כושר העמסה ומוזיל את עלויות הרכישה והתפעול. עבור מפעילי לוגיסטיקה המשמעות היא רציפות תפעולית, פחות זמני השבתה וניצול גבוה יותר של הצי; עבור יצרני רכב, הפחתת עלויות סוללה ותלות בשרשראות אספקה מורכבות, תוך התאמה לפלטפורמות חשמליות קיימות. ברמה המערכתית, אספקת אנרגיה לאורך הציר מפזרת את הביקוש לחשמל ומפחיתה עומסי שיא ותלות במתחמי טעינה גדולים. בנוסף, היא מצמצמת צורך בשטחי קרקע ייעודיים ומקצרת תהליכי רישוי. הטכנולוגיה האינדוקטיבית מוטמעת מתחת לאספלט ומתאימה לתנועה מעורבת. היא בטוחה, עמידה ובלתי נראית, מתאימה לכל סוגי הרכב, וניתנת להרחבה במסדרונות תחבורה לאומיים ובין-לאומיים. בנוסף, ניתן ליישמה במודלי זיכיון ואגרות, בעלות נמוכה משמעותית מהקמת כביש חדש ותוך שימוש במודלים שכבר מיושמים באירופה, דבר המחזק את היתכנותה הכלכלית לטווח הארוך. באתר של VINCI צוין שלראשונה בעולם בוצעה טעינה אלחוטית דינמית בכביש מהיר – ומדובר באבן דרך משמעותית בפיתוח הטכנולוגיה.¹²²

Electreon Investors Webinar, 2025¹²¹
A world first: dynamic wireless charging on a motorway, VINCI¹²²

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 המבוצעת בפרויקט זה, צפויה להיות מותקנת לכל הפחות בחלק מהכבישים החשמליים האמורים. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים שפרסמה החברה מהימים 12 ביולי 2023, 23 בספטמבר 2024, 25 בספטמבר 2024 ו-22 באוקטובר 2025 (מס' אסמכתא: 2023-01-065701, 2024-01-604942, 2024-01-605612 ו-078904-2025-01), בהתאמה, וכן סעיף 16.3.11 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2024, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.10. 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 מערכות הטעינה החשמלית האלחוטית של החברה מותקנות במקטע "כביש חשמלי" חדש בגרמניה, וכן מתבצעת 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 מבוצעים ניסויים ובדיקות של המערכות המפותחות בפרויקט. החברה מבצעת את הפרויקט יחד עם מספר שותפים, וביניהם EnBW, האוניברסיטה הטכנית של מינכן, המכון למחקר כלכלת אנרגיה במינכן ו-Heusler GmbH & Co.

לפרטים נוספים, ראו דוח מיידים מיום 1 באוגוסט 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-087705), וכן סעיף 16.3.12 לפרק א' לדוח השנתי לשנת 2024, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.11. 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'יאנג במחוז שאנדונג. 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 וסטאטיות שפיתחה החברה, בפארק התעשייה של SDHS בעיר ג'יאנג במחוז שאנדונג. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידים מהימים 10 בספטמבר 2023 ו-6 במאי 2024 (מס' אסמכתאות: 2023-01-085267, ו-2024-01-047427, בהתאמה) וסעיף 16.13.4 לפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2024, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.12. 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, 2022-01-099010 ו-014991-2023-01), 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 סטאטיות בסמוך לנמל היבשתי ביוטה, וכן תתקין את מערכת הטעינה על רכב כבד.

במהלך שנת הדוח מערכות טעינה דינמיות וסטאטיות הותקנו באתר. האתר הושק והחל לפעול ברבעון הרביעי של שנת 2025.

16.3.13. פרויקט רוא'ה בצרפת: בחודש יולי 2024, החברה הבת הצרפתית, Electreon Wireless France SAS חתמה, יחד עם יתר החברות השותפות בפרויקט (כגון, מועצת המוטורפולין של רוא'ה וחברת Eurovia Houte 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 סטאטית ודינאמית של אוטובוס חשמלי, באמצעות מערכות הטעינה שפיתחה החברה (בסעיף זה: "**הפרויקט**"). פעילות האוטובוס החלה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025 ומתוכננת להימשך במהלך החציון הראשון לשנת 2026. בשלב זה נראה שהמערכת מציגה עמידות טובה והפרויקט צפוי להסתיים לאחר הפקת דוח של משתתפי הפרויקט. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 18 באפריל 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-044196) וסעיף 16.3.17 לדוח השנתי של החברה לשנת 2024, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

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

16.3.15. ERS.T-NRW: ביום 31 במרץ 2025, קיבלה החברה הבת Electreon GmbH חתמה על הסכם עם החברה בגרמניה, הודעה מטעם מדינת North Rhine–Westphalia בגרמניה, לפיה זכתה במענק להשתתפות בפרויקט של קונסורציום בינלאומי, במסגרתו מתוכננת התקנה של מערכת הטעינה האלחוטית שהחברה פיתחה על גבי רכבים קיימים (Aftermarket). הפרויקט נועד להאיץ את אימוץ הטעינה האלחוטית בשוק, ולהפוך אותה זמינה ונגישה ליצרני רכב וללקוחות הקצה וכן לבחון מתודולוגיות לתקשורת בין צד הרכב לצד הכביש אשר יותאמו בסטנדרטים. במסגרת הפרויקט, החברה משתפת פעולה עם חברת DENSO גרמניה. כמו כן, נכון למועד הדוח, חברת דיימלר סיפקה לטובת הפרויקט משאית מסוג eActors; טויוטה אירופה תתמוך בפעילות האינטגרציה עם וואן מסוג ProAce; חברת BYD תספק שירותי אינטגרציה בקשר לוואן מסוג E-VALI; וחברת E-Coro תספק לטובת הפרויקט כלי רכב אוטומטי.

לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 31 במרץ 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-022831), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.16. שיתוף פעולה עם HATCI: ביום 24 באפריל 2025, חתמה החברה הבת האמריקאית בבעלות מלאה של החברה, Electreon Wireless Inc., על הסכם מסגרת לשיתופי פעולה עם המרכז הטכני באמריקה למחקר ולפיתוח של יונדאי וקיה, Hyundai America Technical Center Inc. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי של החברה מיום 27 באפריל 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-029391), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.17. פרויקט אבשירי עם DENSO: ביום 28 במאי 2025, חתמה החברה על הסכם נוסף עם DENSO, במסגרתו צפויה החברה לרכוש ולהתקין מערכת טעינה אלחוטית דינמית מתקדמת של החברה באתר ניסויים של DENSO בעיר אבשירי, הוקאידו, יפן, בתמורה של כ-1.41 מיליון דולר. מערכת הטעינה שצפויה החברה להתקין במסגרת הפרויקט הינה מהמתקדמות שפותחו על ידי החברה, וכוללת גרסה עדכנית של סלילים להעברת אנרגיה תוך כדי נסיעה, מערכת שליטה ובקרה מלאה, ותקשורת מבוססת סיבים אופטיים. המערכת צפויה לספק הספק של עד כ-70 קילוואט לכלי הרכב שייבחנו באתר. כלל חלקי המערכת סופקו לדנסו והחברה קיבלה בהתאם את התמורה. לפרטים נוספים על התקשרות החברה בהסכם, ראו דוח מידי מיום 29 במאי 2025 (אסמכתא מס': 2025-01-038749), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

16.3.18. פרויקט הורייזון - מערכת דו-כיוונית: ביום 17 בדצמבר 2025, התקבלה אצל החברה הודעה רשמית, לפיה ההצעה שהוגשה על ידי הקונסורציום שהובילה, נבחרה כזוכה במסגרת הקול הקורא, ועברה בהצלחה את תהליך ההערכה של נציבות האיחוד האירופי ("הודעת הזכייה"). בהתאם להודעת הזכייה ולתוצאות ההערכה, סכום המימון הכולל לפרויקט, במסגרת הקול קורא, עומד על כ-10 מיליון אירו, מתוכו צפויה החברה להיות זכאית למימון בסך של כ-9.33 מיליון ש"ח, והחברה הבת (Electreon AB), שבבעלות מלאה של החברה, צפויה להיות זכאית למימון נוסף בסך של כ-1.72 מיליון ש"ח. הפרויקט עוסק בפיתוח והטמעה של מערכות טעינה אלחוטית נייחת ודו-כיוונית (bi-directional charging), בעלת תאימות הדדית (interoperability) בפעילות מסחרית, המאפשרות לא רק טעינה של כלי רכב חשמליים אלא גם החזרת אנרגיה מהרכב אל רשת החשמל או למערכות אנרגיה אחרות. הפרויקט כולל הקמה ותפעול של מספר מוקדי פעילות בערים מרכזיות באירופה, בהן בשוודיה, איטליה וגרמניה. מטרתו המרכזית היא לקדם את המוכנות הרגולטורית והמסחרית של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הדו-כיוונית בתוך המרחב האורבני. ההצעה הוגשה על ידי קונסורציום רחב הכולל 19 שותפים, ובהם יצרניות רכב, לרבות Toyota Motor Europe ו-Kinto share המספקת שירותי רכב שיתופי באירופה, ספקיות Tier 1 לתעשיית הרכב, לרבות DENSO, חברות אנרגיה והנדסה, לרבות ABB, מוסדות מחקר ורשויות מקומיות. בהמשך להודעת הזכייה נמסר לחברה כי הקונסורציום נכנס לשלב הפורמלי של הכנה וחתימה על הסכמי המימון וההתקשרות, הכולל, בין היתר, השלמת פרטים תקציביים, משפטיים ומנהליים, וקבלת האישורים וההסכמות הנדרשות מצד כלל השותפים בפרויקט. לפרטים נוספים ראו דיווחים מידיים מהימים 7 בספטמבר 2026 ו-18 בדצמבר 2026 (מס' אסמכתא: 2025-01-067252 ו-2025-01-100917), הנכללים 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 וכלי תחבורה שונות ברחבי העולם (כגון, טויוטה, סטלנטיס-פיאט, יונדאי-קיה, פורד, IVECO והייגר) וממגוון סוגי רכבים (לדוגמא, רכבי נוסעים פרטיים, אוטובוסים, משאיות, כלי רכב אוטונומיים) על מנת לקדם, ליישם, לשפר ולבחון את שילוב יחידת המקלט של החברה בצד הרכב למוצרי היצרניות השונות ולדגמים השונים. בראיית החברה, תהליך זה יסייע בהאצת החדירה של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה בעולם.

ביום 25 בספטמבר 2025, חתמה החברה, באמצעות החברה הבת בבעלות מלאה שלה בגרמניה, על מזכר הבנות אסטרטגי עם חברת Eurabus GmbH. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 28 בספטמבר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-072078), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. כמו כן, במהלך הרבעון האחרון החברה חתמה על מזכר הבנות בלתי מחייב עם חברת ATLOS במטרה לנסות להרחיב את שיתוף הפעולה של הצדדים בהמשך לפרויקט הראשון של הצדדים, כמפורט בסעיף 10 לעיל.

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 2024:

מס"ד	אבן דרך	מועד משוער לביצוע על פי הדוח השנתי לשנת 2024	בוצע/לא בוצע והערות
1	סיום פיתוח ארון טעינה סטאטית ל-6 מקלטים במקביל	רבעון 2, 2025	בוצע
2	סיום פיתוח ארון טעינה תת קרקעי לקווי אוטובוס BRT	רבעון 2, 2025	בוצע
3	הדגמת גרסה ראשונה של מערכת טעינה ביתית לרכבים פרטיים	רבעון 4, 2025	בוצע
4	קבלת אישור כי מוצרי החברה הרלוונטיים עומדים בתקני סייבר מרכזיים הנדרשים בתחום הרכב, לדוגמא, תקן ISO 21434	רבעון 1, 2025	בוצע
5	הדגמת ביצועי מערכת הטעינה הדינאמית, דור 3, בכביש מהיר A10 בצרפת	רבעון 3, 2025	בוצע
6	Aftermarket kit ראשון (תכנון אלפא) לרכבי נוסעים	רבעון 4, 2025	בוצע

מס"ד	אבן דרך	מועד משוער לביצוע על פי הדוח השנתי לשנת 2024	בוצע/לא בוצע והערות
7	השלמת פיתוח של גרסת אלפא למערכת ניהול, בקרה ושליטה של צי, בהיבטים של טעינה ואנרגיה	רבעון 3, 2025	בוצע
8	מימוש מגוון יכולות של פרוטוקול OCPP, המאפשרים שליטה בעמדות טעינה של מגוון יצרנים	רבעון 3, 2025	בוצע
9	שדרוג הספק מוצרי הטעינה הסטאטיים של החברה, עד להספק בגובה של 150 קילוואט	רבעון 4, 2025	לחברה טכנולוגיה העומדת בצורך זה כחלק מרכישת IEV, כאמור בסעיף 1.2 לעיל.

16.6. אבני הדרך הצפויות לשנת 2026 במחקר ובפיתוח

מס"ד	אבן דרך	מועד משוער לביצוע
1	השלמת בדיקות ומוכנות מוצר לאספקה בייצור סדרתי - ארון טעינה סטאטית ל-6 מקלטים במקביל	רבעון 1, 2026
2	השלמת בדיקות ומוכנות מוצר לאספקה בייצור סדרתי - ארון טעינה תת קרקעי לקווי אוטובוס BRT	רבעון 2, 2026
3	סיום פיתוח מערכת טעינה ביתית - רכב יחיד	רבעון 2, 2026
4	סיום פיתוח לסגמנט סטאטי משופר – עד 30 קילו וואט	רבעון 2, 2026
5	סיום פיתוח מערכת טעינה סטאטית מתאימה לתשתית בארה"ב	רבעון 3, 2026
6	סיום פיתוח ממשק גנרי לטעינת רכבים חשמליים	רבעון 4, 2026
7	השלמת פיתוח של גרסת אלפא למערכת ניהול, בקרה ושליטה של צי, בהיבטים של טעינה ואנרגיה סיום תקינה למקלט מפוצל עבור מרווח גחון נמוך	רבעון 1, 2026
8	מימוש מגוון יכולות של פרוטוקול OCPP, המאפשרים ממשק מלא מול ספקי חשמל	רבעון 4, 2026
9	סיום תכן והדגמה להתקנה רדודה של סגמנטים סטאטיים עם יכולת תחזוקה משופרת	רבעון 2, 2026
10	אופטימיזציית תכן של יחידת ניהול IEV לטובת הורדת עלויות	רבעון 4, 2026

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") ומשרד האנרגיה והתשתיות ("משרד האנרגיה")

להלן יפורטו המענקים שהתקבלו מרשות החדשנות וממשרד האנרגיה נכון ליום 31 בדצמבר 2025:

גובה המענק המצטבר לשנת 2025 של החברה להחזיר נכון ליום 31 בדצמבר 2025, לאחר הצמדה וריבית	התחייבות לתשלום תמלוגים שהוכרה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2025 (באלפי ש"ח)	התחייבות לתשלום תמלוגים שהוכרה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2024 (באלפי ש"ח)	תנאי המענק השבת	סכומי המענק לפי שנה		הפעילות עברה התקבל המענק ותאימה התמיכה	פרטי המענק
				השנה בה התקבל המענק	הסכום שהתקבל (באלפי ש"ח)		
15,784	3,009	4,184	קיומן של הכנסות חייבות בתמלוגים בשיעור של 3.5%-3%	2015	2,036	חממה טכנולוגית	תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מו"פ במסלול מתקדם בשיתוף הון הטבע
				2018	4,050	הפחתת התלות העולמית בנפט על ידי הפיכת ישראל למוקד תעשייה וידע בתחום תחליפי הנפט והתחבורה החכמה	תמיכה מרשות החדשנות לביצוע תוכניות מו"פ במסלול השקעות בתחליפי נפט
				2019	6,980	ביצוע פיילוט הדגמה בתל אביב	תמיכה מרשות החדשנות לביצוע פיילוט ההדגמה בתל אביב
-	-	-	קיומן של הכנסות חייבות בתמלוגים בשיעור של 5%	2015	1,500	מערכת הנעה אלחוטית עבור תחבורה ציבורית	תמיכה ממשרד האנרגיה*

גובה המענק המצטבר לשנת 2025 שעל החברה להחזיר נכון ליום 31 בדצמבר 2025, לאחר הצמדה וריבית	התחייבות לתשלום תמלוגים שהוכרה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2025 (באלפי ש"ח)	התחייבות לתשלום תמלוגים שהוכרה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2024 (באלפי ש"ח)	תנאי השבת המענק	סכומי המענק לפי שנה		הפעילות עברה התקבל המענק ותיאור התמיכה	פריטי המענק
				השנה בה התקבל המענק (באלפי ש"ח)	הסכום שהתקבל (באלפי ש"ח)		
15,784	3,009	4,184	-	14,566	-	-	סה"כ

* בהתאם לתנאי הסכם המענק, במהלך שנת הדוח העבירה החברה את כלל התשלומים למשרד האנרגיה בגין מענק זה וממתינה לקבלת אישור סופי לסגירת התיק.

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 החדשנות 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 היוצרים.

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.¹²³ למועד הדוח, החברה טרם שילמה תמלוגים כאמור. ליום 31 בדצמבר 2025, 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 בתחליפי 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**").

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 שיופקו מהמחקר והפיתוח, ללא אישור ועדת המחקר; (2) לשלם תמלוגים ולהגיש את כל הדוחות לרשות החדשנות בהתאם לדין.

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

16.8.3. תמיכה מרשות החדשנות לביצוע פיילוט הדגמה 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 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 בפרויקטי חלוץ והדגמה, פנתה החברה למשרד האנרגיה בהצעה להשקעה בתכנית בנושא "מערכת הנעה אלחוטית עבור תחבורה ציבורית" (בסעיף זה: "**תכנית משרד האנרגיה**"). ביום 3 בנובמבר 2015, נבחרה החברה כזוכה על ידי ועדת המכרזים, וביום 15 בדצמבר 2015, נחתם הסכם בין משרד האנרגיה לבין החברה בנוגע להשקעת משרד האנרגיה בתכנית. בהתאם לתנאי הסכם המענק, במהלך שנת הדוח העבירה החברה את כלל התשלומים למשרד האנרגיה בגין מענק זה וממתינה לקבלת אישור סופי לסגירת התיק.

16.9. מענקים מממשלות וגורמים מוסדיים מחוץ לישראל

¹²³ 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.

בהמשך לאמור לעיל, ביום 31 במרס 2025, קיבלה החברה הודעה מטעם מדינת North Rhine-Westphalia בגרמניה, לפיה זכתה במענק להשתתפות בפרויקט של קונסורציום בינלאומי, במסגרתו מתוכננת התקנה של מערכת הטעינה האלחוטית שהחברה פיתחה על גבי רכבים קיימים. הפרויקט נועד להאיץ את אימוץ הטעינה האלחוטית בשוק, ולהפוך אותה זמינה ונגישה ליצרני רכב וללקוחות הקצה. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי של החברה מיום 31 במרס 2025 (אסמכתא מס' 022831-01-2025), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

בהמשך לאמור לעיל, ביום 17 בדצמבר 2025 קיבלה החברה הודעה רשמית, לפיה הצעת החברה לתוכנית Horizon Europe של האיחוד האירופי, לפרויקט בתחום הטעינה האלחוטית הנייחת והדו-כיוונית לרכבים חשמליים קלים, נבחרה כזוכה במסגרת הקול הקורא ועברה בהצלחה את תהליך ההערכה של נציבות האיחוד האירופי. בהתאם להודעת הזכייה ולתוצאות ההערכה, סכום המימון הכולל לפרויקט, במסגרת הקול הקורא, עומד על כ-10 מיליון אירו, ומתוכו צפויה החברה להיות זכאית למימון בסך של כ-9.33 מיליון ש"ח, בעוד החברה הבת שלה (Electreon AB) צפויה להיות זכאית למימון נוסף בסך של כ-1.72 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים, ראו דוחות מיידיים של החברה מיום 7 בספטמבר 2025 ומיום 18 בדצמבר 2025 (אסמכתא מס': 067252-01-2025 ו-100917-01-2025), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

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

16.10. הסכמי מחקר ופיתוח

ככלל, הטכנולוגיה של החברה מפותחת על ידה באופן עצמאי. לפרטים אודות השתתפות החברה בפיילוטס להדגמת ובחינת מוצריה ופרויקטים הנוגעים לתחום המחקר והפיתוח, ראו סעיף 16.3 לעיל. כמו כן, כאמור בסעיפים 16.3.8 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 בפיילוטס 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 והנתונים בקשר עם השקעות צפויות במחקר ופיתוח, וביחס לצורך שעשוי להתעורר בעתיד בהשקעות כאמור, הינם תחזיות, הערכות ואמדנים הצופים פני עתיד, כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוססים בחלקם על הערכות החברה, בדבר התפתחויות ואירועים עתידיים אשר מועד התרחשותם,

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

17. נכסים לא מוחשיים

17.1. הנכסים הלא מוחשיים של החברה כוללים, 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:

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
ארה"ב	3 מאי 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	US11,318,845	1
ארה"ב	22 אוקטובר 2031	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	US10,449,865	2
קוריאה	29 יוני 2037	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	KR102215784	3
קוריאה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	KR102319474	4
יפן	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	JP6671287	5
הודו	18 ינואר 2038	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	396408	6
בריטניה	31 דצמבר 2033	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	GB2521676	7
שווייץ, גרמניה, צרפת, בריטניה,	29 יוני 2037	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	EP3478528	8

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
איטליה, שודיה, טורקיה					
שוויץ, גרמניה, ספרד, צרפת, איטליה, שודיה, טורקיה	31 דצמבר 2034	בעלות מלאה (100%) של החברה	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 החברה	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
אוסטרליה	19 דצמבר 2039	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	AU2019407194	19
הודו	19 דצמבר 2039	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER	IN570306	20

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
			OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES		

להלן יובאו פרטים אודות פטנטים מהותיים הרשומים בבעלות IEV, נכון למועד הדוח **:

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
קנדה	4 ספטמבר 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR A NEAR FIELD, FULL DUPLEX DATA LINK INTENDED FOR USE IN RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	2960196	21
סין	4 ספטמבר 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	NEAR FIELD, FULL DUPLEX DATA LINK FOR USE IN STATIC AND DYNAMIC RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	ZL 201580058034.9	22
אירופה	4 ספטמבר 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR PROVIDING A NEAR FIELD, FULL DUPLEX DATA LINK INTENDED FOR USE IN STATIC AND DYNAMIC RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	4080727	23
יפן	4 ספטמבר 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR A NEAR FIELD, FULL DUPLEX DATA LINK INTENDED FOR USE IN RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	6608116	24
יפן	4 ספטמבר 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR A NEAR FIELD, FULL DUPLEX	6953032	25

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
			DATA LINK INTENDED FOR USE IN RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING		
דרום קוריאה	4 ספטמבר 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	NEAR FIELD FULL DUPLEX DATA LINK FOR USE IN STATIC AND DYNAMIC RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	10-2853763	26
מקסיקו	4 ספטמבר 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	NEAR FIELD, FULL DUPLEX DATA LINK FOR USE IN STATIC AND DYNAMIC RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING.	368445	27
ארה"ב	16 אוקטובר 2036	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	NEAR FIELD, FULL DUPLEX DATA LINK FOR USE IN STATIC AND DYNAMIC RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	10135496	28
ארה"ב	4 ספטמבר 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	NEAR FIELD, FULL DUPLEX DATA LINK FOR RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	10826565	29
ארה"ב	9 ינואר 2036	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	NEAR FIELD, FULL DUPLEX DATA LINK FOR RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	11,121,740	30
ארה"ב	3 מרץ 2036	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	NEAR FIELD, FULL DUPLEX DATA LINK FOR RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	11671145	31
קנדה	11 ספטמבר 2040	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	DATA LINK FOR RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	3150596	32
סין	11 ספטמבר 2040	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	DATA LINK FOR RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	ZL 202080064215.3	33

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
יפן	11 ספטמבר 2040	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	DATA LINK FOR RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	7444490	34
דרום קוריאה	11 ספטמבר 2040	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	DATA LINK FOR RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	10-2762170	35
מקסיקו	11 ספטמבר 2040	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	DATA LINK FOR RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	423544	36
קנדה	10 מאי 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR GENERATING AN ADJUSTABLE REACTANCE	2873195	37
סין	10 מאי 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR GENERATING AN ADJUSTABLE REACTANCE	ZL 201380032535.0	38
סין	10 מאי 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD OF AND APPARATUS FOR GENERATING AN ADJUSTABLE REACTANCE	ZL 201610662526.5	39
אירופה	10 מאי 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	RESONANT INDUCTIVE POWER TRANSMISSION SYSTEM WITH ADJUSTABLE REACTANCE	2847771	40
אירופה	10 מאי 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	RESONANT INDUCTIVE POWER TRANSMISSION SYSTEM WITH ADJUSTABLE REACTANCE	EP3309928	41
קנדה	4 ספטמבר 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR A NEAR FIELD, FULL DUPLEX DATA LINK INTENDED FOR USE IN RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	2960196	21
יפן	10 מאי 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD OF AND APPARATUS FOR GENERATING AN ADJUSTABLE REACTANCE	6290864	42

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
דרום קוריאה	10 מאי 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR GENERATING AN ADJUSTABLE REACTANCE	10-1914820	43
מקסיקו	10 מאי 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR GENERATING AN ADJUSTABLE REACTANCE.	347755	44
מקסיקו	10 מאי 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR GENERATING AN ADJUSTABLE REACTANCE.	350033	45
ארה"ב	10 מאי 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD OF AND APPARATUS FOR GENERATING AN ADJUSTABLE REACTANCE	9,754,717	46
ארה"ב	30 ספטמבר 2033	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD OF AND APPARATUS FOR GENERATING AN ADJUSTABLE REACTANCE	10319517	47
קנדה	25 נובמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS TRANSMISSION OF LINE-FREQUENCY AND LINE-VOLTAGE AC	2931810	48
סין	25 נובמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS TRANSMISSION OF LINE-FREQUENCY AND LINE-VOLTAGE AC	ZL 201480071049.4	49
דרום קוריאה	25 נובמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS TRANSMISSION OF LINE-FREQUENCY AND LINE-VOLTAGE AC	10-2323955	50
מקסיקו	25 נובמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS TRANSMISSION OF LINE-FREQUENCY AND LINE-VOLTAGE AC.	355980	51
ארה"ב	25 נובמבר 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR WIRELESS TRANSMISSION OF LINE FREQUENCY, LINE VOLTAGE ALTERNATING CURRENT	9,735,695	52

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
קנדה	6 אוגוסט 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR DETECTING COIL ALIGNMENT ERROR IN WIRELESS INDUCTIVE POWER TRANSMISSION	2920630	53
סין	6 אוגוסט 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR DETECTING COIL ALIGNMENT ERROR IN WIRELESS INDUCTIVE POWER TRANSMISSION	ZL 201480050370.4	54
אירופה	6 אוגוסט 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR DETECTING COIL ALIGNMENT ERROR IN WIRELESS INDUCTIVE POWER TRANSMISSION	EP3031128	55
יפן	6 אוגוסט 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR DETECTING COIL ALIGNMENT ERROR IN WIRELESS INDUCTIVE POWER TRANSMISSION	6360649	56
דרום קוריאה	6 אוגוסט 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR DETECTING COIL ALIGNMENT ERROR IN WIRELESS INDUCTIVE POWER TRANSMISSION	10-2187905	57
מקסיקו	6 אוגוסט 2034	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	A METHOD OF AND APPARATUS FOR DETECTING COIL ALIGNMENT ERROR IN WIRELESS INDUCTIVE POWER TRANSMISSION.	363580	58
ארה"ב	5 פברואר 2036	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD OF AND APPARATUS FOR DETECTING COIL ALIGNMENT ERROR IN	10193400	59

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
			WIRELESS INDUCTIVE POWER TRANSMISSION		
אירופה	26 יוני 2039	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	EP3821519	60
יפן	26 יוני 2039	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	7281832	61
דרום קוריאה	26 יוני 2039	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	10-2746818	62
מקסיקו	26 יוני 2039	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	412533	63
ארה"ב	12 פברואר 2036	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING INCLUDING A TRANSMISSION LINE THAT LEAKS A SIGNAL FOR ALIGNMENT	10,040,360	64
ארה"ב	16 אפריל 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE ALIGNMENT OF A VEHICLE AND CHARGING COIL PRIOR TO WIRELESS CHARGING	10,814,729	65
ארה"ב	20 אפריל 2035	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	11,241,970	66
קנדה	7 דצמבר 2024	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	3163907	67
יפן	7 דצמבר 2024	בעלות מלאה של (100%)	METHOD AND APPARATUS FOR THE	7573897	68

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
		Induct EV, Inc.	ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING		
דרום קוריאה	7 דצמבר 2024	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	10-2676262	69
מקסיקו	7 דצמבר 2024	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	426838	70
סין	30 מאי 2038	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	ZL 201880035909.7	71
אירופה	30 מאי 2038	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	EP3631819	72
אירופה	30 מאי 2038	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	EP3968346	73
יפן	30 מאי 2038	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	7082775	74
יפן	30 מאי 2038	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	7350382	75
דרום קוריאה	30 מאי 2038	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	10-2405652	76
מקסיקו	30 מאי 2038	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	416290	77
ארה"ב	7 מאי 2040	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	12,159,745	78

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
יפן	30 אוקטובר 2024	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	7477910	79
מקסיקו	30 אוקטובר 2024	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	426444	80
ארה"ב	30 אוקטובר 2024	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	11,689,061	81
יפן	29 דצמבר 2040	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	7724551	82
יפן	29 דצמבר 2040	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	7659335	83
דרום קוריאה	29 דצמבר 2040	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	10-2858302	84
ארה"ב	23 נובמבר 2041	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	FAILSAFE SAFETY CIRCUITS FOR PROTECTION FROM FAULTS OR LOSS OF RECTIFICATION CONTROL DURING WIRELESS POWER TRANSFER	11,936,196	85
דרום קוריאה	19 מרץ 2041	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	CURRENT SENSING IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	10-2800165	86
מקסיקו	19 מרץ 2041	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	CURRENT SENSING IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	426443	87
ארה"ב	19 מרץ 2041	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	CURRENT SENSING IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	12,174,269	88
ארה"ב	19 מרץ 2041	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	CURRENT SENSING IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	11,585,836	89

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
ארה"ב	11 אפריל 2041	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	EFFICIENCY GAINS THROUGH MAGNETIC FIELD MANAGEMENT	11,581,755	90
יפן	10 ינואר 2042	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	PASSIVE ARC DETECTION AND MITIGATION IN WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	7724572	91
ארה"ב	10 מאי 2041	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	PASSIVE ARC DETECTION AND MITIGATION IN WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	11,784,503	92
יפן	10 ינואר 2042	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	7662234	93
יפן	10 ינואר 2042	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	7728601	94
ארה"ב	25 דצמבר 2042	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	12,202,360	95
ארה"ב	19 מרץ 2041	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	12,145,456	96
יפן	15 פברואר 2042	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	OPPORTUNITY CHARGING OF QUEUED ELECTRIC VEHICLES	7645525	97
ארה"ב	1 יולי 2041	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	OPPORTUNITY CHARGING OF QUEUED ELECTRIC VEHICLES	11,817,722	98
ארה"ב	7 דצמבר 2042	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	11,862,987	99
ארה"ב	25 מאי 2043	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	CHARGING FREQUENCY DETERMINATION FOR WIRELESS POWER TRANSFER	12,168,397	100
ארה"ב	14 דצמבר 2042	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	AIR COOLED SUBSURFACE VAULT FOR	11,791,084	101

מדינות בהן אושר הפטנט	מועד פקיעה צפוי של הפטנט	הזכויות בפטנט	תיאור הפטנט	מספר הפטנט	
			WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS		
ארה"ב	10 דצמבר 2042	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	FOREIGN OBJECT DETECTION FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	11,904,712	102
ארה"ב	25 נובמבר 2043	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	12,485,789	103
ארה"ב	5 אפריל 2043	בעלות מלאה של (100%) Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	12,567,118	104

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:

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
ארה"ב	2 מאי 2022	17 אוקטובר 2019	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING ON-ROAD ELECTRIC VEHICLES VIA WIRELESS POWER TRANSFER	1
קנדה	29 יוני 2017	30 יוני 2016	בעלות מלאה (100%) של החברה	POWERING AN ELECTRIC VEHICLE ON A ROAD	2
קוריאה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	3
אירופה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	4
סין	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	5
קנדה	19 דצמבר 2019	20 דצמבר 2018	בעלות מלאה (100%) של החברה	VALIDATING POWER METERING OF POWER OVER THE AIR SYSTEM FOR VEHICLES	6

תואר הפטנט המבוקש	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	מועד קדימות	מועד הגשת הבקשה	המדינות בהן הוגשה הבקשה	
OPTIMIZING WIRELESS POWER TRANSMISSION TO AN ELECTRIC VEHICLE ON THE ROAD VIA ADAPTIVE FREQUENCY	בעלות מלאה (100%) של החברה	20 פברואר 2023	23 דצמבר 2024	ארה"ב	7
OPTIMIZING WIRELESS POWER TRANSMISSION TO AN ELECTRIC VEHICLE ON THE ROAD VIA ADAPTIVE FREQUENCY	בעלות מלאה (100%) של החברה	20 פברואר 2023	20 פברואר 2023	אירופה	8
ON VEHICLE METERING OF ELECTRICITY IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM USING RELATIVE CURRENT DISTRIBUTION	בעלות מלאה (100%) של החברה	13 באוקטובר 2023 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	13 אוקטובר 2023	בריטניה	9
ON VEHICLE METERING OF ELECTRICITY IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM USING RELATIVE CURRENT DISTRIBUTION	בעלות מלאה (100%) של החברה	11 באוקטובר 2024	13 אוקטובר 2023	בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו	10
REDUCING HARMONIES IN A RECTIFIED INCOMING WIRELESS POWER TRANSFER SIGNAL AT A RECEIVER OF AN ELECTRICAL VEHICLE	בעלות מלאה (100%) של החברה	24 בינואר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	24 ינואר 2024	ארה"ב	11
CURRENT REGULATION AT A RECEIVER OF AN ELECTRICAL VEHICLE CONFIGURED FOR WIRELESS POWER TRANSFER	בעלות מלאה (100%) של החברה	24 בינואר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	24 ינואר 2024	ארה"ב	12
TAILORING A RECEIVER OF AN ELECTRICAL VEHICLE CONFIGURED FOR WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON ELECTRIC VEHICLE PROPERTIES	בעלות מלאה (100%) של החברה	24 בינואר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	24 ינואר 2024	ארה"ב	13
TESTING A PROTECTION MECHANISM AGAINST OVER VOLTAGE AT A VEHICLE ASSEMBLY	בעלות מלאה (100%) של החברה	27 ספטמבר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	24 ספטמבר 2024	בריטניה	14
PROTECTING A VEHICLE ASSEMBLY AGAINST UNREQUESTED POWER TRANSFER TRANSMITTED BY A GROUND ASSEMBLY	בעלות מלאה (100%) של החברה	27 ספטמבר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	27 ספטמבר 2024	בריטניה	15
PROTECTING AGAINST OVERVOLTAGE IN A VEHICLE ASSEMBLY BY STOPPING COMMUNICATION WITH A GROUND ASSEMBLY	בעלות מלאה (100%) של החברה	27 ספטמבר 2024 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	27 ספטמבר 2024	בריטניה	16

תיאור הפטנט המבוקש	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	מועד קדימות	מועד הגשת הבקשה	המדינות בהן הוגשה הבקשה
OPTIMIZING WIRELESS POWER TRANSMISSION TO AN ELECTRIC VEHICLE ON THE ROAD VIA ADAPTIVE FREQUENCY	בעלות מלאה (100%) של החברה	20 פברואר 2023	20 פברואר 2023	יפן
OPTIMIZING WIRELESS POWER TRANSMISSION TO AN ELECTRIC VEHICLE ON THE ROAD VIA ADAPTIVE FREQUENCY	בעלות מלאה (100%) של החברה	20 פברואר 2023	20 פברואר 2023	סין
OPTIMIZING WIRELESS POWER TRANSMISSION TO AN ELECTRIC VEHICLE ON THE ROAD VIA ADAPTIVE FREQUENCY	בעלות מלאה (100%) של החברה	20 פברואר 2023	20 פברואר 2023	דרום קוריאה
POSITIONING A VEHICLE HAVING WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON MAGNETIC FLUX SENSING	בעלות מלאה (100%) של החברה	21 מרץ 2023	21 ינואר 2024	ארה"ב
POSITIONING A VEHICLE HAVING WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON MAGNETIC FLUX SENSING	בעלות מלאה (100%) של החברה	21 מרץ 2023	21 ינואר 2024	אירופה
POSITIONING A VEHICLE HAVING WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON MAGNETIC FLUX SENSING	בעלות מלאה (100%) של החברה	21 מרץ 2023	21 ינואר 2024	סין
TAILORING A RECEIVER OF AN ELECTRICAL VEHICLE CONFIGURED FOR WIRELESS POWER TRANSFER BASED ON ELECTRIC VEHICLE PROPERTIES	בעלות מלאה (100%) של החברה	24 בינואר 2025	24 ינואר 2024	בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו
TESTING A PROTECTION MECHANISM AGAINST OVER VOLTAGE AT A VEHICLE ASSEMBLY	בעלות מלאה (100%) של החברה	25 ספטמבר 2025	27 ספטמבר 2024	בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו
PROTECTING A VEHICLE ASSEMBLY AGAINST UNREQUESTED POWER TRANSFER TRANSMITTED BY A GROUND ASSEMBLY	בעלות מלאה (100%) של החברה	26 ספטמבר 2025	27 ספטמבר 2024	בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו
PROTECTING AGAINST OVERVOLTAGE IN A VEHICLE ASSEMBLY BY STOPPING COMMUNICATION WITH A GROUND ASSEMBLY	בעלות מלאה (100%) של החברה	26 ספטמבר 2025	27 ספטמבר 2024	בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו
MODULAR PREFABRICATED WIRELESS POWER TRANSFER SEGMENT WITH	בעלות מלאה (100%) של החברה	5 יוני 2025 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	27 ספטמבר 2024	ארה"ב

תיאור הפטנט המבוקש	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	מועד קדימות	מועד הגשת הבקשה	המדינות בהן הוגשה הבקשה
INTEGRATED FLAT CAPACITOR BOX				
DEPLOYING A NETWORK OF WIRELESS POWER TRANSMITTERS BELOW A SURFACE OF A ROAD	בעלות מלאה (100%) של החברה	1 ינואר 2026 (זו בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)	1 ינואר 2026	בריטניה

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

תיאור הפטנט המבוקש	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	מועד קדימות	מועד הגשת הבקשה	המדינות בהן הוגשה הבקשה
NEAR FIELD FULL DUPLEX DATA LINK FOR USE IN STATIC AND DYNAMIC RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	27-Mar-24	27-Mar-25	דרום קוריאה
DATA LINK FOR RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	11-Sep-19	11-Sep-20	אירופה
DATA LINK FOR RESONANT INDUCTION WIRELESS CHARGING	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	09-Nov-19	09-Nov-20	יפן
ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	20-Jun-18	20-Jun-19	קנדה
ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	20-Jun-18	20-Jun-19	סין
METHOD AND APPARATUS FOR THE ALIGNMENT OF VEHICLES PRIOR TO WIRELESS CHARGING	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	07-Dec-19	07-Dec-20	אירופה
WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	30-May-17	30-May-18	קנדה
WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	30-May-17	30-May-18	אירופה
WIRELESS POWER TRANSFER THIN PROFILE COIL ASSEMBLY	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	27-Oct-23	27-Oct-24	ארה"ב
CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	28-Apr-21	28-Apr-22	קנדה
CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	בעלות מלאה (100%) של	31-May-21	31-May-22	סין

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
			Induct EV, Inc.		
אירופה	29-Apr-22	29-Apr-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	40
דרום קוריאה	27-May-22	27-May-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	41
קנדה	02-Jun-22	02-Jun-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	42
סין	14-Jun-22	14-Jun-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	43
סין	31-Aug-23	31-Aug-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	44
אירופה	29-Dec-20	29-Dec-19	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	45
אירופה	29-Dec-20	29-Dec-19	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	46
יפן	27-Jun-25	27-Jun-24	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	47
דרום קוריאה	06-Oct-23	06-Oct-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	48
מקסיקו	10-Jun-22	10-Jun-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	49
מקסיקו	14-Sep-23	14-Sep-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	50
ארה"ב	29-Aug-23	29-Aug-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	PASSIVE SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	51
ארה"ב	14-Feb-25	14-Feb-24	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	PASSIVE SAFETY CIRCUITS FOR WIRELESS POWER TRANSFER	52
קנדה	19-Sep-22	19-Sep-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CURRENT SENSING IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	53

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
סין	19-Sep-22	19-Sep-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CURRENT SENSING IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	54
אירופה	19-Mar-21	19-Mar-20	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CURRENT SENSING IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	55
יפן	19-Sep-22	19-Sep-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CURRENT SENSING IN A WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	56
קנדה	14-Jul-21	14-Jul-20	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	EFFICIENCY GAINS THROUGH MAGNETIC FIELD MANAGEMENT	57
סין	14-Jul-21	14-Jul-20	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	EFFICIENCY GAINS THROUGH MAGNETIC FIELD MANAGEMENT	58
אירופה	14-Jul-21	14-Jul-20	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	EFFICIENCY GAINS THROUGH MAGNETIC FIELD MANAGEMENT	59
יפן	14-Jul-21	14-Jul-20	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	EFFICIENCY GAINS THROUGH MAGNETIC FIELD MANAGEMENT	60
דרום קוריאה	14-Jul-21	14-Jul-20	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	EFFICIENCY GAINS THROUGH MAGNETIC FIELD MANAGEMENT	61
מקסיקו	14-Jul-21	14-Jul-20	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	EFFICIENCY GAINS THROUGH MAGNETIC FIELD MANAGEMENT	62
קנדה	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	PASSIVE ARC DETECTION AND MITIGATION IN WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	63
סין	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	PASSIVE ARC DETECTION AND MITIGATION IN WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	64
אירופה	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	PASSIVE ARC DETECTION AND MITIGATION IN WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	65
דרום קוריאה	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	PASSIVE ARC DETECTION AND MITIGATION IN WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	66
מקסיקו	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	PASSIVE ARC DETECTION AND MITIGATION IN WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEM	67
קנדה	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	68

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
			Induct EV, Inc.		
קנדה	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	69
סין	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	70
אירופה	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	71
אירופה	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	72
דרום קוריאה	16-Oct-23	16-Oct-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	73
דרום קוריאה	17-Oct-23	17-Oct-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	74
מקסיקו	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	75
מקסיקו	10-Jan-22	10-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	MODULAR MAGNETIC FLUX CONTROL	76
קנדה	05-Sep-23	05-Sep-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	OPPORTUNITY CHARGING OF QUEUED ELECTRIC VEHICLES	77
סין	15-Feb-22	15-Feb-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	OPPORTUNITY CHARGING OF QUEUED ELECTRIC VEHICLES	78
אירופה	15-Feb-22	15-Feb-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	OPPORTUNITY CHARGING OF QUEUED ELECTRIC VEHICLES	79
דרום קוריאה	05-Oct-23	05-Oct-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	OPPORTUNITY CHARGING OF QUEUED ELECTRIC VEHICLES	80
מקסיקו	07-Sep-23	07-Sep-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	OPPORTUNITY CHARGING OF QUEUED ELECTRIC VEHICLES	81
קנדה	22-Nov-22	22-Nov-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE SELECTIVE GUIDANCE OF VEHICLES TO A WIRELESS CHARGER	82

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
סין	22-Nov-22	22-Nov-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE SELECTIVE GUIDANCE OF VEHICLES TO A WIRELESS CHARGER	83
אירופה	22-Nov-22	22-Nov-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE SELECTIVE GUIDANCE OF VEHICLES TO A WIRELESS CHARGER	84
יפן	22-Nov-22	22-Nov-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE SELECTIVE GUIDANCE OF VEHICLES TO A WIRELESS CHARGER	85
דרום קוריאה	22-Nov-22	22-Nov-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE SELECTIVE GUIDANCE OF VEHICLES TO A WIRELESS CHARGER	86
מקסיקו	22-Nov-22	22-Nov-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE SELECTIVE GUIDANCE OF VEHICLES TO A WIRELESS CHARGER	87
ארה"ב	03-Jan-22	03-Jan-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	METHOD AND APPARATUS FOR THE SELECTIVE GUIDANCE OF VEHICLES TO A WIRELESS CHARGER	88
קנדה	07-Dec-22	07-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	89
סין	07-Dec-22	07-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	90
אירופה	07-Dec-22	07-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	91
יפן	07-Dec-22	07-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	92
דרום קוריאה	07-Dec-22	07-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	93
מקסיקו	07-Dec-22	07-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CONTACTLESS SWAPPABLE BATTERY SYSTEM	94
קנדה	28-May-24	28-May-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CHARGING FREQUENCY DETERMINATION FOR WIRELESS POWER TRANSFER	95
סין	07-Jun-24	07-Jun-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CHARGING FREQUENCY DETERMINATION FOR WIRELESS POWER TRANSFER	96

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
אירופה	16-Nov-22	16-Nov-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CHARGING FREQUENCY DETERMINATION FOR WIRELESS POWER TRANSFER	97
יפן	08-Jun-24	08-Jun-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CHARGING FREQUENCY DETERMINATION FOR WIRELESS POWER TRANSFER	98
דרום קוריאה	05-Jul-24	05-Jul-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CHARGING FREQUENCY DETERMINATION FOR WIRELESS POWER TRANSFER	99
מקסיקו	30-May-24	30-May-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CHARGING FREQUENCY DETERMINATION FOR WIRELESS POWER TRANSFER	100
קנדה	14-Dec-22	14-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	AIR COOLED SUBSURFACE VAULT FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	101
סין	14-Dec-22	14-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	AIR COOLED SUBSURFACE VAULT FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	102
אירופה	14-Dec-22	14-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	AIR COOLED SUBSURFACE VAULT FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	103
יפן	14-Dec-22	14-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	AIR COOLED SUBSURFACE VAULT FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	104
דרום קוריאה	14-Dec-22	14-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	AIR COOLED SUBSURFACE VAULT FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	105
מקסיקו	14-Dec-22	14-Dec-21	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	AIR COOLED SUBSURFACE VAULT FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	106
קנדה	31-Jan-23	31-Jan-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	FOREIGN OBJECT DETECTION FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	107
סין	31-Jan-23	31-Jan-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	FOREIGN OBJECT DETECTION FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	108
אירופה	31-Jan-23	31-Jan-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	FOREIGN OBJECT DETECTION FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	109
יפן	31-Jan-23	31-Jan-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	FOREIGN OBJECT DETECTION FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	110

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
דרום קוריאה	31-Jan-23	31-Jan-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	FOREIGN OBJECT DETECTION FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	111
מקסיקו	31-Jan-23	31-Jan-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	FOREIGN OBJECT DETECTION FOR WIRELESS POWER TRANSFER SYSTEMS	112
ארה"ב	17-Jan-23	17-Jan-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SYSTEM AND METHOD FOR THERMAL MANAGEMENT OF AN INDUCTIVE WIRELESS POWER TRANSMITTER	113
קנדה	13-Mar-24	13-Mar-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SYSTEM AND METHOD FOR THERMAL MANAGEMENT OF AN INDUCTIVE WIRELESS POWER CHARGER	114
סין	13-Mar-24	13-Mar-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SYSTEM AND METHOD FOR THERMAL MANAGEMENT OF AN INDUCTIVE WIRELESS POWER CHARGER	115
אירופה	13-Mar-24	13-Mar-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SYSTEM AND METHOD FOR THERMAL MANAGEMENT OF AN INDUCTIVE WIRELESS POWER CHARGER	116
מקסיקו	13-Mar-24	13-Mar-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SYSTEM AND METHOD FOR THERMAL MANAGEMENT OF AN INDUCTIVE WIRELESS POWER CHARGER	117
ארה"ב	30-Mar-23	30-Mar-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SYSTEM AND METHOD FOR THERMAL MANAGEMENT OF AN INDUCTIVE WIRELESS POWER CHARGER	118
קנדה	06-Apr-23	06-Apr-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	119
סין	06-Apr-23	06-Apr-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	120
אירופה	06-Apr-23	06-Apr-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	121
יפן	06-Apr-23	06-Apr-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	122
דרום קוריאה	06-Apr-23	06-Apr-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	123

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
מקסיקו	06-Apr-23	06-Apr-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	124
ארה"ב	05-Apr-23	05-Apr-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	125
ארה"ב	14-Jul-23	14-Jul-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	126
ארה"ב	28-Apr-23	28-Apr-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	127
ארה"ב	27-Oct-24	27-Oct-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	128
קנדה	28-Dec-23	28-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	129
סין	28-Dec-23	28-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	130
אירופה	28-Dec-23	28-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	131
יפן	28-Dec-23	28-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	132
דרום קוריאה	28-Dec-23	28-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	133
מקסיקו	28-Dec-23	28-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	134
ארה"ב	10-Aug-23	10-Aug-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STRATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	135
בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו	07-Nov-24	07-Nov-24	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	ALIGNMENT POSITIONING VERIFICATION AND INDICATOR FOR WIRELESS POWER TRANSFER	136
בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות	19-Dec-24	19-Dec-24	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	RESERVATION SYSTEM FOR HOMOGENEOUS AND HETEROGENOUS CHARGER STATIONS	137

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
שחברות באמנה הזו					
בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו	20-Dec-24	20-Dec-24	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	ENERGY AS A SERVICE USING A RESERVATION SYSTEM FOR HOMOGENEOUS AND HETEROGENOUS CHARGER STATIONS	138
ארה"ב	11-Nov-24	11-Nov-24	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CHARGING FREQUENCY DETERMINATION FOR WIRELESS POWER TRANSFER	139
קנדה	29-Dec-23	29-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	140
סין	29-Dec-23	29-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	141
אירופה	29-Dec-23	29-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	142
יפן	29-Dec-23	29-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	143
דרום קוריאה	29-Dec-23	29-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	144
מקסיקו	29-Dec-23	29-Dec-22	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	STATEGIC OPPORTUNITY CHARGING FOR ON-ROUTE ELECTRIC VEHICLES	145
ארה"ב	18-Dec-24	18-Dec-23	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	CHARGING STRATEGIES FOR ELECTRIC VEHICLES	146
ארה"ב	10-Dec-24	10-Dec-24	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SUPPRESSION OF EMF FROM FUNDAMENTAL AND HARMONIC SIGNAL COMPONENTS	147
בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו	10-Jan-24	10-Jan-24	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	SYSTEM AND METHOD FOR THERMAL MANAGEMENT OF AN INDUCTIVE WIRELESS POWER TRANSMITTER	148
בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות	10-Jan-24	10-Jan-24	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	INDUCTIVE COIL	149

תיאור הפטנט המבוקש	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	מועד קדימות	מועד הגשת הבקשה	המדינות בהן הוגשה הבקשה
				שחברות באמנה הזו
INDUCTIVE COIL	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	09-Dec-22	09-Dec-22	ארה"ב
ALIGNMENT POSITIONING VERIFICATION AND INDICATOR FOR WIRELESS POWER TRANSFER	בעלות מלאה (100%) של Induct EV, Inc.	09-Nov-23	09-Nov-23	ארה"ב

17.4.2. כמו כן, בהמשך לאמור בסעיף 16.3.8 לעיל החברה פועלת 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, בקשות משותפות לרישום ולבחינה של פטנטים, כמפורט להלן:

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

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
				CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	
				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

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
				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	33

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
				METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	
				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
				POWER RECEIVING EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	42
				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
יפן	7 פברואר 2025	7 פברואר 2025 (זו) בקשה ראשונה היא בקשת הבכורה)			

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
				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

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
				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
	27 ספטמבר 2025	27 ספטמבר 2024	בעלות משותפת***	POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	62
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE AND NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	63
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE AND NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	64
	29 ספטמבר 2025	29 נובמבר 2024		ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	65
בקשה בינלאומית ממנה יוגשו בהמשך בקשות לאומיות במדינות שחברות באמנה הזו				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	66

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	67
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	68
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	69
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	70
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	71
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	72
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	73
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	74
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	75
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	76
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	77
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	78
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	79

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	80
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	81
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	82
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	83
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	84
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	85
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	86
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	87
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	88
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	89
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	90
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	91
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	92

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	93
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	94
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	95
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	96
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	97
				ON-BOARD POWER RECEIVING DEVICE	98
				POWER RECEIVING DEVICE, VEHICLE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, NONCONTACT POWER FEEDING PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM	99
				ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF ONBOARD POWER RECEIVING DEVICE	100
	7 פברואר 2026	7 פברואר 2025		TRANSMISSION EQUIPMENT OF A CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM AND A CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	101
				POWER RECEIVING EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	102
				POWER RECEIVING EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	103

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
				POWER RECEIVING EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	104
				POWER TRANSMISSION EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	105
				POWER TRANSMISSION EQUIPMENT OF THE CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	106
				TRANSMISSION DEVICE, PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF TRANSMISSION DEVICE	107
				POWER RECEIVING DEVICE, POWER TRANSMITTING DEVICE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, PROGRAM, AND CONTROL METHOD	108
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	109
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	110
				POWER RECEIVING DEVICE, POWER TRANSMITTING DEVICE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, PROGRAM, AND CONTROL METHOD	111
				POWER RECEIVING DEVICE, POWER TRANSMITTING DEVICE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, PROGRAM, AND CONTROL METHOD	112
				POWER RECEIVING DEVICE, POWER TRANSMITTING DEVICE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, PROGRAM, AND CONTROL METHOD	113
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF	114

המדינות בהן הוגשה הבקשה	מועד הגשת הבקשה	מועד קדימות	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	תיאור הפטנט המבוקש	
				POWER RECEIVING DEVICE	
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	115
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	116
				POWER RECEIVING DEVICE, POWER TRANSMITTING DEVICE, NONCONTACT POWER FEEDING SYSTEM, PROGRAM, AND CONTROL METHOD	117
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	118
				NONCONTACT POWER SUPPLY COIL AND NONCONTACT POWER SUPPLY SYSTEM	119
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	120
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	121
				POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	122
בריטניה	19 מאי 2025	19 מאי 2025	בעלות משותפת**	METHOD AND SYSTEM FOR ESTABLISHING A SECURED COMMUNICATION LINK BETWEEN FOR CHARGING ELECTRIC VEHICLES ALONG A DYNAMIC WIRELESS POWER TRANSFER LANE	126
יפן	3 יוני 2025	3 יוני 2025	בעלות משותפת**	POWER RECEIVING DEVICE AND POWER TRANSMISSION DEVICE	127

תיאור הפטנט המבוקש	תיאור הזכויות הצפויות בפטנט, ככל שיירשם	מועד קדימות	מועד הגשת הבקשה	המדינות בהן הוגשה הבקשה
POWER RECEIVING DEVICE AND POWER TRANSMISSION DEVICE	בעלות משותפת**	9 יוני 2025	9 יוני 2025	יפן
POWER RECEIVER, POWER TRANSMITTER AND CONTACTLESS POWER SUPPLY SYSTEM	בעלות משותפת**	30 יוני 2025	29 נובמבר 2024	יפן
CONTROL DEVICE, PROGRAM, METHOD	בעלות משותפת**	26 נובמבר 2025	26 נובמבר 2025	יפן
NON-CONTACT POWER SUPPLY COIL AND NON-CONTACT POWER SUPPLY SYSTEM	בעלות משותפת**	18 ספטמבר 2025	18 ספטמבר 2025	יפן
NON-CONTACT POWER SUPPLY SYSTEM AND RECEIVING DEVICE	בעלות משותפת**	7 אוקטובר 2025	7 אוקטובר 2025	יפן
POWER RECEIVING DEVICE	בעלות משותפת**	14 אוקטובר 2025	14 אוקטובר 2025	יפן
IN-MOTION POWER SUPPLY SYSTEM	בעלות משותפת**	12 דצמבר 2025	12 דצמבר 2025	יפן
COMMUNICATION SYSTEM	בעלות משותפת**	12 דצמבר 2025	12 דצמבר 2025	יפן
POWER RECEIVING DEVICE, PROGRAM, AND CONTROL METHOD OF POWER RECEIVING DEVICE	בעלות משותפת**	23 דצמבר 2025	23 דצמבר 2025	יפן
IN-MOTION POWER SUPPLY SYSTEM	בעלות משותפת**	29 ינואר 2026	29 ינואר 2026	יפן
POWER RECEIVING DEVICE AND POWER FEEDING SYSTEM	בעלות משותפת**	10 פברואר 2026	10 פברואר 2026	יפן

17.5. להלן יובאו פרטים אודות מדגמים/עיצובים מהותיים הרשומים בבעלות החברה בתחום הפעילות, נכון למועד הדוח:

מספר המדגם	תיאור המדגם/עיצוב	הזכויות במדגם**	מועד פקיעה צפוי של המדגם	מדינות בהן אושר המדגם
215969	WIRELESS CHARGING PAD	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	20 אוגוסט 2039	קנדה
015000650-0001	WIRELESS CHARGING PAD	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	20 אוגוסט 2039	אירופה
6237877	WIRELESS CHARGING PAD	בעלות מלאה של (100%) של	20 אוגוסט 2039	בריטניה

מדינות בהן אושר המדגם	מועד פקיעה צפוי של המדגם	הזכויות במדגם**	תיאור המדגם/עיצוב	מספר המדגם	
		Induct EV, Inc.			
ארה"ב	20 אוגוסט 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	D1039490	4
קנדה	9 יולי 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	215970	5
אירופה	9 יולי 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	015000650-0002	6
בריטניה	9 יולי 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	6237878	7
ארה"ב	9 יולי 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	D1034438	8
קנדה	9 יולי 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	215971	9
אירופה	9 יולי 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	015000650-0003	10
בריטניה	9 יולי 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	6237879	11
ארה"ב	9 יולי 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	D1034439	12
קנדה	22 אוקטובר 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	215972	13
אירופה	22 אוקטובר 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	015000650-0004	14
בריטניה	22 אוקטובר 2039	בעלות מלאה של (100%) של Induct EV, Inc.	WIRELESS CHARGING PAD	6237880	15
ארה"ב	22 אוקטובר 2039	בעלות מלאה של (100%) של	WIRELESS CHARGING PAD	D1047896	16

מדינות בהן אושר המדגם	מועד פקיעה צפוי של המדגם	הזכויות במדגם**	תיאור המדגם/עיצוב	מספר המדגם	
		Induct EV, Inc.			

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

* כאמור בסעיף 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, אך 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.

** רשום תחת שמה של InductEV Inc. החברה תפעל כחלק מקליטת פעילות IEV להמחאת רישום בעלות אצל משרדי הפטנטים.

*** בהתאם לאמור בדוח מיידי 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.

17.6. להלן פירוט אודות סימני מסחר ואו בקשות לרישום סימני מסחר, בבעלות החברה נכון למועד הדוח:

מועד פקיעה	סטטוס	סיווגים	טריטוריה	לוגו/מילולי	מספר סימן המסחר	
20.4.33	רשום	9,42	ישראל	ELECTREON	363022	1
20.4.33	רשום	9,42	ישראל	electreon	363023	2
12.7.33	רשום	9,42	איחוד אירופי	ELECTREON	1745630	3
12.7.33	רשום	9,42	אנגליה	ELECTREON	1745630	4
12.7.33	רשום	9,42	ארה"ב	ELECTREON	1745630	5
12.7.33	רשום	9,42	איחוד אירופי	electreon	1746754	6
12.7.33	רשום	9,42	אנגליה	electreon	1746754	7
12.7.33	רשום	9,42	ארה"ב	electreon	1746754	8
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
17.1.35	רשום	9, 42	יפן	ELECTREON	2025-004284	12
17.1.35	רשום	9, 42	יפן	electreon	2025-004285	13
25.6.35	רשום	9, 37, 42	ישראל	ELECTREON RIPPLE	384703	14
26.10.33	רשום	9, 38	ארה"ב	MOMENTUM	4777344	*15
4.8.32	בבחינה	7, 42	ארה"ב	INDUCTEV	97980662	**16
4.8.32	בבחינה	9	ארה"ב	INDUCTEV	97534635	**17
27.1.33	רשום	9, 38	אוסטרליה	INDUCTEV	2340203	**18
27.1.33	בבחינה	9, 38	קנדה	INDUCTEV	2244326	**19
27.1.33	רשום	9, 38	בינלאומי	INDUCTEV	1717031	**20

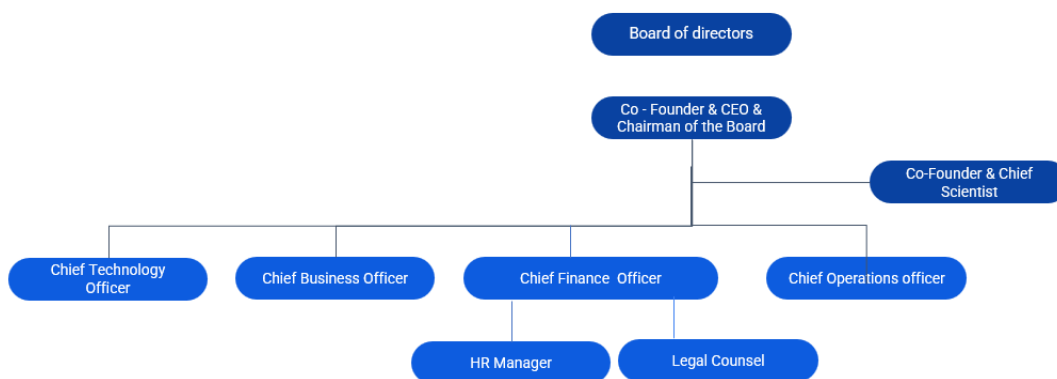
* רשום תחת השם של – Momentum Dynamics Corporation (USA) שמה הקודם של חברת InductEV Inc.

** רשום תחת שמה של InductEV Inc. החברה תפעל כחלק מקליטת פעילות IEV להמחאת רישום בעלות סימני מסחר אלו במשרדי סימני המסחר.

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

18. הון אנושי

18.1. להלן תרשים המבנה הארגוני של החברה:



18.2. ראו להלן פירוט אודות מצבת עובדי החברה:

מספר עובדים			תחום עיסוק
למועד הדוח לשנת 2023	למועד הדוח השנתי לשנת 2024	נכון למועד הדוח	
6	7	7	הנהלה
12	15	9	מחלקת כספים, משאבי אנוש ואדמיניסטרציה
89	116	84	מחלקת תפעול, מחלקת פיתוח וייצור ומחלקת פרויקטים
12	15	9	מחלקת שיווק ומכירות ושירות
119	153	109	סה"כ*

* המידע לא כולל קליטה של 14 עובדים נוספים כחלק מרכישת IEV כמפורט בסעיף 1.2 לעיל.

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

במהלך הרבעון השני לשנת 2025, בחנה הנהלת החברה את מבנה כוח האדם שלה כחלק מהתכנית האסטרטגית המתוארת בהרחבה בסעיף 1.11 לדוח הרבעון השני של החברה לשנת 2025. בהמשך לכך, החברה החלה ליישם, צעדים לטובת התאמה של מבנה ההוצאות והמיקוד העסקי ליעדים המעודכנים של החברה ("תוכנית המיקוד העסקי"). במסגרת זו מבוצעות התאמות במספר העובדים ובפריסתם במחלקות השונות, כאשר עיקר הצמצום מתרכז בישראל. במקביל לצמצום האמור, החברה פועלת לשמר ולחזק את תחומי הפיתוח העסקי והשיווק. חיזוק תחומים אלה נועד ללוות את המעבר האסטרטגי שבו מצויה החברה – ממיקוד עיקרי בפיתוח טכנולוגי, אל עבר שילוב הולך וגובר של פעילות מוצר ושיווק. מהלך זה נועד לשמור כי לצד המשך הפיתוח הטכנולוגי, יוקדשו משאבים משמעותיים גם בהטמעת המוצרים בשוק, בהרחבת בסיס הלקוחות ובהאצת החזירה המסחרית של פתרונות החברה. החברה מעדכנת כי ממועד פרסום תכנית המיקוד העסקי, חלה הפחתה של כ-24% במצבת כוח האדם של הקבוצה (ללא קליטה של עובדים נוספים כחלק מרכישת IEV).

יצוין, כי במהלך תקופת הדוח חל צמצום והתייעלות של המשאב האנושי של החברה בישראל. כוח האדם האיכותי שתומך בפעילות החברה מבצע משימות תוך כדי מיקסום יכולות מקצועיות ושימור הידע הקיים. במהלך תקופת הדוח, הצטרף לחברה מספר סמנכ"ל פיתוח עסקי שמנהל את המערך העסקי של החברה ופועל לקידום וביסוס יכולות הפיתוח העסקי והמכירות של החברה.

במהלך שנת הדוח, וכחלק מאסטרטגיית המצוינות העסקית ארוכת הטווח של החברה, פעלה החברה לעיבוי וחיזוק השדרה הניהולית. במסגרת זו, גייסה וניידה החברה מנהלים ובעלי תפקידים מנוסים למערך המחקר והפיתוח ולמחלקת הפיתוח העסקי, מתוך מטרה להאיץ את קצבי הפיתוח ולהרחיב את אחיזתה של החברה בשווקים בינלאומיים. כמו כן, החברה השקיעה בחיזוק רובד ניהול הביניים, מתוך הבנה כי תשתית ניהולית רחבה ואיתנה חיונית לתמיכה בהתרחבות הפעילות התפעולית ובניהול יעיל של פרויקטים מורכבים. מהלכים אלו נועדו להבטיח שימור של מצוינות טכנולוגית, שיפור יכולות ההוצאה לפועל והביצוע של החברה, ויצירת מנועי צמיחה חדשים.

18.4 תלות מהותית בעובד מסוים

למועד הדוח, החברה מעריכה כי קיימת תלות ביו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה, מר אורן עזר, הואיל והוא מספק לחברה את השירותים הבסיסיים החיוניים לפעילותה, ובכלל זה לפעילות המחקר והפיתוח. יחד עם זאת, בשנת הדוח גייסה החברה אנשי פיתוח בישראל לפעילות המו"פ, וכן סמנכ"ל פיתוח עסקי, באופן אשר מפחית במידת מה את התלות במר עזר.

18.5 הדרכות והכשרת עובדים

בשנת 2025, פעלה החברה בהתאם לתוכנית הדרכות שנתית, 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, אשרור והטמעה של נהלי וכלי עבודה מסודרים, אשר חשופים לעובדים בפורטל החברה הפנים

ארגוני. כמו כן, במהלך שנת הדוח התקיימו מספר שולחנות עגולים בין מנכ"ל, מנהל משאבי אנוש ועובדי החברה אשר נגזרו מהם תוכניות עבודה אופרטיביות לצורך חיזוק הקשר בין ההנהלה לעובדי החברה, ושיפור תהליכי וסביבה העבודה.

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 תהינה 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. ביום 2 בדצמבר 2024, פרסמה החברה מתאר להצעה של אופציות (שאינן סחירות) הניתנות למימוש למניות רגילות של החברה. לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים מהימים 16 בספטמבר 2021 ו-29 בספטמבר 2022 (מס' אסמכתאות: 2021-01-079582, 2022-01-122140 ו-2024-01-621303), 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. בהמשך לכך, ביום 30 בנובמבר 2025, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה ולאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה, עדכון נוסף למדיניות התגמול, בין היתר בעניין תפקיד סגן יו"ר דירקטוריון פעיל. 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 המאושר על ידי מנכ"ל החברה, סמנכ"ל הכספים ומנהלת 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 במהלך תקופת העסקה ולמשך תקופה מסוימת אחריה, וכן הוראות ביחס לסיום העסקה. בהקשר זה, ככלל הסכמי העסקה עם עובדי החברה בישראל, 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 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 בעתות 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.

לפרטים בדבר התקשרות החברה עם חברת סימלס, שתאפשר הקמת מערך ייצור גלובלי של סלילי הטעינה של החברה, ראו סעיף 8.7 לעיל.

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 24 בפברואר 2026, פרסמה החברה תסקיף מדף נושא תאריך 25 בפברואר 2026, מכוחו רשאית החברה להנפיק סוגי ניירות ערך שונים בהתאם להוראות הדין. לפרטים נוספים, ראו דוח מיידי מהיום 24 בפברואר 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-017444), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

21.3. מענקי מדינה

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

21.4. גיוס הון

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

21.5. 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 מצידוד 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), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

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, לחברה הסמכות של: (1) ISO 14001 (מערכת ניהול סביבתית); (2) ISO 9001 (מערכת ניהול איכות); ו-(3) ISO 45001 (מערכת ניהול בטיחות וגהות תעסוקתית). לחברה מדיניות איכות, בטיחות ואיכות סביבה מקיפה. 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 2025: (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) החברה מקיימת ועדת בטיחות המתכנסת מספר פעמים בשנה, אשר דנה בסוגיות בטיחות ואיכות סביבה; 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 פסולת מתכת, פלסטיק, קרטון, עץ ופסולת אלקטרונית; (ג) עובדי החברה אוכלים ארוחות 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 לאריות 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 ממזערת את סך זמן התפעול ודרישות האנרגיה כחלק מהתקנת הכביש. המערכת יכולה להיות מותקנת, כולה, מתחת לאדמה, ולכן אינה משפיעה על הסביבה הנופית, מבחינה ויזואלית ומבחינה תפעולית גם יחד; (ב) תהליך ההתקנה של הסלילים הוא אוטומטי, ודורש מעט כוח אדם; (ג) כחלק מתהליך מיון LCA שנערך בשנת 2022 נמצא כי אלומיניום, פלדה, נחושת, פלסטיק פוליקרבונט, ופריטטים הם המרכיבים העיקריים של יחידת הניהול ושל המקלטים ברכב, בעוד הסלילים מורכבים בעיקר מליבת נחושת המכוסה במעטפת גומי. אין ברכיבי המערכת 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, תקינה או אילוצים מיוחדים כלשהם ואין תקנים מחייבים המעוגנים בחוק הנוגעים לתחום פעילותה בישראל, למעט כמפורט להלן.

24.1 כללי

פעילות החברה כפופה לדיני המדינות בהן היא פועלת (לרבות ישראל, גרמניה, ארה"ב, 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 בטריטוריות 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 ליצע המפותח כתוצאה ממימון שנתקבל מהרשות לחדשנות.

24.3. תקינה בינלאומית

לפרטים, ראו סעיף 8.6.5 לעיל וכן סעיף 23 לעיל.

24.4. 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 16.3.8; בהסכמים עם חברת אלקטרה אפיקים (ראו סעיפים 10.2.1-10.2.2 לעיל); ובהסכם עם חברת סימלס (ראו סעיף 8.7 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 שייווצר 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 רישיון שימוש בקניין הרוחני הקודם של החברה, ובו

יקבעו מנגנונים לשיתוף ולקבלת רישיונות שימוש בקניין רוחני חדש שייווצר על ידי הצדדים כחלק מההסכם.

במהלך הרבעון השני של 2025, חתמו הצדדים תיקון להסכם. התיקון מסדיר היבטים טכניים הנוגעים לשיתוף המידע בין הצדדים ועם צדדים שלישיים ולפרוצדורה של רישום הפטנטים המשותפים פרי ההסכם. כמו כן, במהלך הרבעון האחרון, הצדדים חתמו על תיקון מספר 2 להסכם. התיקון נועד, בין היתר, להאריך את תקופת ההסכם על מנת לאפשר את המשך ביצוע פעילויות הפיתוח בהתאם לתוכניות העבודה המעודכנות של הצדדים, וכן לעדכן ולהתאים היבטים שונים של מסגרת שיתוף הפעולה לאור ההתקדמות בפעילויות הפיתוח והצרכים שזוהו במהלך תקופת ההתקשרות. במסגרת התיקון הוסכמו עדכונים, בין היתר, בנושאים כגון המשך והרחבת פעילויות פיתוח, התאמות בלוחות הזמנים, התאמת מנגנוני העבודה בין הצדדים, הוספת פעילות הדגמה נוספת, וכן עדכונים בהיבטים תפעוליים ומנהליים הנוגעים לביצוע ההסכם. מובהר כי התיקון אינו משנה את אופיו או את עקרונות היסוד של ההסכם.

כחלק מדוח רבעון שני של החברה לשנת 2025, עדכנה החברה בהתקדמות שנעשתה על ידי הצדדים, בהגשמת מטרות ההסכם: (א) בחודש פברואר 2024, בסמוך לאחר החתימה על ההסכם, החלו הצדדים לשתף ידע בקשר עם צד הרכש של מערכת הטעינה האלחוטית של החברה, בקבוצת עבודה משותפת; (ב) בחודש יולי 2024, הגדירו הצדדים דרישות הנדסיות ובטיחותיות לפיתוח משותף של רכיב טעינה לרכב שייווצר על ידי דנסו, ועקרונות להגנה על קניין רוחני משותף; (ג) בחודש אוגוסט 2024, החלו הצדדים בתהליך של פיתוח בקבוצת עבודה משותפת, של רכיב טעינה בצד הרכב, ובכתיבה של פטנטים; (ד) בחודש יולי 2025, השלימו הצדדים בהצלחה מבדק ראשון (Demo 1), בצרפת, בו הודגמה טעינה על ידי מערכת המשלבת רכיבים של החברה ושל דנסו; (ה) במהלך חודש ספטמבר 2025, בוצע המבדק השני (Demo 2), והמסכם של הסכם הפיתוח המשותף הנוכחי, על בסיס מערכת טעינה לצד הרכב שפותחה כולה על ידי דנסו, כחלק מהסכם הפיתוח המשותף. מבדק זה צפוי להתקיים באבאשירי, יפן, על בסיס תשתית החברה.

בנוסף להסכם ובהמשך להשקעה של טויוטה בחברה, בסך של כ-50 מיליון ש"ח, התקבלה בחברה ביום 8 באוגוסט 2025 הזמנה מטעם טויוטה, לרכישת מערכת טעינה אלחוטית מהדור המתקדם של החברה, לצורך התקנה בכביש החשמלי האלחוטית שהיא תקים במטה טויוטה ביפן. כמו כן, ביום 5 באוגוסט 2025, התקשרה החברה עם מר ליאון ואן דר מרווה, בהסכם במסגרתו הוא יהיה אחראי על הובלת וקידום פעילותה של החברה בתחום הרכב הפרטי (Vehicles Passenger), בדגש על חיזוק קשריה של החברה עם תעשיית הרכב הגלובלית והעמקת שילוב פתרונות הטעינה האלחוטית של החברה בשוק זה.

לפרטים נוספים, ראו סעיפים 16.3.8 ו-17.4.2 לעיל, את הדיווח המשלים מיום 30 בינואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-011559), דוחות מיידים מהימים 6 באוגוסט 2025 ו-10 באוגוסט 2025 (אסמכתאות מס': 2025-01-058210 ו-2025-01-058950, בהתאמה) וסעיפים 16.3.8 ו-17.4.2 לדוח השנתי לשנת 2024, הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

25.2. כמו כן, החברה רואה בהסכם השירותים עם מנכ"ל החברה, כנושא משרה בחברה, כהסכם מהותי.

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 16.3.8 ו-25.1 לעיל.

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

לפרטים אודות ההתקשרות במזכר ההבנות בין החברה ליורוביה לקידום ובניית מערכת הכביש החשמלי האלחוטי פרי פיתוחה של החברה במדינות גרמניה, צרפת ובלגיה, ראו דוח מידי מיום 6 באוקטובר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-108693-כמו כן, ביום 15 באפריל 2025, חתמה החברה על תוספת למזכר הבנות אסטרטגי מחייב עם חברת Eurovia SAS המכונה כעת Vinci Construction SAS, שמטרתה לעדכן את מזכר ההבנות בהתאם לניסיון שנצבר אצל הצדדים לאורך שיתוף הפעולה ארוך השנים, ביניהם בפרויקטי כביש חשמלי, ולשמר את שאר תנאי מזכר ההבנות. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי של החברה מיום 16 באפריל 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-027577), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

26.3. שיתוף הפעולה עם חברת אלקטרה אפיקים

לפרטים אודות התקשרות החברה בהסכמים עם חברת אלקטרה אפיקים ראו סעיף 10 לעיל.

26.4. שיתוף הפעולה עם חברת סימלס

לפרטים בדבר התקשרות החברה עם חברת סימלס, שתאפשר הקמת מערך ייצור גלובלי של סלילי הטעינה של החברה, ראו סעיף 8.7 לעיל.

27. הליכים משפטיים

ביום 18 ביוני 2024, נודע לחברה כי הוגשה בקשה לאישור תובענה ייצוגית כנגד החברה ונושאי משרה בה בטענה לאיחור במועד דוח מידי שפרסמה החברה. ביום 15 בפברואר 2026 ניתן פסק דין מטעם בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (המחלקה הכלכלית), המאשר את הסדר הפשרה ונותן לו תוקף של פסק דין. ההוצאה בפועל, אשר צפויה להשתקף בדוחות הכספיים של החברה, מיישום הסדר הפשרה הינה בסכום שאינו מהותי לחברה. יובהר כי הסדר הפשרה נעשה מבלי שהחברה ו/או מי מנושאי המשרה בה הודו בכל טענה ו/או חבות. החברה פועלת ותפעל בהתאם להוראות פסק הדין והסדר הפשרה. לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים מהימים 19 ביוני 2024, 3 בנובמבר 2025 ו-16 בפברואר 2026 (מס' אסמכתא: 2024-01-062142, 2025-01-083342 ו-2026-01-015084, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

27.1. 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

28.1. בהמשך לעדכון החברה אודות יעד צבר הפרויקטים העדכני בגובה של כ-30 מיליון דולר, כאמור בסעיף 1.12.2 לדוח הרבעון השני של החברה לשנת 2025, הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה, החברה מתכבדת לעדכן כי צבר ההזמנות של החברה, עומד על סכום של כ-30.2 מיליון דולר ביום 31.12.2025, נתון המציג עמידה ואף עליה מעבר ליעד כאמור, ועומד על סכום של כ-40 מיליון דולר בסמך למועד פרסום דוח זה.

לאור סביבת הפעילות המאתגרת בה פועלת החברה, לרבות השפעות מלחמת "חרבות ברזל", כמפורט בסעיף 7.3 לעיל, במהלך הרבעון השני לשנת 2025 דיווחה החברה על יישום תכנית למיקוד עסקי, שנועדה להבטיח את דיוק פעילותה במוצרים ובשוקים בעלי פוטנציאל הכנסות בטווח הזמן הקרוב והבינוני, לצד שמירה על השקעה בפיתוחים עתידיים. התוכנית נשענת על שלושה אדנים מרכזיים: מיקוד בפיתוח מוצרים קרובים להבשלה ובמקביל השקעה בפיתוחים אסטרטגיים, מיקוד בשוקים בשלים לאימוץ טכנולוגיית הטעינה האלחוטית, והתאמת מבנה ההוצאות של החברה לתכנית המיקוד העסקי וחיזוק האיתנות הפיננסית.

בהמשך לכך, ובהתאם לנתוני פעילות החברה בפועל, החברה מעדכנת כי יישום תכנית המיקוד העסקי הביא להפחתה בהוצאות התפעוליות של החברה, בנטרול הוצאות רכש והצטיידות, בשיעור של כ-26% בחציון השני לשנת 2025 לעומת החציון הראשון לשנת 2025. שיעור הפחתה זה גבוה מההפחתה המוערכת שדווחה על ידי החברה בעת פרסום התכנית, אשר עמדה על כ-21%, וזאת בין היתר נוכח התאמות תפעוליות מסוימות שבוצעו במהלך תקופת היישום.

בנוסף, החל מהרבעון הרביעי לשנת 2025 נרשמה הפחתה בהוצאות התפעוליות של החברה בשיעור של כ-28% ביחס לממוצע ההוצאות התפעוליות הרבעוני של החברה בחציון הראשון לשנת 2025 (בנטרול הוצאות רכש והצטיידות). שיעור הפחתה זה גבוה מההפחתה המוערכת שדווחה על ידי החברה בעת פרסום התכנית, אשר עמדה על כ-26%, וזאת בין היתר נוכח התאמות תפעוליות מסוימות שבוצעו במהלך תקופת היישום.

בנוסף במסגרת תכנית המיקוד העסקי, עדכנה החברה עדכנה בדבר יתרת המזומנים שלה. כעת, החברה מעדכנת כי נכון ליום 31.12.2025, לחברה יתרת מזומנים עומד על סך של כ-22 מיליון ש"ח. בנוסף, כ-12 מיליון ש"ח בגין חייבים מהקצאה וגיוס של החברה (כמפורט להלן בסעיף 5.1.1 בפרק ב' לדוח זה) צפויים להתקבל אצל החברה באופן מידי. בנוסף, במהלך השנה צפויים להיכנס לחברה כ-52 מיליון ש"ח (כמפורט להלן בסעיף 5.1.2 בפרק ב' לדוח זה) וכן כ-20 מיליון ש"ח (6 מיליון דולר), צפויים להיכנס לקופת החברה עד ליום 1.7.2026 כחלק מעסקת IEV כמפורט בסעיף 1.2 לעיל.

לבסוף, מעדכנת החברה כי במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025, ירד קצת שריפת המזומנים מפעילות שוטפת בכ-34% לעומת קצת שריפת המזומנים, מפעילות שוטפת, שנמדד בשלושת הרבעונים הראשונים לשנת 2025.

28.3 היעדים העסקיים של החברה כוללים:

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.

הרחבת פעילות גלובלית: המשך ההתרחבות הגלובלית של החברה באמצעות חדירה לשוקים אסטרטגיים, הקמת תשתיות מקומיות בטרטוריות בהן החברה פועלת, ותמיכה בצמיחה ארוכת טווח. זאת על ידי השקת פיילוטים ופרויקטים מסחריים במדינות מפתח, ויצירת שותפויות אסטרטגיות עם גורמים ממשלתיים, עירוניים, 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.

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. 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.

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, בבתי 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.

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 מתחרימים.

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

החברה מתכוונת להמשיך ולהתפתח במיקוד בשווקים המפורטים בסעיף 11.2 לעיל, תוך המשך קידום והטמעת פתרונות הטעינה האלחוטית שפיתחה במגוון תרחישי שימוש. במסגרת זו פועלת החברה להרחיב את פעילותה המסחרית, להעמיק את שיתופי הפעולה עם שותפים אסטרטגיים ולחזק את מעמדה בשוק הטעינה האלחוטית לכלי רכב חשמליים.

הרחבת סל המוצרים שמציעה החברה, הכולל גם את מוצרי IEV, צפויה לאפשר לחברה נוכחות משמעותית יותר גם בשוק הטעינה הסטטטית, ובפרט בתרחישי שימוש הדורשים הספקי טעינה גבוהים. שילוב זה צפוי לאפשר לחברה להציע ללקוחותיה פתרונות טעינה משלימים ולפנות לפלחי שוק נוספים, תוך הרחבת היצע המוצרים והטכנולוגיות שבידי הקבוצה.

בנוסף, החברה פועלת להרחבת שיתופי הפעולה עם יצרניות רכב מסחריות ופרטיות ועם ספקי TIER 1, במטרה לקדם שילוב רחב יותר של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית במערכות רכב עתידיות וכן לקדם פיתוחים

משותפים, אינטגרציה של מערכות החברה בבלטפורמות חדשות והרחבת היישומים האפשריים של הטכנולוגיה.

במקביל, החברה צפויה להמשיך ולהעמיק את פעילותה בתחום התחבורה הציבורית, ובפרט בשוק האוטובוסים החשמליים ובשיתופי פעולה עם רשויות תחבורה ציבורית וגורמים עירוניים. החברה רואה בפלח שוק זה מנוע צמיחה משמעותי לפעילותה, בין היתר לאור היתרונות התפעוליים והכלכליים שטכנולוגיית הטעינה האלחוטית מציעה למפעילי ציי רכב ותחבורה ציבורית.

בתוך כך, החברה פועלת להשלמת תהליך הספיגה המלא של פעילות IEV כחלק אינטגרלי מפעילות הקבוצה. תהליך זה כולל, בין היתר, שילוב המוצרים, הידע והיכולות הטכנולוגיות של IEV בפעילות החברה, מיצוי סינרגיות טכנולוגיות ומסחריות, והרחבת בסיס הלקוחות והפעילות העסקית של הקבוצה בשווקים הרלוונטיים.

בהתאם לכך, החברה מעריכה כי שילוב הרחבת סל המוצרים, העמקת שיתופי הפעולה עם יצרני רכב והמשך התבססותה בתחום התחבורה הציבורית עשויים לתרום להמשך התפתחות פעילותה בשנים הקרובות, בכפוף לתנאי השוק, להתפתחויות הטכנולוגיות וליכולת החברה לממש את תוכניותיה העסקיות.

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, 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. צבר הזמנות¹²⁴

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

עיתוי משוער להכרה בהכנסה או הכנסה בפועל	צבר הזמנות סמוך למועד פרסום הדוח	צבר הזמנות ליום 31.12.2025
2026 - רבעון 1	7,494	2,494
2026 - רבעון 2	11,346	9,432

¹²⁴ לעניין זה "צבר הזמנות" משמעו – הזמנות ו/או התקשרויות מחייבות, אשר טרם הוכרו כהכנסות בדוחות החברה.

עיתוי משוער להכרה בהכנסה או הכנסה בפועל	צבר הזמנות סמוך למועד פרסום הדוח	צבר הזמנות ליום 31.12.2025
2026 - רבעון 3	13,266	10,352
2026 - רבעון 4	14,218	11,304
2027 ואילך	64,871	46,511
סך הכל	111,195	80,093

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

לאור העובדה שהחברה פועלת במספר שווקים ברחבי העולם (וביניהם, ישראל, ארה"ב ואירופה), היא עשויה להיות מושפעת משינויים בסביבת האינפלציה והריבית. בין היתר, החברה עשויה להיות מושפעת מעלייה במחירי חומרי גלם עקב עליית האינפלציה במדינות מהן רוכשת החברה חומרי גלם, ומהשפעת הגורמים המאקרו כלכליים על עלויות ההעסקה והאנרגיה במדינות אלה ובמדינות הפעילות של החברה. יצוין כי נכון למועד דוח זה מממנת החברה את פעילותה בעיקר על ידי שימוש בהונה העצמי, גיוסי הון וקבלת מענקים, והיא אינה מחזיקה קווי אשראי או התקשרה בהסכמי הלוואה. לאור האמור, נכון למועד דוח זה, 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 7.2 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 בישראל

לפירוט בנושא זה, ראו סעיף 7.3 לעיל.

31.2 סיכונים ייחודיים לחברה

31.2.1 אי השלמת מחקר ופיתוח

החברה ממשיכה להתקדם בהתאם לאסטרטגייה העסקית שנקבעה, הכוללת מעבר הדרגתי מהסכמי מחקר ופיתוח להסכמים מסחריים משמעותיים יותר. נכון למועד הדוח, פעילות הפיתוח מצויה בשלבים מתקדמים והחברה פועלת להשלמתה לצד הרחבת ההתקשרויות המסחריות. כמו כן, לאור העובדה שהחברה הינה חברת מחקר ופיתוח, קיימת אי ודאות מובנית באשר לתוצאות הסופיות של פעילות המחקר והפיתוח הסופית של כלל מוצריה.

31.2.2 מסחור ושיווק מוצרי החברה

בהתאם לעובדה שהחברה עדיין נמצאת בשלבי פיתוח מערכותיה ונמצאת בתהליך מעבר מביצוע הסכמי מחקר ופיתוח ופילוטרים, 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.

31.2.3 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 תהינה 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.

31.2.4 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.

31.2.5 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.

31.2.6. 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.

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:¹²⁵

¹²⁵ 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 בישראל
	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 תוכניתה האסטרטגית של החברה ויעדיה לשנה הקרובה. התממשות התוכניות האמורות או אי התממשותן, או התממשותן באופן שונה מכפי שנצפה, תלויה (בין השאר) בהשלמת הליך פיתוח מוצרי החברה בהצלחה, במצב השוק, במשא ומתן עם יצרני רכבים או בהתממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים לעיל.



פרק ב'

דוח הדירקטוריון על מצב עסקי החברה

31 בדצמבר 2025

דירקטוריון אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") מתכבד בזאת להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה והחברות הבנות שלה (יחד: "הקבוצה") ליום 31 בדצמבר 2025 ("מועד הדוח") ולשנה שהסתיימה במועד הדוח ("שנת הדוח" או "תקופת הדוח"), בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970 ("תקנות הדוחות").

א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי החברה

1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

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

לחברה טכנולוגיה מתקדמת וגמישה 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, וטעינה סטטית המאפשר טעינה בעת חנייה או עצירה. שילוב של שלושת הפתרונות הללו מאפשר רציפות תפעולית וגמישות מרבית למשתמשי הרכבים החשמליים בתשתיות הטעינה. עבור כל תרחיש שימוש שקיים היום לרכבים החשמליים אפשרות הטעינה באמצעות התחברות במגע לרכב (כמו כבל טעינה, פנטוגרף, כבל חשמל עילי וכדומה), יש לחברה להציע פתרון אלחוטי חלופי.

הביקוש לפתרונות טעינה אלחוטיים אוטומטיים, חכמים וללא מגע, נמצא בעלייה מתמדת, אך, להערכת החברה, הפתרונות הקיימים בשוק עדיין מוגבלים, יקרים ולא מותאמים להתרחבות המואצת 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 ולכל תרחישי השימוש האפשריים.

בפעילותה העסקית מיישמת החברה תוכנית חדירה ממוקדת לשווקי יעד אסטרטגיים, תוך ביסוס והעמקת מעמדה בטריטוריות בהן היא כבר פעילה, כמו 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 החברה נמצאת בשלבי הפיתוח והחברה טרם השלימה את פיתוח המערכות שלה. 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 בפרק א' לדוח זה.

1.1. השפעות מאקרו-כלכליות

1.4.1. השפעת מלחמת חרבות ברזל

לפירוט על מלחמת חרבות ברזל וההשפעות על החברה, ראו סעיף 7.3 בפרק א' לדוח זה.

1.4.2. גילוי בדבר השפעות האינפלציה ושינויים בשיעורי הריבית על החברה¹

לפרטים בדבר סביבת האינפלציה והריבית בה פועלת החברה וההשפעות על החברה, ראו סעיף 7.1 בפרק א' לדוח זה.

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 תקנה 20 בפרק ד' לדוח זה.

2.2 התפתחויות מרכזיות בפרויקטים של החברה

- כמפורט בסעיף 10.2.2 בפרק א' לדוח זה, ביום 2 באפריל 2025, חתמה החברה על הסכם עם חברת התחבורה הציבורית אלקטרה אפיקים בע"מ ("אלקטרה אפיקים"), לתכנון פריסה של מערכת טעינה אלחוטית בפרויקט נוסף המופעל על ידי אלקטרה אפיקים ובבעלות משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, במסוף אבנת הצמוד לקניון הגדול בפתח תקווה. לאחר מכן, ביום 29 במרץ 2026, חתמה החברה עם אלקטרה אפיקים על הסכם המסדיר את התקנת ופריסת מערכת הטעינה האלחוטית של החברה בפרויקט במסוף בתמורה לסכום כולל של כ-7.8 מיליון ש"ח, עבור שלב ההקמה. במסגרת ההסכם החברה תבצע עבודות הקמה של הפרויקט במסוף אבנת, לרבות פריסת מערכות החברה במסוף, התקנה של תשתית החשמל וכו' (ביחד, "עבודות ההקמה"). התמורה בגין ביצוע עבודות ההקמה עומדת על סך כולל של כ-7.8 מיליון ש"ח בתוספת מע"מ, אשר תשולם בהתאם לאבני דרך.

- כמפורט בסעיף 10.2.7 בפרק א' לדוח זה, ביום 5 בספטמבר 2025, נבחרה החברה על ידי משרד התחבורה של מדינת מישיגן בארה"ב (MDOT) להוביל את פרויקט POWERDRIVE – פרויקט אסטרטגי רחב היקף להקמת מערכת טעינה אלחוטית עירונית ראשונה מסוגה בארה"ב. היקף הפרויקט עומד על כ-21.84 מיליון ש"ח, מתוכם כ-15.12 מיליון ש"ח מיועדים עבור החברה.

- כמפורט בסעיף 10.2.6 בפרק א' לדוח זה, ביום 20 בינואר 2026 התקבלה בידי Electreon Wireless Inc, חברה בת של החברה בארה"ב, הודעה מאת ("PTC") Pennsylvania Turnpike Commission, גוף תחבורה ציבורי במדינת פנסילבניה בארצות הברית, בדבר זכייתה במכרז RFP לביצוע פרויקט טעינה אלחוטית לרכבי הרשות.

¹ האמור בסעיף זה מבוסס על התחזית המקרו-כלכלית של חטיבת המחקר בנק 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](#).

- כמפורט בסעיף 10.2.5 בפרק א' לדוח זה, ביום 31 בדצמבר 2025 חתמה Electreon Wireless Inc, חברה בת של החברה בארה"ב, על הסכם לקבלת מימון מרשות המחקר והפיתוח בתחום האנרגיה של מדינת ניו יורק ("NYSERDA"), לספק פתרון טעינה אלחוטית כולל עבור נמל התעופה הבינלאומי בבאפלו, ניו יורק.
- כמפורט בסעיף 10.2.4 בפרק א' לדוח זה, בהמשך למוזכר ההבנות שנחתם בין החברה לבין מוניות הקסטל אגודה שיתופית בע"מ ("מוניות הקסטל"), ביום 8 בפברואר 2026, נחתם הסכם מחייב להפעלת מערך טעינה אלחוטית ראשון מסוגו בסביבה עירונית מסחרית.
- כמפורט בסעיף 16.3.9 בפרק א' לדוח זה, ביום 22 באוקטובר 2025, עדכנה החברה כי השלימה בהצלחה שלב ניסויי נהיגה בכביש, שם נבדקה טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הדינמית של החברה בתנאי נהיגה אמיתיים בכביש מהיר פעיל, באורך של כ-1.5 קילומטרים. תוצאות הניסויים הצביעו על העברת הספק ממוצע העולה על 200 קילוואט והספק רגעי של למעלה מ-300 קילוואט, נתונים אשר, למיטב ידיעת החברה, הינם יוצאי דופן בהשוואה למערכות טעינה אלחוטיות דינמיות אחרות בעולם.
- כמפורט בסעיף 16.16.3 בפרק א' לדוח זה, ביום 31 במרץ 2025, קיבלה Electreon GmbH החברה הבת של החברה בגרמניה, הודעה מטעם מדינת North Rhine – Westphalia בגרמניה, לפיה זכתה במענק להשתתפות בפרויקט של קונסורציום בינלאומי, במסגרתו מתוכננת התקנה של מערכת הטעינה האלחוטית שהחברה פיתחה על גבי רכבים קיימים (Aftermarket).
- כמפורט בסעיף 16.3.16 בפרק א' לדוח זה, ביום 24 באפריל 2025, חתמה החברה הבת של החברה בארה"ב, Electreon Wireless Inc, על הסכם מסגרת לשיתופי פעולה עם המרכז הטכני באמריקה למחקר ולפיתוח של יונדאי וקיה, Hyundai America Technical Center Inc.

2.3 התפתחויות בנושא שינוי מבני, מיזוג או רכישה מהותיים

כמפורט בסעיף 1.2.3 בפרק א' לדוח זה, ביום 20 בינואר 2026, אישר דירקטוריון החברה את ההתקשרות בהסכם מחייב לרכישת מלוא הזכויות בחברת InductEV NewCo LLC המחזיקה במוצר לטעינה אלחוטית אולטרה-מהירה, כך שלאחר השלמת העסקה הפכה לחברה בת בבעלות מלאה של החברה.

2.4 התפתחות בנושא כושר ייצור

כמפורט בסעיף 8.7 בפרק א' לדוח זה, ביום 26 בינואר 2026 התקשרה החברה בהסכם מחייב עם Energy Seamless Technologies GmbH, חברה המתמחה בפיתוח ידע ייצור ותהליכי ייצור מתקדמים, ובפרט בתחום ההנדסה, ההקמה, ההפעלה והתחזוקה של קווי ייצור לרכיבים להעברת אנרגיה אלחוטית, שיאפשר הקמת מערך ייצור גלובלי של סלילי הטעינה.

טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה נמצאת בשלבי הפיתוח, וכך גם הפיילוטים, הפרויקטים ושיתופי הפעולה המפורטים בסעיף זה לעיל, טרם הושלמו, אלא אם צוינו אחרת. הערכות החברה ביחס לתוצאות הפרויקטים ושיתופי הפעולה המפורטים לעיל, הצלחתם וסיועם בקידום הטכנולוגיה וקידום האסטרטגיה העסקית של החברה הינן "מידע צופה פני עתיד", כהגדרת מונח זה בחוק ניירות ערך, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר אינם בשליטת החברה. הערכות ואמדנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי החברה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע

על ההערכות והאמדנים האמורים, ניתן לציין שינויים אפשריים בתנאי השוק הגלובאלי בו פועלת החברה, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, אי עמידה ביעדי הפיתוח של מערכת הכביש החשמלי האלחוטי ו/או אי עמידה בלוחות זמנים ו/או אי השגת המימון הדרוש לצורך השלמת הפיתוח ו/או גורמים נוספים שאינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 31 בפרק א' לדוח זה.

2. המצב הכספי של החברה

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2024	2025	
	אלפי ש"ח		
נכסים			
הקיטון נובע בעיקר מתשלומים בגין הפעילות השוטפות ועבור הצטיידות והמשך פיתוח מערכת הטעינה של החברה, לצד המשך גיוסי הון במהלך השנה.	90,391	22,538	מזומנים ושווי מזומנים
-	1,787	339	פיקדון
בעיקר בגין הפיקדון המשועבד לאפיקים המסווג לזמן קצר.	1,046	1,046	פיקדון משועבד לזמן קצר
הקיטון נובע בעיקר מפירעון יתרות לקוח בעיקר מפרויקט CAYD בצרפת ו- UTAH בארה"ב, לצד יתרות חדשות מלקוחות קיימים וחדשים.	15,828	8,179	לקוחות
-	6,933	8,229	חייבים ויתרות חובה
חייבים בגין גיוס כספים בשנת 2025, אשר נפרעו במלואם למועד הדוח, ראה גם ביאור 12 ג' לדוחות הכספיים		12,284	חייבים בגין הנפקת מניות
-	11,657	11,862	נכסים בגין חוזים עם לקוחות
בגין הפיקדון המשועבד לאפיקים בהתאם לתנאי ההסכם.	3,000	2,639	פיקדון משועבד
-	10,788	9,098	רכוש קבוע

הסברי החברה	31 בדצמבר		סעיף
	2024	2025	
	אלפי ש"ח		
הגידול נובע בעיקר מרכש עבור היערכות לפרויקטים עתידיים והמשך פיתוח המערכות בחברה.	22,609	24,202	הוצאות מראש לזמן ארוך
הגידול נובע ממיון מזמן קצר לזמן ארוך, לאור דחיית תחילת פרויקט דן.	24,552	25,399	הוצאות מראש לזמן ארוך בגין דן
הקיטון נובע מהפחתה שוטפת של חוזי חכירה בהתאם להוראות תקן דיווח כספי בינלאומי (IFRS) 16, חכירות, שקוזז בחלקו על ידי חוזי חכירה חדשים בישראל ובגרמניה..	4,462	3,983	נכסים בגין זכות שימוש
	193,053	129,798	סך נכסים
התחייבויות והון			
הקיטון נובע בעיקר מקיטון יתרת ההפרשה לתמלוגים לאור פירעון חלק מההפרשה לתמלוגים בחברה.	23,163	20,732	זכאים, יתרות זכות וספקים
הקיטון נובע מהפחתה שוטפת של חוזי חכירה בהתאם להוראות תקן דיווח כספי בינלאומי (IFRS) 16, חכירות, שקוזז בחלקו על ידי חוזי חכירה בישראל ובגרמניה.	4,596	4,236	התחייבות בגין חכירה
	27,759	24,968	סך התחייבויות
	165,294	104,830	סך ההון

3. תוצאות הפעילות

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2024	2025	
	אלפי ש"ח		
הקיטון בשנת הדוח לעומת אשתקד, נבע בעיקר מעיכוב בקידום פרויקטים עליהם החברה חתמה, בכללם פרויקט המטרונית, ראו גם סעיף 7.3 בפרק א' לדוח לשנת 2025.	31,648	15,968	הכנסות
הקיטון בשנת הדוח לעומת אשתקד, נובע מקיטון בהכנסות, כמתואר לעיל.	22,602	11,043	עלות ההכנסות
	9,046	4,925	רווח גולמי
הגידול בשנת הדוח לעומת אשתקד, נבע בעיקר מעלייה בעלויות כוח אדם, גידול בחומרים ששימשו לפיתוח ובעיקר למערכת הטעינה הביתית, גידול במענקים לשלם בגין פרויקט Charge as You Drive בצרפת ומגידול בהוצאות בגין קבלני משנה.	58,836	75,907	הוצאות מחקר ופיתוח
	(2,826)	(2,749)	בניכוי השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
ללא שינוי מהותי	18,903	19,529	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
ללא שינוי מהותי	12,657	12,955	הוצאות והנהלה וכלליות
	78,524	100,717	הפסד מפעולות
הקיטון בשנת הדוח לעומת אשתקד, נובע בעיקר מקיטון בהוצאות הפרשי השער בגין שיערוך יתרות בין חברתיות עם חברות בנות שמטבע הדיווח שלהן אינו השקל וכן מקיטון בהכנסות מריבית על פיקדונות.	6,599	911	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2024	2025	
	אלפי ש"ח		
	85,123	101,628	הפסד לשנה
	(2,416)	(841)	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות בנות
	82,707	100,787	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 2 (IFRS), בגין הוצאות תשלום מבוסס מניות:

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2024	2025	
	אלפי ש"ח		
	82,707	100,787	הפסד כולל
בגין תשלום מבוסס מניות.	8,119	6,291	התאמות בגין יישום IFRS 2
הקיטון בשנת הדוח נובע מקיטון להתחייבות לתמלוגים לאור פירעון התחייבות למשרד האנרגיה והתשתיות.	3,840	(735)	הפרשה לתמלוגים
	70,748	95,231	הפסד מתואם לשנה

4. נזילות ותזרימי מזומנים

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2024	2025	
	אלפי ש"ח		
ללא שינוי מהותי.	(90,119)	(89,836)	תזרימי מזומנים ששימשו

הסברי החברה	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		סעיף
	2024	2025	
	אלפי ש"ח		
			לפעילות שוטפת
הגידול בשנת הדוח, לעומת אשתקד, נובע בעיקר מריבית ומימוש פיקדונות בשנת הדוח ומהשקעה אשתקד בשיפורים במושכר באתר החברה.	(1,667)	1,614	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה
הקיטון בשנת הדוח לעומת אשתקד, נובע בעיקר ממימושי אופציות וגיוסי הון שביצעה החברה אשתקד.	127,812	20,320	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות מימון
	36,026	(67,902)	גידול (קיטון) במזומנים ושווי מזומנים

5. מקורות מימון

למועד פרסום הדוח, מקורות המימון העיקריים של הקבוצה הינם הונה העצמי, גיוסי הון ומענקים.

5.1. גיוסי הון

5.1.1. ביום 20 ביולי 2025, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה, לפי המלצת דירקטוריון החברה וועדת הביקורת, ביצוע גיוס הון על דרך של הנפקה פרטית של מניות וכתבי אופציה של החברה ל-12 ניצעים שהינם בעלי מניות בחברה. במסגרת הצעה זו הונפקו 574,732 מניות רגילות של החברה. בימים 18 בספטמבר 2025 ו-29 באוקטובר 2025, הושלמה ההקצאה. נכון למועד דוח זה, כלל התמורה בגין גיוס זה נפרעה. לפרטים בעניין ההנפקה הפרטית, ראו דוחות מיידיים מהימים 3 ביוני 2025, 16 ביוני 2025, 18 בספטמבר 2025 ו-3 בנובמבר 2025 (מס' אסמכתאות: 2025-01-039599, 2025-01-042748, 2025-01-070522, ו-2025-01-083345), בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

5.1.2. ביום 15 בינואר 2026, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה, לפי המלצת דירקטוריון החברה וועדת הביקורת, ביצוע גיוס הון על דרך של הנפקה פרטית של מניות וכתבי אופציה של החברה ל-12 ניצעים, ביניהם 10 הנמנים על בעלי המניות בחברה. במסגרת הצעה זו יונפקו לניצעים 1,025,000 מניות רגילות של החברה. בימים 29 בינואר 2026 ו-12 בפברואר 2026, הוקצו חלק מהמניות. לפרטים בעניין ההנפקה הפרטית, ראו דוחות מיידיים מהימים 11 בדצמבר 2025, 7 בינואר 2026, 29 בינואר 2026 ו-12 בפברואר 2026 (מס' אסמכתאות: 2025-01-098646, 2026-01-002920, 2026-01-010965, ו-2026-01-014595, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

5.2. מימוש אופציות

במהלך שנת הדוח ועד בסמוך למועד פרסומו, מומשו 243,271 אופציות לא סחירות, בהיקף כולל של 2.76 מיליון ש"ח. מתוכם, מומשו על ידי מנכ"ל ויו"ר הדירקטוריון 231,492 כתבי אופציה ל-231,492 מניות רגילות של החברה בתמורה לתוספת מימוש על סך של 1.35 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 ארבעה דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית: ה"ה רונית נועם, דירקטורית חיצונית, משה קפלינסקי, דירקטור בלתי תלוי, יוסף טנא, דירקטור חיצוני, ואיתי מקוב, סגן יו"ר הדירקטוריון. 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 ודירקטור בלתי תלוי אחד, ה"ה משה קפלינסקי.

9. גילוי בדבר המבקרת הפנימית של החברה

9.1. שם המבקרת הפנימית: עו"ד טלי ירון.

9.2. תאריך תחילת הכהונה: 28 במאי 2025.

9.3. כישורים וכשירות לתפקיד: הגברת ירון מכהנת כדירקטורית במשרד רו"ח דלויט ישראל והינה עו"ד עם ניסיון של למעלה מ-17 שנים כמבקרת פנימית במגוון חברות. עו"ד ירון מכהנת כמבקרת פנים במספר חברות רב לאומיות ובעלת ניסיון רחב במתן שירותי ביקורת פנים בין היתר 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 ("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 28 במאי 2025, נערכה ישיבה של וועדת הביקורת של החברה בקשר עם החלטת המבקר הפנימי של החברה, במסגרתה הוצגה ונבחנה מועמדותה של עו"ד טלי ירון. בהמשך לישיבה זו, ביום 28 במאי 2025, אישר דירקטוריון החברה, את מינוי עו"ד טלי ירון 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 תאגידי מוחזקים: תכנית הביקורת הפנימית מתייחסת גם לתאגידי המוחזקים על ידי החברה.

9.10. היקף העסקה: המבקרת הפנימית הועסקה בשנת 2025 בהיקף של 348 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 2025, ערכה המבקרת הפנימית ביקורת פנימית בנושא ניהול קניין רוחני, 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 2024 ו-2025 (באלפי ש"ח):

שירותים אחרים	שירותי מס	שירותי ביקורת ושירותים קשורים לביקורת	
-	30	272	2025
-	30	272	2024

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-12 ג' לדוחות הכספיים.

12. אומדנים חשבונאיים קריטיים

לפרטים, ראו ביאור 3 לדוחות הכספיים.

13. מצבת התחייבויות של החברה לפי מועדי פירעון ליום 31 בדצמבר 2025

למועד הדוח, לחברה אין התחייבויות עליהן נדרש לתת גילוי בהתאם לתקנה 9ד ו38ה לתקנות הדוחות.

14. אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

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

29 במרץ 2026

יוסף טנא

דירקטור חיצוני

ברק דואני

סמנכ"ל כספים

אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל

אלקטריאון וירלס בע"מ
דוח שנתי 2025

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוח שנתי 2025

תוכן העניינים

דף	דוח רואה החשבון המבקר
2	דוחות כספיים מאוחדים - בשקלים חדשים (ש"ח) :
5	דוחות מאוחדים על המצב הכספי
6	דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל
7	דוחות מאוחדים על השינויים בהון
8-9	דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים
10-40	ביאורים לדוחות הכספיים



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

חוות הדעת

ביקרנו את הדוחות הכספיים המאוחדים של אלקטריאון וירלס בע"מ (להלן: "החברה") הכוללים את הדוח המאוחד על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2025, ואת הדוחות המאוחדים על ההפסד הכולל, על השינויים בהון ועל תזרימי המזומנים לשנה שהסתיימה באותו תאריך ואת הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים, לרבות עיקרי המדיניות החשבונאית. לדעתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים המוצגים משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי המאוחד ליום 31 בדצמבר 2025 ואת התוצאות הכספיות המאוחדות ותזרימי המזומנים המאוחדים לשנה שהסתיימה באותו תאריך בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards) ולהוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

בסיס לחוות הדעת

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. חובותינו על פי תקנים אלו מתוארות בפיסקת חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של הדוחות הכספיים המאוחדים בדוח זה. אנו בלתי תלויים בחברה ובחברות המאוחדות שלה בהתאם להוראות הדין החלות בישראל בעניין אי תלות ומניעת ניגוד עניינים של רואה החשבון המבקר בישראל. כמו כן, קיימנו את חובות האתיקה האחרות שלנו בהתאם לחוק רואי חשבון, תשט"ו-1955, ותקנות מכוחו. אנו סבורים שראיות הביקורת אשר הושגו הן נאותות ומספיקות על מנת להוות בסיס לחוות דעתנו.

ענייני מפתח בביקורת

ענייני מפתח בביקורת הם העניינים 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 המאוחדים וכן (2) שיקול דעתנו לגביו היה מאתגר, סובייקטיבי או מורכב במיוחד. קבענו כי אין ענייני מפתח בביקורת לתקשר.

חובות של הדירקטוריון וההנהלה לדוחות הכספיים המאוחדים

הדירקטוריון וההנהלה אחראים להכנה ולהצגה נאותה של הדוחות הכספיים המאוחדים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards) ולהוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010; וכן הם אחראים לבקרה הפנימית הנחוצה בהתאם לקביעת הדירקטוריון וההנהלה על מנת לאפשר הכנת דוחות כספיים מאוחדים ללא הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות. בהכנת הדוחות הכספיים המאוחדים, הדירקטוריון וההנהלה אחראים להעריך את יכולת החברה להמשיך ולפעול כעסק חי, לתת גילוי, ככל שנדרש, לעניינים הקשורים לעסק חי וליישם בסיס חשבונאי של עסק חי, אלא אם הדירקטוריון וההנהלה מתכוונים לפרק או להפסיק את פעילות החברה, או שאין להם חלופה מציאותית אחרת מלבד זאת.

חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של הדוחות הכספיים המאוחדים

המטרות שלנו הן להשיג מידה סבירה של ביטחון כי הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם אינם כוללים הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות, ולתת דוח רואה החשבון המבקר הכולל את חוות דעתנו. מידה סבירה של ביטחון היא רמה גבוהה של ביטחון, אך היא אינה מהווה ערובה לכך שביקורת הנערכת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל תגלה תמיד הצגה מוטעית מהותית כאשר היא קיימת. הצגות מוטעות יכולות לנבוע מתרמית או מטעות והן נחשבות מהותיות אם, בנפרד או במצטבר, ניתן לצפות באופן סביר שהן ישפיעו על ההחלטות הכלכליות של משתמשים אשר התקבלו על בסיס דוחות כספיים מאוחדים אלו.

בביקורת המבוצעת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, אנו מפעילים שיקול דעת מקצועי ושומרים על ספקנות מקצועית במהלך הביקורת. בנוסף אנו:

- מזהים ומעריכים את הסיכונים להצגה מוטעית מהותית בדוחות הכספיים המאוחדים, בין שמקורה בתרמית או בטעות, מתכננים ומבצעים ניהול ביקורת במענה לאותם סיכונים, ומשיגים ראיות ביקורת נאותות ומספיקות על מנת לבסס חוות דעתנו. הסיכון של אי גילוי הצגה מוטעית מהותית הנובעת מתרמית גבוה יותר מהסיכון של אי גילוי הצגה מוטעית מהותית הנובעת מטעות, שכן תרמית עלולה להיות כרוכה בקנוניה, זיוף, השמטות מכוונות, מצג שווא בזדון או עקיפה של בקרה פנימית.
 - משיגים הבנה של הבקרה הפנימית הרלוונטית לביקורת על מנת לתכנן ניהול ביקורת מתאימים בנסיבות העניין.
 - מעריכים את נאותות המדיניות החשבונאית שישומה ואת סבירותם של האומדנים החשבונאיים והגילויים הקשורים אשר נעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה.
 - מגיעים למסקנה בקשר לנאותות קביעת הדירקטוריון והנהלה בדבר קיומה של הנחת העסק החי, וכן, בהתבסס על ראיות הביקורת אשר השגנו, האם קיימת אי ודאות מהותית הקשורה לאירועים או מצבים העלולים להטיל ספקות משמעותיים ביכולתה של החברה להמשיך כעסק חי. אם הגענו למסקנה כי קיימת אי ודאות מהותית, נדרש מאיתנו להפנות את תשומת הלב בדוח רואה החשבון המבקר שלנו לגילויים הקשורים בדוחות הכספיים המאוחדים או, אם גילויים אלו אינם מספקים, לכלול שינוי מהנוסח האחד בחוות דעתנו. מסקנותינו מבוססות על ראיות ביקורת אשר הושגו עד למועד דוח רואה החשבון המבקר שלנו. יחד עם זאת, אירועים או מצבים עתידיים עלולים לגרום לחברה שלא להמשיך לפעול כעסק חי.
 - מעריכים את ההצגה בכללותה, המבנה והתוכן של הדוחות הכספיים המאוחדים, לרבות הגילויים, והאם הדוחות הכספיים המאוחדים משקפים את העסקאות והאירועים העומדים בבסיסם באופן המשיג הצגה נאותה. אנו מתקשרים עם הדירקטוריון והנהלה, בין היתר, את ההיקף ועיתוי הביקורת המתוכננים וממצאי ביקורת משמעותיים, לרבות ליקויים משמעותיים בבקרה פנימית שרואה החשבון המבקר מזהה במהלך הביקורת. כמו כן, אנו מספקים לדירקטוריון ולהנהלה הצהרה כי קיימנו את דרישות האתיקה הרלוונטיות בנוגע לאי תלותנו, וכן מתקשרים איתם על כל הקשרים ועניינים אחרים שעשויים להיחשב, באופן סביר, כמשפיעים על אי תלותנו, וכאשר רלוונטי, אמצעי הגנה שיושמו על מנת לבטל איומים מזוהים על אי תלותנו.
- מתוך העניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, עם הדירקטוריון והנהלה, קבענו את העניינים המשמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים לתקופה השוטפת ולכן הם ענייני המפתח בביקורת. אנו מתארים עניינים אלו בדוח רואה החשבון המבקר שלנו, אלא אם הוראות חוק או רגולציה מונעות גילוי לצדדים חיצוניים לגבי אותו עניין.

פיסקת קישור

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל בדבר "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי", רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2025, והדוח שלנו מיום 29 במרס 2026 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

שותפת ההתקשרות של הביקורת נשוא דוח רואה החשבון המבקר הבלתי תלוי היא בתיה רון .

קסלמן וקסלמן
רואי חשבון

תל-אביב,
29 במרס 2026

פירמה חברה ב-PricewaterhouseCoopers International Limited



דוח רואה חשבון 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 ומיידיים), התש"ל-1970

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של אלקטריאון וירלס בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד "החברה") ליום 31 בדצמבר 2025. 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 נקבעו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" (להלן: "תקן ביקורת (ישראל) 911"). רכיבים אלה הינם: (1) בקורת ברמת הארגון, לרבות בקורת על תהליך העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקורת כלליות של מערכות מידע; (2) בקורת על תהליך הרכש; (3) בקורת על תהליך השכר והאופציות; (4) בקורת 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 ולבצע במטרה לזהות את רכיבי הבקרה המבוקרים ולהשיג מידה סבירה של ביטחון אם רכיבי בקרה אלה קוימו 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 שבקורת תהפוכה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2025.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך והדוח שלנו, מיום 29 במרס 2026, כלל חוות דעת ללא שינוי מהנוסח האחד על אותם דוחות כספיים.

קסלמן וקסלמן
רואי חשבון
פירמה חברה ב-PricewaterhouseCoopers International Limited

תל-אביב,
29 במרס 2026

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

31 בדצמבר		ביאור	
2024	2025		
אלפי ש"ח			
			נכסים
			נכסים שוטפים:
90,391	22,538	'א5	מזומנים ושווי מזומנים
1,787	339	'ב5	פיקדון לזמן קצר
1,046	1,046	'ג5	חלות שוטפת של פיקדון משועבד לזמן ארוך לקוחות
15,828	8,179		
6,933	8,229	'א6	חייבים ויתרות חובה
-	12,284	'ג12	חייבים בגין הנפקת מניות
11,657	11,862		נכסים בגין חוזים עם לקוחות
<u>127,642</u>	<u>64,477</u>		
			נכסים שאינם שוטפים:
3,000	2,639	'ד5	פיקדון משועבד לזמן ארוך
		'ב6	
47,161	49,601	'ה11	הוצאות מראש לזמן ארוך
10,788	9,098	7	רכוש קבוע
4,462	3,983	8	נכסים בגין זכות שימוש
<u>65,411</u>	<u>65,321</u>		
<u>193,053</u>	<u>129,798</u>		
			סך נכסים
			התחייבויות והון
			התחייבויות שוטפות:
3,716	3,604		ספקים ונותני שירותים
13,367	11,191	'א10	זכאים ויתרות זכות
1,019	1,137	8	חלויות שוטפות של התחייבות בגין חכירות
<u>18,102</u>	<u>15,932</u>		
		11	התקשרויות והתחייבויות תלויות
			התחייבויות שאינן שוטפות:
6,080	5,937	'ב10	זכאים ויתרות זכות
3,577	3,099	8	התחייבויות בגין חכירות
<u>9,657</u>	<u>9,036</u>		
<u>27,759</u>	<u>24,968</u>		סך התחייבויות
		12	הון:
571,412	615,415		מניות רגילות, פרמיה על מניות, אופציות וקרנות אחרות
1,206	2,047		קרן הון מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
(407,324)	(512,632)		יתרת הפסד
<u>165,294</u>	<u>104,830</u>		סך ההון
<u>193,053</u>	<u>129,798</u>		סך התחייבויות והון

ברק דואני
סמנכ"ל כספים

יוסף טנא
דירקטור חיצוני

אורן עזר
יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 29 במרס 2026.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על ההפסד הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור	
2023	2024	2025		
אלפי ש"ח				
23,097	31,648	15,968	13	הכנסות
19,598	22,602	11,043		עלות ההכנסות
3,499	9,046	4,925		רווח גולמי
			14	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו:
53,709	58,836	75,907		הוצאות מחקר ופיתוח
(5,177)	(2,826)	(2,749)		בניכוי - השתתפות בהוצאות מחקר ופיתוח
48,532	56,010	73,158		הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
20,225	18,903	19,529	15	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
10,651	12,657	12,955	16	הוצאות הנהלה וכלליות
2,641	-	-	17	הוצאות אחרות
78,550	78,524	100,717		הפסד מפעולות
536	8,589	1,806	18	הוצאות מימון
(3,253)	(1,990)	(895)	18	הכנסות מימון
(2,717)	6,599	911		הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
75,833	85,123	101,628		הפסד לשנה
				הפסד (רווח) כולל אחר לשנה:
				סעיפים אשר עשויים להיות מסווגים מחדש לרווח או להפסד:
1,554	(2,416)	(841)		הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
77,387	82,707	100,787		הפסד כולל לשנה
6.76	6.80	7.82	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

סך ההון	יתרת הפסד	קרן הון מתרגום דוחות כספיים	מניות רגילות, פרמיה על מניות, אופציות וקרנות אחרות	
אלפי ש"ח				
125,634	(246,368)	344	371,658	יתרה ליום 1 בינואר 2023
(75,833)	(75,833)	-	-	תנועה במהלך שנת 2023:
(1,554)	-	(1,554)	-	הפסד לשנה
19,815	-	-	19,815	הפסד כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
34,465	-	-	34,465	הנפקת מניות וכתבי אופציה, בניכוי הוצאות הנפקה
7,465	-	-	7,465	הנפקת מניות וכתבי אופציה, בניכוי הוצאות הנפקה מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
786	-	-	786	מימוש כתבי אופציה ואופציות למניות
110,778	(322,201)	(1,210)	434,189	יתרה ליום 31 בדצמבר 2023
(85,123)	(85,123)	-	-	תנועה במהלך שנת 2024:
2,416	-	2,416	-	הפסד לשנה
42,886	-	-	42,886	רווח כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
86,218	-	-	86,218	מימוש כתבי אופציה ואופציות למניות (ראה ביאור 12ב')
8,119	-	-	8,119	הנפקת מניות (בניכוי הוצאות הנפקה) (ראה ביאור 12ג')
165,294	(407,324)	1,206	571,412	מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
(101,628)	(101,628)	-	-	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024
841	-	841	-	תנועה במהלך שנת 2025:
2,762	-	-	2,762	הפסד לשנה
31,270	-	-	31,270	רווח כולל אחר לשנה - הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
-	(3,680)	-	3,680	מימוש כתבי אופציה ואופציות למניות (ראה ביאור 12ב')
6,291	-	-	6,291	הנפקת מניות (בניכוי הוצאות הנפקה) (ראה ביאור 12ג')
104,830	(512,632)	2,047	615,415	הטבה בגין שינוי תנאי כתבי אופציה (ראה ביאור 12ג')
				מרכיב ההטבה בהענקת אופציות
				יתרה ליום 31 בדצמבר 2025

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי ש"ח			
(63,389)	(90,119)	(89,836)	תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת: מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת (ראה נספח)
(3,376)	(3,553)	(1,086)	תזרימי מזומנים מפעילות השקעה: רכישת רכוש קבוע
712	1,886	2,700	ריבית שהתקבלה ופירעון פיקדון
(2,664)	(1,667)	1,614	מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה
786	42,886	2,762	תזרימי מזומנים מפעילות מימון: תמורה ממימוש כתבי אופציה ואופציות
(1,041)	(1,000)	(1,063)	תשלומי קרן בגין חכירות
(29)	(292)	(365)	תשלומי ריבית בגין חכירות
54,280	86,218	18,986	תמורה מהנפקת מניות, בניכוי הוצאות הנפקה
53,996	127,812	20,320	מזומנים נטו שנבעו מפעילות מימון
(12,057)	36,026	(67,902)	גידול (קיטון) במזומנים ושווי מזומנים
67,600	53,831	90,391	יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה
(1,712)	534	49	השפעת הפרשי שער ותרגום, בגין שערך מזומנים ושווי מזומנים, נטו
53,831	90,391	22,538	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		
2023	2024	2025
אלפי ש"ח		
(75,833)	(85,123)	(101,628)
2,318	2,682	2,829
1,071	1,118	1,181
7,465	8,119	6,291
(899)	(2,114)	(895)
29	292	365
(17)	2,364	1,079
<u>(65,866)</u>	<u>(72,662)</u>	<u>(90,778)</u>
(6,758)	(8,153)	7,346
10,796	(14,658)	(4,046)
(1,561)	5,354	(2,358)
2,477	(17,457)	942
<u>(63,389)</u>	<u>(90,119)</u>	<u>(89,836)</u>

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

הפסד לשנה התאמות בגין:
פחת והפחתות
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:
קיטון (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:

-	-	12,284	הכרה בחייבים כנגד הנפקת מניות (ראה ביאור 12 ג' להלן)
-	5,313	730	הכרה בנכס כנגד התחייבות בגין חכירות חדשות
<u>-</u>	<u>5,313</u>	<u>13,014</u>	

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מדוחות כספיים אלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי:

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

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), Wireless France (להלן - אלקטריאון צרפת), ספירדה השקעות (ביו) בע"מ, Jinan Electreon Wireless Automotive Technology Co, Limited (להלן - אלקטריאון סין), Electreon Wirless LLC (להלן - אלקטריאון יפן) אשר כולן בבעלות מלאה של החברה (להלן ביחד - הקבוצה).

ג. השפעת מדיניות המכסים החדשה של ארה"ב על ייבוא סחורות

בחודש אפריל 2025, הודיעה ממשלת ארה"ב על הטלת מכסים בשיעור של 10% על סחורות המיובאות לארה"ב, בתוספת היטל מכס בשיעורים גבוהים יותר על מדינות מסוימות (נכון למועד זה, היטל המכס על ייבוא סחורות מישראל הינו בשיעור של 15%, למעט החרגות מסוימות). נכון למועד הדוח, להערכת הקבוצה, מדיניות ממשל טרמפ בקשר עם הטלת מכסים אינה צפויה להשפיע באופן מהותי על פעילות הקבוצה.

ד. מלחמת "חרבות ברזל"

ביום 7 באוקטובר 2023, פרצה מלחמת "חרבות ברזל" (להלן - המלחמה) במדינת ישראל. המלחמה הובילה, בין היתר, להאטה בפעילות העסקית במשק הישראלי, לשינויים בשוק העבודה הישראלי, לחסמים שונים בתחום השילוח והשינוע ולהשפעות על הסביבה הכלכלית בישראל. המשך הלחימה ואי הוודאות, המשיכו לתת אותותיהם על המשק הישראלי, על שוק ההון ועל יוקר המחיה, גם במהלך שנת 2025. בחודש יוני 2025, פתחה ישראל במבצע "עם כלביא" בחזית האירנית, ובמהלכו הוכרז מצב מיוחד בעורף, והוחלו מגבלות שונות ובהן סגירת המרחב האווירי של ישראל, ואיסור על התקהלות. בחודש אוקטובר 2025, נחתם הסכם הפסקת אש אשר הביא לרגיעה מסוימת במצב הלחימה בעזה. בסוף חודש פברואר 2026 פתחה ישראל, בשיתוף פעולה עם ארה"ב, במבצע "שאגת הארי" בחזית האירנית, ובמהלכה הוכרז מצב מיוחד בעורף, והוחלו מגבלות שונות ובהן סגירת המרחב האווירי של ישראל, ואיסור על התקהלות. החברה ממשיכה לעקוב אחר ההתפתחויות והשפעתן האפשרית על פעילות החברה. ככלל, השפעת המלחמה על כלל המשק הינה שלילית וכרוכה באי וודאות רבה, ותלויה בעיקרה במשך הלחימה ועוצמתה.

נכון למועד הדוח, למלחמה ולמבצעים "עם כלביא" ו"שאגת הארי" הייתה השפעה שלילית מהותית על פעילות החברה, ועניין זה בא לידי ביטוי, בין היתר, באופנים הבאים: (א) עצירת או הקפאת תקציבים הקשורים בפרויקטים בישראל, המתקצבים על ידי משרדי הממשלה; (ב) דחיית פרויקטים בישראל ובעולם שהחברה ציפתה להתקשר בהסכמים בקשר אליהם; (ג) עיכוב בהליכי פיתוח עקב התמשכות גיוסם למילואים של עובדים מובילים במחלקת הפיתוח בכלל, ובקבוצה האחראית על מוצר המטען הביתי בפרט. השפעות אלה מביאות לעיכוב בהכנסות בקשר עם פרויקטים חתומים, וכן לעיכוב בסגירת עסקאות, ו/או לצמצום במספר העסקאות ובהיקפן.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל, הנהלת החברה עוקבת בכל עת אחר המתרחש ובוחנת את האפשרויות העומדות לרשותה, בכללן הפחתת הוצאות, על מנת להתמודד עם השלכות המלחמה, ככל ותידרש לכך.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי (המשך):

ה. השפעות האינפלציה והריבית

שנת 2025 התאפיינה בהמשך התמתנות האינפלציה ובהורדות ריבית נוספות מצד הבנקים המרכזיים המובילים בעולם. בחודש ינואר 2026 פרסמה קרן המטבע הבינלאומית את תחזית הצמיחה העולמית, ולפיה הצמיחה צפויה לעמוד על כ-3.3% בשנת 2026 ועל כ-3.2% בשנת 2027. התחזית משקפת עמידות כלכלית עולמית, הנתמכת בהשקעות מוצקות בטכנולוגיה ובינה מלאכותית, תנאים פיננסיים תומכים ותמיכה פסיקלית ומוניטרית בכלכלות המרכזיות.

במהלך שנת 2025 החל הבנק המרכזי של ארה"ב בתהליך הדרגתי של הפחתת ריבית, וביצע שלוש הורדות מצטברות, אשר הביאו את טווח הריבית ל-3.50%-3.75%.

בגוש האירו, האינפלציה עמדה בחודש פברואר 2026 על 2.4%. הבנק המרכזי האירופאי (ECB) הפחית במהלך שנת 2025 את הריבית והיא עומדת כיום על 2%.

האינפלציה בישראל לאורך שנת 2025 עמדה על כ-2.6%. במהלך שנת 2025 הותיר בנק ישראל את הריבית ברמה של 4.5%, ובחודש נובמבר 2025, הוא החליט להפחית ל-4.25%, ובתחילת ינואר 2026 בוצעה הפחתה נוספת לרמה של 4%. לפי תחזית בנק ישראל, צפוי שיעור האינפלציה השנתית לעמוד על כ-1.7% בשנת 2026 ועל כ-2% בשנת 2027.

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 מודי'ס הייתה הראשונה להודיע על הפחתת הדירוג בפברואר 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 השנה, מרמת A+ לרמת A עם תחזית שלילית. בחודש נובמבר 2025 עדכנה S&P את תחזית הדירוג משלילית ליציבה, ובחודש ינואר 2026 עדכנה Moody's את תחזית הדירוג משלילית ליציבה, בעוד שהדירוג עצמו נותר ללא שינוי.

בשוק מטבע החוץ, במהלך שנת 2025, נמשכה מגמת התחזקות השקל מול המטבעות המרכזיים.

לאור העובדה שהקבוצה פועלת במספר שווקים ברחבי העולם (ובניהם, ישראל, ארה"ב ואירופה), היא עשויה להיות מושפעת משינויים בסביבת האינפלציה, הריבית ומטבע החוץ. בין היתר, הקבוצה עשויה להיות מושפעת משינויים במחירי חומרי גלם עקב עליית האינפלציה ושינוי המטבע 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 הריבית ושינויים מטבע החוץ 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 של הקבוצה לימים 31 בדצמבר 2025 ו-2024 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025, מצייתים לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards) שהם תקנים ופרשנויות אשר פורסמו על ידי המוסד הבינלאומי לתקינה בחשבונאות (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, יישמו באופן עקבי ביחס לכל השנים המוצגות אלא אם צוין אחרת.

(2) הדוחות הכספיים נערכו בהתאם למוסכמת העלות ההיסטורית.

עריכת דוחות כספיים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים, דורשת שימוש באומדנים חשבונאיים מסוימים מהותיים. כמו כן, היא מחייבת את הנהלת הקבוצה להפעיל שיקול דעת בתהליך יישום מדיניות החשבונאית של הקבוצה. בביאור 2 ד' ניתן גילוי לתחומים בהם מעורבת מידה רבה של שיקול דעת או מורכבות, או תחומים בהם יש להנחות ולאומדנים השפעה מהותית על הדוחות הכספיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מהותית מהאומדנים וההנחות ששימשו את הנהלת הקבוצה.

(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 בספירהד, באלקטריאון גרמניה, באלקטריאון ארה"ב, באלקטריאון צרפת באלקטריאון שבדיה ובאלקטריאון סין. ונכון למועד הדוח על המצב הכספי מרבית פעילותה העסקית של הקבוצה מבוצעת בחברה, ופעילות זו משתקפת בדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה. לפיכך, נכון ליום 31 בדצמבר 2025, פרסום דוחות כספיים נפרדים לא יהווה תוספת מידע מהותי למשקיע הסביר.

(6) תרגום יתרות ועסקאות במטבע חוץ:

(א) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה

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

(ב) עסקאות ויתרות

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

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

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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

א. בסיס ההצגה של הדוחות הכספיים (המשך):

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 חשבונאיים חדשים, תיקונים לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים ופרשנויות חדשות:

תקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים חדשים ותיקונים לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים קיימים אשר עדיין אינם בתוקף מחייב ואשר הקבוצה לא בחרה ביישומם המוקדם:

תקן דיווח כספי בינלאומי 18 הצגה וגילוי בדוחות כספיים להלן - (IFRS 18)

IFRS 18 מחליף את תקן חשבונאות בינלאומי 1 הצגת דוחות כספיים (להלן - IAS 1), כאשר דרישות רבות של IAS 1 הועברו ל-IFRS 18, כמו גם למספר תקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים נוספים. IFRS 18 נועד לשפר את אופן העברת המידע על ידי ישויות למשקיעים באמצעות דוחותיהן הכספיים, ובפרט להגביר את השקיפות וההשוואתיות בין ישויות, תוך התמקדות במידע על ביצועים כספיים בדוח רווח או הפסד. כמו כן, IFRS 18 מלווה בתיקונים לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים אחרים, ביניהם תקן חשבונאות בינלאומי 7 דוח על תזרימי מזומנים (IAS 7) (כגון בנוגע לסינוג תזרימי מזומנים מריבית ודיבידנדים), תקן חשבונאות בינלאומי 33 רווח למניה (IAS 33), ותקן חשבונאות בינלאומי 34 דיווח כספי לתקופות ביניים (IAS 34).

העקרונות העיקריים החדשים לפי IFRS 18 מתייחסים לתחומים הבאים:

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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

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

- (א) מבנה דוח רווח או הפסד - בהתאם ל-IFRS 18, פריטים בדוח רווח או הפסד יסווג לאחת מ-5 קטגוריות: תפעולית, השקעה, מימון, מסיים על הכנסה ופעילויות שהופסקו. IFRS 18 מספק הנחיות לסיווג הפריטים בין קטגוריות אלה. בנוסף, בהתאם ל-IFRS 18, ישויות תדרשנה להציג בדוח רווח או הפסד סיכומי ביניים מסוימים, שנקבעו במסגרת התקן.
- (ב) גילוי בדוחות הכספיים על "מידות ביצועים שהוגדרו על ידי ההנהלה" (להלן – MPMs). (MPMs – הם סיכומי ביניים של הכנסות והוצאות שישות משתמשת בהם בתקשורת לציבור מחוץ לדוחות הכספיים במטרה לתקשר את השקפת ההנהלה לגבי היבט של הביצועים הכספיים של הישות בכללותה, למעט חריגים מסוימים. עקרונות לקיבוץ ופיצול מידע בדוחות הכספיים הראשיים או בביאורים.
- (ג)

במסגרת הוראות המעבר, IFRS 18 דורש כי בדוח השנתי לשנת היישום הראשונה של התקן, ישות תציג התאמה לכל סעיף בדוח רווח או הפסד עבור שנת ההשוואה שקודמת לשנת אימוץ התקן, בין הסכומים שיוצגו מחדש בהתאם ל-IFRS 18 לבין הסכומים שהוצגו במקור תוך יישום IAS 1. התאמה דומה נדרשת גם בדוחות כספיים ביניים בשנת היישום הראשונה עבור תקופת ההשוואה השוטפת והמצטברת בשנה שקודמת לשנת אימוץ התקן.

בהתאם להוראות IFRS 18, התקן ייושם על ידי הקבוצה, לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2027, בדרך של יישום למפרע. בהתאם להוראות IFRS 18, יישום מוקדם אפשרי. הקבוצה בוחנת את ההשפעה של יישום IFRS 18 על הדוחות המאוחדים שלה, אך בשלב זה השפעת האימוץ לראשונה עדיין אינה ניתנת לאמידה באופן סביר.

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 11ד'.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 4 - מכשירים פיננסיים ניהול סיכונים פיננסיים:

ניהול סיכונים פיננסיים:

א. גורמי סיכון פיננסיים

פעילויות הקבוצה חושפות אותה למגוון סיכונים פיננסיים: סיכוני מטבע, סיכוני אשראי וסיכוני 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.

סיכוני האשראי מטופלים ברמת הקבוצה. סיכוני אשראי נובעים ממזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות בבנקים וכן חשיפות אשראי ביחס ליתרות חובה שטרם נפרעו נכון ליום 31 בדצמבר 2025. הקבוצה אינה רואה סיכון אשראי משמעותי בגין יתרות אלו וטרם הכירה בהפרשה להפסדי אשראי.

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

ניהול הסיכונים מתבצע על ידי מנכ"ל החברה וסמנכ"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 תזרים מזומנים חיובי מפעילות.

כל ההתחייבויות הן לשנה פרט להתחייבויות לרשות החדשנות, מענק בגין פרויקט CAYD אשר החברה צופה לשלם על פני השנים הבאות בסך של 5,427 אלפי ש"ח והתחייבויות בגין חכירות לזמן ארוך.

ג. ניהול סיכוני הון

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

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	
2024	2025
אלפי ש"ח	
37,078	5,938
53,313	16,600
<u>90,391</u>	<u>22,538</u>

בש"ח

במטבע חוץ*

* בעיקר דולר ואירו.

ב. פיקדון לזמן קצר

לימים 31 בדצמבר 2025, לחברה פיקדון בש"ח בתאגיד בנקאי בסך של 339 אלפי ש"ח.

ג. פיקדון משועבד לזמן קצר

לימים 31 בדצמבר 2025 ו-2024, לחברה פיקדונות בש"ח בתאגיד בנקאי בסך של 1,046 אלפי ש"ח. פיקדון בסך של 1,000 אלפי ש"ח משועבד לטובת ערבות בנקאית לפרויקט אפיקים, ראה ביאור 11ז'.

ד. פיקדון משועבד לזמן ארוך

לימים 31 בדצמבר 2025 ו-2024, לחברה פיקדון משועבד לזמן ארוך בסך של 2,639 אלפי ש"ח, ו-3,000 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	
2024	2025
אלפי ש"ח	
1,847	920
*1,532	2,669
3,497	4,408
57	232
<u>6,933</u>	<u>8,229</u>

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 11ד'.

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

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה: (המשך):

ב. הוצאות מראש זמן ארוך:

31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי ש"ח	
24,552	25,399
22,496	24,202
113	-
<u>47,161</u>	<u>49,601</u>

הוצאות מראש דן *
הוצאות מראש בגין פרויקטים
אחרות

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

ביאור 7 - רכוש קבוע:

א. הכרה ומדידה עוקבת

הרכוש הקבוע נכלל לראשונה לפי עלות הרכישה.

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

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

שנים	
16 – 5 (בעיקר 10-16)	ריהוט וציוד משרדי
7 - 3	מכונות וציוד
7- 5	כלי רכב
3	מחשבים וציוד היקפי
10 - 4	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. בשנים המדווחות לא היו ירידות ערך ברכוש הקבוע.

אלקטריאון וירלס בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 7 - רכוש קבוע (המשך):

הרכב הרכוש והפחת שנצבר בגינו, לפי קבוצות עיקריות, והתנועה בהם בשנים 2025 ו-2024 הינם:

יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2025	פחת שנצבר					העלות					
	יתרה	גריעות	תוספת	יתרה	יתרה	גריעות	תוספת	יתרה	יתרה		
	לגמר	במשך	במשך	לתחילת	לגמר	במשך	במשך	לתחילת	לתחילת		
השנה	אחרים*	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה		
	אלפי ש"ח										
823	462	-	-	94	368	1,285	(3)	-	20	1,268	ריהוט וציוד משרדי
1,634	1,809	-	-	408	1,401	3,443	(6)	-	211	3,238	מכונות וציוד
2,091	3,333	-	-	934	2,399	5,424	66	-	149	5,209	כלי רכב
686	2,229	-	-	517	1,712	2,915	(4)	-	277	2,642	מחשבים וציוד היקפי
3,864	4,317	-	-	876	3,441	8,181	-	-	429	7,752	שיפורים במושכר
<u>9,098</u>	<u>12,150</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,829</u>	<u>9,321</u>	<u>21,248</u>	<u>53</u>	<u>-</u>	<u>1,086</u>	<u>20,109</u>	
יתרה מופחתת ליום 31 בדצמבר 2024	פחת שנצבר					העלות					
יתרה	גריעות	תוספת	יתרה	יתרה	גריעות	תוספת	יתרה	יתרה			
לגמר	במשך	במשך	לתחילת	לגמר	במשך	במשך	לתחילת	לתחילת			
השנה	אחרים*	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה	השנה		
	אלפי ש"ח										
900	368	-	-	107	261	1,268	(16)	-	95	1,189	ריהוט וציוד משרדי
1,837	1,401	-	-	403	998	3,238	(32)	-	810	2,460	מכונות וציוד
2,810	2,399	-	-	841	1,558	5,209	(170)	-	840	4,539	כלי רכב
930	1,712	-	-	610	1,102	2,642	-	-	1,016	1,626	מחשבים וציוד היקפי
4,311	3,441	-	-	721	2,720	7,752	-	-	792	6,960	שיפורים במושכר
<u>10,788</u>	<u>9,321</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,682</u>	<u>6,639</u>	<u>20,109</u>	<u>(218)</u>	<u>-</u>	<u>3,553</u>	<u>16,774</u>	

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

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות:

מדיניות הקבוצה ביחס לחכירות שבהן הקבוצה היא החוכרת:

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

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

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

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

מכיוון ששיעור הריבית הגלום בחכירה אינו ניתן לקביעה בנקל, נעשה שימוש בשיעור הריבית התוספתי של הקבוצה. שיעור ריבית זה הינו השיעור אותו הקבוצה הייתה נדרשת לשלם על מנת ללוות לתקופה דומה ועם בטוחה דומה את הסכומים הדרושים על מנת להשיג נכס בערך דומה לנכס 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 המוכר או תקופת החכירה, לפי הקצר מביניהם. להערכת החברה אורך החיים השימושיים של הבניינים הינו 4.5 - 10 שנים, והוא כולל את תקופת החכירה לרבות אופציות הארכה.

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.

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, תקופת השכירות הינה מיום 1 בדצמבר 2024 ועד ליום 30 בנובמבר 2028. דמי השכירות החודשיים הינם כ-16 אלפי ש"ח (כ-5 אלפי אירו).

בחודש אפריל 2025, חתמה הקבוצה על הסכם שכירות להרחבת שטחי השכירות בגרמניה. על פי ההסכם, תקופת השכירות הינה מיום 1 באפריל 2025 ועד ליום 31 במאי 2030 עם אופציה ל 5 שנים נוספות עד ליום 31 במאי 2035. דמי השכירות החודשיים הינם כ-8 אלפי ש"ח (כ-2 אלפי אירו).

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	יתרה 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								
3,983	4,462	5,083	1,181	3,902	9,066	(28)	730	8,364
<u>3,983</u>	<u>4,462</u>	<u>5,083</u>	<u>1,181</u>	<u>3,902</u>	<u>9,066</u>	<u>(28)</u>	<u>730</u>	<u>8,364</u>
4,462	305	3,902	1,118	2,784	8,364	(38)	5,313	3,089
<u>4,462</u>	<u>305</u>	<u>3,902</u>	<u>1,118</u>	<u>2,784</u>	<u>8,364</u>	<u>(38)</u>	<u>5,313</u>	<u>3,089</u>

שנת 2025:
בנינים

שנת 2024:
בנינים

** השינויים נובעים מנכסים והתחייבויות בגין הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות בנות הערוכים במטבע חוץ.

אלקטריאון וירלס בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 8 - נכסים והתחייבויות בגין חכירות (המשך):

ב. התחייבויות בגין חכירות:

התחייבויות בגין חכירות לזמן ארוך	חלויות שוטפות של התחייבויות בגין חכירות	יתרה לגמר השנה	שינויים אחרים **	תשלומים בגין חכירה	הוצאות ריבית	תוספות במשך השנה *	יתרה לתחילת השנה
א ל פ י ש " ח							
3,099	1,137	4,236	(27)	(1,428)	365	730	4,596
<u>3,099</u>	<u>1,137</u>	<u>4,236</u>	<u>(27)</u>	<u>(1,428)</u>	<u>365</u>	<u>730</u>	<u>4,596</u>
3,577	1,019	4,596	(39)	(1,292)	294	5,313	320
<u>3,577</u>	<u>1,019</u>	<u>4,596</u>	<u>(39)</u>	<u>(1,292)</u>	<u>294</u>	<u>5,313</u>	<u>320</u>

שנת 2025:
בנינים

שנת 2024:
בנינים

** 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 הפסדים להעברה של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 מסתכמים בכ-276 מיליון ש"ח.

יתרת הפסדים להעברה של החברות הבנות ליום 31 בדצמבר 2025 מסתכמים בכ-46 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 2020 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		
2024	2025	
א ל פ י ש"ח		
2,894	3,125	עובדים ומוסדות בגין עובדים
828	-	מוסדות
2,975	2,872	תמלוגים לשלם
413	139	הכנסות מראש
4,875	3,962	הפרשה לחופשה והבראה
792	622	הוצאות לשלם
590	471	אחרים
<u>13,367</u>	<u>11,191</u>	

ב. זכאים ויתרות זכות לזמן ארוך

31 בדצמבר		
2024	2025	
א ל פ י ש"ח		
5,498	5,427	תמלוגים לשלם
582	510	הכנסות מראש
<u>6,080</u>	<u>5,937</u>	

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות:

א. 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).

נכון ליום 31 בדצמבר 2025, הכירה הקבוצה בהתחייבות בגובה הצפי לתקבולים מהפרויקטים (ראה ביאורים 3 ו-10).

ב. 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 כקיצוץ מהוצאות מחקר ופיתוח ברווח והפסד. המענקים שהתקבלו כאמור אינם חייבים בתשלומי תמלוגים בעתיד.

ג. 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. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, הקבוצה הכירה בהכנסה בסך של כ-0.5 מיליון ש"ח.

ד. 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 יכוננו בסעיף זה יחדיו - דן).

עם קבלת האישורים הדרושים והקמת מערכת הטעינה האלחוטית של החברה, דן תוכל לעשות בה שימוש לצורך טעינת אוטובוסים מונעי חשמל כנגד תשלום דמי שימוש חודשיים לחברה. בגין השימוש של דן במערכת (על כל מרכיביה השונים), תחזוקתה ובהתאם לשלבים שנקבעו בהסכם, תשלם דן לחברה סכום חודשי קבוע בסך של 2,500 ש"ח עבור כל אוטובוס (לא כולל עלות החשמל שתשלם על ידי דן ישירות לחברת החשמל) ב-60 תשלומים חודשיים שווים, החל ממועד השלמת התקנתה של כל מערכת במסוף.

להלן עיקרי ההסכם:

- (1) החברה תפעל, על אחריותה ועל חשבונה, להקמה, הפעלה ותחזוקה של מערכת הטעינה החשמלית האלחוטית פרי פיתוחה, אשר תכלול גם מערכת זיהוי משתמש (לצורך חיוב בתשלום לפי זהות המשתמש) וניהול מערכת האנרגיה והטעינה במסופי תחבורה ציבורית בהם דן עושה שימוש, וזאת בהתאם לשלבים ולמיקומים שפורטו בהסכם.
- (2) בכפוף להשלמת הליכי הרכש של האוטובוסים החשמליים על ידי דן ולפי בחירתה והנחייתה של דן, תתקין החברה את רכיב המערכת הנדרש לשם טעינה אלחוטית על אוטובוסים חשמליים של דן, על מנת לאפשר טעינת האוטובוסים באמצעות המערכת, במספר שלבים הכפופים לקבלת האישורים הנדרשים לכל שלב, ובכפוף לעמידה באמות מידה שייקבעו בין הצדדים.
- (3) ההסכם יבוצע בשלבים, כאשר בשלב ראשון, שלב הפיילוט, תערוך החברה התקנה ראשונה של המערכת על חלק מוגדר בשטח מסוף תחבורה ציבורית, בו קיימת היתכנות מבחינת תשתיות החשמל הקיימות להתקנה מיידיית של המערכת בהיקף המאפשר טעינה של כ-14 אוטובוסים בו זמנית (להלן - השלב המקדמי). כחלק ממאמצי הפיתוח של

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

החברה ולצרכי ביסוס ההיתכנות הטכנולוגית של מערכת ההטענה האלחוטית של החברה, התחייבה דן להפעיל את האוטובוסים במשך לפחות 8 שעות ביום, למשך תקופה של 5 שנים, בהם דן תספק לחברה, בין היתר, גישה מיידית (on-line) לנתוני ביצועי המערכת.

בתמורה להפעלת השלב הראשון כאמור ובגין נכונות לשתף פעולה עם החברה בהצגת הפרויקט למפעילי ציי אוטובוסים בעולם הקצתה החברה לדן 130,000 יחידות מניה חסומות ו- 100,000 אופציות (ראה ביאור 13 ג'). הבשלת יחידות המניה החסומות והאופציות אינה מותנית 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 25.4 מיליון ש"ח ו 24.5 מיליון ש"ח מסווג בדוח על המצב הכספי לימים 31 בדצמבר 2025 ו-2022, בהתאמה. במסגרת נכסים הלא שוטפים..

4 מאחר והטכנולוגיה של החברה נמצאת בשלב מקדמי ויעילותה טרם הוכחה, ומאחר וקיימת לדן הזכות לא להמשיך לשלבים הבאים של ההסכם, מכל סיבה שהיא, הגיעה החברה למסקנה, שמעבר לתמורה המבוטחת לה בגין השלב הראשון, לא צפויות לה, בשלב זה, תמורות נוספות מדן. לפיכך, ההפרש שבו עלה השווי ההוגן של המכשירים ההוניים בניכוי התמורה המבוטחת בגין השלב הראשון, המהווה סך של כ-3.6 מיליון ש"ח, הוכרו כהוצאה בשנת 2021 בדוח על הרווח והפסד בסעיף הוצאות שיווק ופיתוח עסקי.

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).

ה. 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 במדינת מישגן בארה"ב 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 הדינאמי והעמדה הסטטית בגינם הוכרה הכנסה בסך של כ-0.9 מיליון ש"ח, כ-2.5 מיליון ש"ח וכ-2.1 מיליון ש"ח בשנים שהסתיימו בימים 31 דצמבר 2025, 2024 ו-2023 בהתאמה.

ו. ביום 1 בפברואר 2022, הודיעה הקבוצה על התקשרות בהסכם למחקר משותף עם אוניברסיטת יוטה בארה"ב, במסגרתו תפרוס הקבוצה כביש חשמלי אלחוטי דינאמי, עמדה סטטית ומערכת טעינה על משאית Kenworth. במטרה להדגים את הכדאיות והמוכנות למסחר של הטכנולוגיה של החברה. וביום 24 בפברואר 2024, נחתם ההסכם, היקף המימון לפרויקט מוערך בכ-2.4 מיליון דולר. בשנים שהסתיימו בימים 31 דצמבר 2025 ו-2022 הוכרה הכנסה בסך של כ-0.53 מיליון ש"ח וכ-5.9 מיליון ש"ח, בהתאמה.

ז. ביום 12 במאי 2022, התקשרה הקבוצה עם חברת התחבורה הציבורית 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. 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.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

- ח. ביום 4 באוגוסט 2022, הודיעה הקבוצה על השתתפות בקונסורציום שנבחר על ידי המשרד הפדראלי הגרמני לכלכלה ושינוי אקלים לבצע את פרויקט "E-MPower" בגרמניה. הפרויקט יתקצב על ידי ממשלת גרמניה בסך כולל של 5.7 מיליון אירו. מתוך סכום זה, תקבל הקבוצה סך של כ-2.1 מיליון אירו. בשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2025, 2024 ו-2023, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-1.14 מיליון ש"ח, כ-5.6 מיליון ש"ח וכ-1.2 מיליון ש"ח, בהתאמה.
- ט. ביום 14 בספטמבר 2022, התקשרה הקבוצה בהסכם נוסף עם חברת Energie Baden-Wuttemberg AG (להלן – EnBW) במסגרתו תפרוס הקבוצה מערכת לטעינה אלחוטית דינאמית 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 2025, 2024 ו-2023, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-1.08 מיליון ש"ח, כ-0.4 מיליון ש"ח וכ-10.3 מיליון ש"ח, בהתאמה, בגין ההסכם.
- י. 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). בשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2025 ו-2024, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-1.0 מיליון ש"ח וכ-2.1 מיליון ש"ח, בהתאמה.
- יא. ביום 11 ביולי 2023, זכתה החברה הבת, אלקטריאון צרפת, במכרז ראשון בצרפת במסגרת פרויקט Charge As You Drive לתכנון והקמה של מקטע דינאמי 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 הקונסורציום על הסכם לביצוע הפרויקט, ובהתאמה, החלה הקבוצה לבצע פעולות רכש ופיתוח לצורך מימוש הפרויקט. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-8.5 מיליון ש"ח ובגין קיזוז מהוצאות מחקר ופיתוח הכירה החברה בכל אחת מהשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2025 ו-2024 בסך של כ-2.75 מיליון ש"ח וכ-2.8 מיליון ש"ח, בהתאמה.
- יב. 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-6.2 מיליון ש"ח והיתרה כפופה לסיכומים הסופיים שיושגו בין חברי הקונסורציום. הסכם הקונסורציום נחתם במהלך חודש ינואר 2024. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025 ו-2024, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-2.64 מיליון ש"ח וכ-1.1 מיליון ש"ח, בהתאמה.
- יג. 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.
- יד. ביום 5 במאי 2024, חתמה החברה על הסכם מחייב עם הזרוע הביצועית של SITEC, החברה הסינית, Shandong Guohe industrial Technology Institute Co. Ltd להוצאתו לפועל של השלב הראשון במזכר ההבנות ביניהן מיום 10 בספטמבר 2023. במסגרת שלב זה, יקימו הצדדים "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 דינאמי 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).

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

טו. 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, מישיגן. 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 אלחוטית במחסני 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. בשנת 2025 לא הוכרה הכנסה בגין פרויקט זה.

טז. ביום 23 במאי 2024, התקבלה בחברה הודעה מחברת חוצה ישראל בע"מ (להלן - חוצה ישראל), לפיה ועדת המכרזים וההתקשרויות של חוצה ישראל החליטה כי ככוננתה להתקשר עם החברה ב"פטור 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 תתכנן, 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. במסגרת הפרויקט תיבחן תרומת מערכת הטעינה האלחוטית של החברה לייעול צי ה-BRT (מערכת תחבורה ציבורית מהירה) של המטרונית וזאת כהכנה לפריסה נרחבת יותר ולקראת מעבר מלא של הצי לאוטובוסים חשמליים. בפרויקט 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 דינאמית של כ-1.6 ק"מ ו-4 חניות של טעינה סטטית.

יז. ביום 16 ביולי 2024, חתמה הקבוצה על הסכם קונסורציום בדבר הקמתו של פרויקט הכביש עם הטעינה האלחוטית בעיר רוא'ה שבצרפת יחד עם כל החברות השותפות בפרויקט, מועצת המטרופולין של רוא'ה, 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 דינאמי 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 2025 ו-2024, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-0.2 מיליון ש"ח וכ-0.8 מיליון ש"ח, בהתאמה.

יח. ביום 23 באוקטובר 2024, זכתה הקבוצה בפרויקט משותף בארה"ב עם אוניברסיטת קליפורניה UCLA בעיר לוס אנג'לס, במסגרתו יותקנו מערכות טעינה דינאמיות וסטטיות שפיתחה החברה בשלל מיקומים ברחבי הקמפוס. תחילה מתוכנן להעביר את שירות ההיסעים 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 (כ-16 מיליון ש"ח) מרשות התחבורה של קליפורניה בעבור מערכת הטעינה והשירותים.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

יט. 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 מיידי 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. ביום 15 בפברואר 2026, ניתן פסק דין מטעם בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (המחלקה הכלכלית), המאשר את הסדר הפשרה ונותן תוקף של פסק דין. ההוצאה בפועל השתקפה בדוחותיה הכספיים של החברה מיישום הסכם הפשרה הינה בסכום שאינו מהותי לחברה.

כ. ביום 31 במרס 2025, קיבלה החברה הודעה מטעם מדינת North Rine – Westphalia בגרמניה, לפיה זכתה החברה במענק להשתתפות בפרויקט של קונסורציום בינלאומי יחד עם חברת Strabag AG אשר תבצע את עבודות התכנון, ההתקנה והחשמול, ואוניברסיטת Bergische Universität Wuppertal. במסגרתו מתוכננת התקנה של מערכת הטעינה האלחוטית על גבי רכבים קיימים (Aftermarket).

במסגרת הפרויקט, תשתף החברה פעולה עם DENSO AUTOMOTIVE Deutschland GmbH בגרמניה. תקציב החברה בפרויקט הינו 1.4 מיליון אירו (כ-5.6 מיליון ש"ח) שילול, בין היתר, את עלויות המערכת שאמורה להיפרס בכביש חשמלי אלחוטי באורך של 300 עד 400 מטרים, ואת העבודות הנדרשות לצורך שילוב מערכת הטעינה האלחוטית ברכבים.

כא. ביום 2 באפריל 2025, חתמה החברה על הסכם נוסף עם אפיקים, לתכנון פריסה של מערכת טעינה אלחוטית ב-16 עמדות חניה בפרויקט נוסף המופעל על ידי אלקטרה אפיקים ובבעלות משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, במסוף אבנת בפתח תקווה. במסגרת הפרויקט, צפויה החברה להתקין את טכנולוגיית הטעינה האלחוטית שלה ב-16 עמדות חניה וברציפי העלאת והורדת הנוסעים לניצול מיטבי של עצירות אלו לטובת הארכת שעות פעילות האוטובוסים. בעבור שלב התכנון צפויה החברה לקבל תשלום בסך של כ-457 אלפי ש"ח. לאחר השלמת תהליך התכנון וקבלת האישורים הנדרשים, בכפוף לאישור והחלטת חברת נתיבי איילון בע"מ, יפעלו הצדדים לחתימה על תוספת להסכם אשר תסדיר את כלל פרטי עבודות ההקמה של הפרויקט במסוף. בשלב זה, אומדן הפרויקט – לשלב התכנון ושלב ההקמה גם יחד – עומד על סך של כ-7.7 מיליון ש"ח. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-0.5 מיליון ש"ח.

כב. ביום 28 במאי 2025, חתמה החברה על הסכם נוסף עם DENSO Corporation (להלן - דנסו), במסגרתו צפויה דנסו לרכוש ולהתקין מערכת טעינה אלחוטית דינאמית מתקדמת של החברה באתר ניסויים של דנסו בעיר אבשירי, הוקאידו, יפן, בתמורה של כ-1.5 מיליון דולר (כ-5.5 מיליון ש"ח). מערכת הטעינה שתותקן במסגרת הפרויקט הינה מהמתקדמות שפותחו על ידי החברה, וכוללת גרסה עדכנית של סלילים להעברת אנרגיה תוך כדי נסיעה, מערכת שליטה ובקרה מלאה, ותקשורת מבוססת סיבים אופטיים. המערכת צפויה לספק הספק של עד כ-70 קילוואט לכלי הרכב שייבחנו באתר. בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-4.74 מיליון ש"ח.

כג. ביום 21 ביולי 2025, נחתם הסכם שיתוף פעולה בין החברה לבין חברת ATLOS הפורטוגלית, חברה בת של קבוצת CME, הפועלת במגוון פרויקטים טכנולוגיים ותשתיתיים ברחבי אירופה. הפרויקט צפוי להיות הפרויקט הראשון של החברה בפורטוגל, וכן שילוב ראשון מסוגו של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית של החברה ברכב אוטונומי הפועל בסביבה תעשייתית מלאה. סך התמורה כוללת בעבור ההסכם הינו כ-140 אלפי אירו (כ-540 אלפי ש"ח).

כד. ביום 24 ביולי 2025, התקשרה החברה בהסכם עם חברת STRABAG לאספקה והתקנת מערכת טעינה אלחוטית לרכבים חשמליים מדור 3 לצורך ביצוע פעולות אינטגרציה באתר מטה החברה בעיר באד הרספלד, והערכות לקראת שילוב עתידי של הטכנולוגיה בפרויקטי תשתית תחבורתיים. סך התמורה בעבור ההסכם הינו כ-190 אלפי אירו (כ-748 אלפי ש"ח). בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025, הכירה הקבוצה בהכנסה בסך של כ-0.5 מיליון ש"ח.

כה. ביום 5 בספטמבר 2025, נבחרה החברה על ידי משרד התחבורה של מדינת מישיגן בארה"ב, Michigan Department of Transportation ("MDOT") כזוכה בפרויקט POWERDRIVE להרחבת הפעילות לכדי מערכת עירונית כוללת, ולהציג מרחב עסקי כולל של קיימות, שיאפשר לציים מסחריים שונים לעשות שימוש בתשתית שיתופית אשר תיפרש במוקדים שונים ברחבי דרום העיר דטרויט. היקף הפרויקט כולל של כ-6.5 מיליון דולר (כ-21.84 מיליון ש"ח), מתוכם חלק החברה עומד על כ-4.5 מיליון דולר (כ-15.12 מיליון ש"ח).

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - התקשרויות והתחייבויות תלויות (המשך):

כו. ביום 19 בנובמבר 2025, חתמה החברה על מזכר הבנות שאינו מחייב, עם בעלי המניות המרכזיים של חברת InductEV, Inc, חברה אמריקאית פרטית, אשר פיתחה מוצר לטעינה אלחוטית סטטית, אולטרה מהירה, לצי"י רכב, אוטובוסים וכלי רכב תעשייתיים חשמליים. המעגן את כוונת הצדדים להשלים עסקה לרכישת מלוא מניותיו של תאגיד אמריקאי חדש (חברת היעד) שיקלוט לתוכו את עיקר נכסיה של InductEV בסיום הליך ה-ABC שעברה. חברת היעד תירכש שהיא נקייה מחובות, התחייבויות או משעבודים בפעילותה של InductEV. מתווה העסקה כפי שמופיע במזכר ההבנות, הוא העברת 100% ממניות החברה האמריקאית החדשה לידי החברה, ובתמורה במועד החתימה ההסכם הסופי. תקצה החברה לבעלי המניות של חברת היעד 4.1% מהון המניות של החברה. נוסף על כך, וכתנאי לחתימה על הסכם מחייב, בעלי המניות של InductEV ישקיעו בחברה סכום כולל של 6 מיליון דולר. בתאריך 19 בפברואר 2026, נחתם הסכם הרכישה, נכון למועד הדוח החברה עדיין מנתחת את תחולת ההסכם, ראה ביאור 21'.

כז. ביום 17 בדצמבר 2025, קיבלה החברה הודעה לפי נבחרה כזוכה לתוכנית Horizon Europe של האיחוד האירופי, לפרויקט בתחום הטעינה האלחוטית הנייחת והדו-כיוונית לרכבים חשמליים קלים, בהתאם להודעת הזכייה, סכום המימון הכולל לפרויקט עומד על כ- 10 מיליון אירו, מתוכו צפויה החברה להיות זכאית למימון בסך של כ-9.33 מיליון ש"ח, והחברה הבת שלה בשבדיה (Electreon) AB שבבעלות מלאה של החברה, צפויה להיות זכאית למימון נוסף בסך של כ-1.72 מיליון ש"ח. הפרויקט עוסק בפיתוח והטמעה של מערכות טעינה אלחוטית נייחת ודו-כיוונית (bi-directional charging) בעלת תאימות הדדית (interoperability) בפעילות מסחרית, המאפשרות לא רק טעינה של כלי רכב חשמליים אלא גם החזרת אנרגיה מהרכב אל רשת החשמל או למערכות אנרגיה אחרות. טכנולוגיה זו צפויה לאפשר פתרון אסטרטגי עבור מדינות, שכן היא מאפשרת ניהול עומסים חכם על רשת החשמל וייצוב של רשת החשמל, הן בזמני שיא של ביקוש והן בתקופות של מחסור ביכולת הייצור. מטרתו המרכזית היא לקדם את המוכנות הרגולטורית והמסחרית של טכנולוגיית הטעינה האלחוטית הדו-כיוונית בתוך המרחב האורבני. במסגרת הפרויקט, החברה, בעצמה ובאמצעות החברה הבת שלה בשבדיה, צפויה לשמש כספקית הטכנולוגיה וכאינטגרטורית מערכת מובילה (Lead System Integrator) בחלק מאתרי הפיילוט, תוך פריסה ושילוב של פתרונות הטעינה האלחוטית שפיתחה במערכות תחבורה ואנרגיה עירוניות.

כח. ביום 31 בדצמבר 2025, חתמה חברה הבת Electreon Wireless Inc, על הסכם לקבלת מימון מול רשות המחקר והפיתוח בתחום האנרגיה של מדינת ניו יורק בארה"ב New York State Energy Research and Development Authority ("NYSERDA") לספק פתרון טעינה אלחוטית כולל עבור נמל התעופה הבינלאומי Buffalo Niagara International Airport במדינת ניו יורק. הפרויקט הינו חלק ממהלך של ("NFTA") The Niagara Frontier Transportation Authority, המחזיקה ומפעילה את נמל התעופה, להחלפת צי רכבי השאטלים מבוססי מנועי בעירה פנימית בצי רכבים חשמליים. במסגרת הפרויקט, הכולל שלבי תכנון, התקנה, בדיקה והפעלה, צפויה החברה לקבל מימון בסך של כ-1 מיליון דולר (כ-3.2 מיליון ש"ח), אשר יועבר בהתאם לעמידה באבני דרך מוגדרות לאורך תקופת התקשרות של שנתיים.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 - הון:

א. הרכב הון מניות:

31 בדצמבר 2024		31 בדצמבר 2025	
מונפק ונפרע	רשום	מונפק ונפרע	רשום
כמות המניות באלפים		כמות המניות באלפים	
12,872	20,000	14,158	20,000

מניות רגילות ללא ערך נקוב

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):

להלן פרטים לגבי ההענקות:

מועד הענקה	מספר האופציות שהוענקו	שווי הוגן לאופציה במועד הענקה בש"ח	תוספת המימוש לאופציה בש"ח	מחיר מניה במועד הענקה
16 בינואר 2022	10,000	83.5	168.0	181.5
27 באפריל 2022	25,500	78.1	143.5	113.0
30 באוגוסט 2022	31,650	52.2	80.9	73.7
9 בספטמבר 2022	50,000	22.0	69.5	69.5
11 בספטמבר 2022	1,000	49.8	76.9	69.5
23 בנובמבר 2022	16,600	23.6	48.0	34.7
28 במרס 2023	8,750	42.6	40.0	71.5
28 במרס 2023	24,350	52.7	71.5	71.5
15 בנובמבר 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
7 באפריל 2025	20,500	59.71	78.48	78.48
31 באוגוסט 2025	56,300	34.07	48.09	47.01
3 בספטמבר 2025	19,500	39.97	48.29	53.74
10 באוקטובר 2025	2,000	44.64	54.55	61.36
27 בנובמבר 2025	25,000	40.77	61.97	53.65
30 בנובמבר 2025	29,000	39.52	58.87	51.85

(*) 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 לדיירקטורים 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 לדיירקטורים החיצוניים ולדיירקטורית הבלתי תלויה. כמו כן, נושאי המשרה והדיירקטור הנוסף ויתרו על האופציות הנ"ל.

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 ההוניים המוענקים המתוארים לעיל (אופציות). הערך הכלכלי מחושב על פי נוסחת בלאק ושולס ומבוסס על ההנחות הבאות:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2024	2025	
0%	0%	דיבידנד צפוי
82%-85%	68.79%-85%	סטיית תקן- תנודתיות המניה*
4.2%-4.5%	4.2%-4.5%	ריבית חסרת סיכון
6-7 שנים	6-7 שנים	אורך חיים צפוי
77.68-210.75	48.09-78.48	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						
2023		2024		2025		
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	
52.9	1,700,918	50.71	1,696,568	84.23	1,059,840	קיימות במחזור לתחילת השנה
61.46	59,300	166.92	166,277	56.62	152,300	הוענקו
124.37	55,895	102.59	44,789	167.65	106,514	חולטו/פקעו
72.96	7,755	26.27	758,216	11.35	243,971	מומשו*
50.71	1,696,568	84.23	1,059,840	89.33	861,655	קיימות במחזור לתום שנה
43.03	1,547,073	65.92	845,781	91.62	648,024	ניתנות למימוש בתום השנה

* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים אלה בשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2025, 2024 ו-2023 מגיעה לסך כולל של 2,762 אלפי ש"ח, 19,922 אלפי ש"ח ו-566 אלפי ש"ח, בהתאמה.

הממוצע המשוקלל של מחיר המניה בשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2025, 2024 ו-2023 היה 94.2 ש"ח למניה, 161.2 ש"ח למניה ו-71.5 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:

2023			2024			2025		
ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות במחזור לתום השנה	תחום מחירי המימוש	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות במחזור לתום השנה	תחום מחירי המימוש	ממוצע משוקלל של יתרת אורך החיים החוזי	מספר אופציות במחזור לתום השנה	תחום מחירי המימוש
4	525,338	0.3	3	7,000	0.3	2	7,000	0.3
5	569,021	4.2-18	4	462,984	4.2-18	3	231,492	4.2-18
7	234,743	40-90.4	6	200,759	40-90.4	7	329,282	40-90.4
7	367,466	143.5-258.6	7	389,097	136.41-258.6	6	293,881	136.41-258.6
	<u>1,696,568</u>			<u>1,059,840</u>			<u>861,655</u>	

סכומי ההוצאות שהוכרו בדוחות רווח או הפסד של החברה בשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2023, 2024 ו-2025, בגין הענקות של אופציות לעובדים ונותני שירותים הינם 6,291 אלפי ש"ח, 8,119 אלפי ש"ח ו-7,464 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 פירות, 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 29 במאי 2025, אישר דירקטוריון החברה את דחיית המועד האחרון למימוש כתבי האופציה שהוענקו כחלק מגיוס ההון על סך 35 מיליון ש"ח במסגרת הקצאה פרטית של מניות וכתבי אופציה לא רשומים למסחר שאושרה ביום 4 יוני 2023, ליום 1 בספטמבר 2025 ללא שינוי בתנאי האופציה. לפרטים נוספים אודות גיוס ההון, ראה ביאור 12 לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים לשנת 2023.

כתוצאה מהארכת תוקפם של כתבי האופציה חושב שווי תוספתי בסך של 624 אלפי ש"ח, אשר נזקף לסעיף מניות רגילות, פרמיה, אופציות וקרנות אחרות כנגד יתרת הפסד במסגרת ההון.

ביום 31 באוגוסט 2025, אישר דירקטוריון החברה דחייה נוספת של המועד האחרון למימוש כתבי האופציה שהוענקו כחלק מגיוס ההון הנ"ל, ליום 1 בספטמבר 2027 ללא שינוי בתנאי האופציה.

כתוצאה מההארכה הנוספת של תוקפם של כתבי האופציה חושב שווי תוספתי נוסף בסך של 3,056 אלפי ש"ח, אשר נזקף לסעיף מניות רגילות, פרמיה, אופציות וקרנות אחרות כנגד יתרת הפסד במסגרת ההון.

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).

ביום 20 ביולי 2025, אושר, בהחלטה של האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה לפי החלטת דירקטוריון החברה וועדת הביקורת, על גיוס הון במסגרת הקצאה פרטית מהותית וחריגה של 574,732 מניות רגילות של החברה, וכן 574,732 כתבי אופציה (לא סחירים) המירים למניות רגילות של החברה ל-12 ניצעים שהינם בעלי מניות בחברה, בתמורה למחיר של 54.40 ש"ח לכל מניה וכתב אופציה, אשר מהווה השקעה כוללת של כ-31.2 אלפי ש"ח. תוספת המימוש עבור כל כתב אופציה היא 60 ש"ח. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, החברה השלימה את הקצאת המניות וכתבי האופציה. התמורה שהתקבלה במזומן עומדת על סך של כ-19 מיליון ש"ח. יתרת התמורה העומדת על סך של כ-12.2 מיליון ש"ח ששולמה באמצעות המחאות דחיות, נכון למועד פרסום הדוח, כלל התמורה התקבלה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 – הון (המשך):

ד. גיוס הון (המשך)

התנועה במספר כתבי האופציה והממוצעים המשוקללים של מחירי המימוש שלהם, הינם כדלקמן:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
2023		2024		2025		
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	
-	-	61.95	1,198,830	95	538,462	קיימות במחזור לתחילת השנה
61.81	1,205,129	-	-	60	574,732	הונפקו
-	-	-	-	-	-	פקעו
35.00	(6,299)	35	(660,368)	-	-	מומשו *
<u>61.95</u>	<u>1,198,830</u>	<u>95</u>	<u>538,462</u>	<u>76.93</u>	<u>1,113,194</u>	קיימות במחזור לתום שנה

* התמורה הכוללת שהתקבלה במימושים הנ"ל בשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2024 ו- 2023 מגיעה לסך כולל של- 22.96 מיליון ש"ח (לאחר ניכוי עמלת הפצה בסך 0.2 מיליון ש"ח), 220 אלפי ש"ח, בהתאמה.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 13 - הכרה בהכנסות:

א. מדידת ההכנסות

הכנסות הקבוצה נמדדות לפי סכום התמורה לו הקבוצה מצפה להיות זכאית בתמורה להעברת סחורות או שירותים שהובטחו ללקוח, למעט סכומים שנגבו עבור צדדים שלישיים, כגון מיסי מכירה מסוימים. ההכנסות מוצגות נטו ממש ערך מוסף או ממיסים אחרים הנגבים על ההכנסות.

הקבוצה אומדת את סכום התמורה לו היא תהיה זכאית בתמורה להעברת הסחורות או השירותים שהובטחו ללקוח במסגרת העסקה, וכוללת במחיר העסקה את כל הסכום של התמורה המשתנה, או את חלקו, רק במידה שצפוי ברמה גבוהה שביטול משמעותי בסכום ההכנסות המצטברות שהוכרו לא יתרחש כאשר אי הודאות הקשורה לתמורה המשתנה תתברר לאחר מכן. בסוף כל תקופת דיווח, הקבוצה מעדכנת את מחיר העסקה שנאמד על מנת לייצג באופן נאות את הנסיבות הקיימות בסוף תקופת הדיווח והשינויים בנסיבות במהלך תקופת הדיווח.

הקבוצה אינה מתאימה את סכום התמורה שהובטחה בגין השפעות של רכיב מימון משמעותי אם הקבוצה מצפה, במועד ההתקשרות בחוזה, שהתקופה בין המועד שבו הלקוח משלם עבור סחורה או שירותים תהיה שנה אחת או תקופה קצרה משנה אחת.

ב. סוגי ההכנסות של הקבוצה:

1) הכנסות ממכירת סחורות

הקבוצה מייצרת ומוכרת מערכות טעינה אלחוטיות של רכבים בעלי הנעה חשמלית (להלן - המערכת). הקבוצה מכירה בהכנסה בנקודת זמן, כאשר המערכת מותקנת באתר הלקוח ומתקבל אישור מהלקוח על כך שהמערכת עובדת כפי שהוגדר בחוזה המכירה.

2) הכנסות ממתן שירותים

הקבוצה מעניקה ללקוח שירותי טעינה אלחוטית בזמן שהיה במסופים בהם מותקנת המערכת. הכנסות ממתן שירותים מוכרות עם ביצוע השירות וכן ללקוחות שרכשו את מערכת הטעינה של הקבוצה, מעניקה הקבוצה שירותי תחזוקה ותפעול למערכות. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, הקבוצה הכירה בהכנסות ממתן שירותים בהיקף בסכום לא מהותי.

3) הכנסות ממכירות מפרויקטים על פי אבני דרך

הקבוצה מבצעת פרויקטים הכוללים מגוון שירותים ומשלבים תכנון, התקנה, תמיכה ומתן שירותי תפעול ותחזוקה. בגין פרויקטים אלו, המורכבים ממספר אבני דרך ונמשכים על פני זמן, מכירה הקבוצה בהכנסה עם השלמת אבן הדרך כפי שנקבעה בהסכם או בהתאם לאישור הלקוח לביצוע אבן הדרך, בין היתר:

- מסירת תוכנית תכנון לביצוע פרויקט
- התקנת המערכת
- הגשת דוח
- מסירה ללקוח
- שירותי תפעול והחזקה

נכון לימים 31 בדצמבר 2025 ו-2024, קיימת יתרה במסגרת יתרות הנכסים השוטפים, בסך של 11,862 אלפי ש"ח ו-11,657 אלפי ש"ח המוצגים במסגרת הנכסים בגין חוזים עם לקוחות.

יתרת הלקוחות מתייחסת לסכומים המועברים מלקוחותיה של הקבוצה עבור סחורות שנמכרו או שירותים שהוענקו במהלך העסקים הרגיל. כאשר גביית סכומים אלה צפויה להתרחש תוך שנה אחת או פחות, הם מסווגים כנכסים שוטפים, אחרת, הם מסווגים במסגרת הנכסים שאינם שוטפים.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - הוצאות מחקר ופיתוח - נטו:

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

- קיימת היתכנות טכנית להשלמת הנכס הבלתי מוחשי, כך שהוא יהיה זמין לשימוש;
- בכוונת ההנהלה להשלים את הנכס הבלתי מוחשי ולהשתמש בו או למכרו;
- ניתן להשתמש בנכס הבלתי מוחשי או 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 2025, לא עמדה הקבוצה בכללים להיוון עלויות פיתוח כנכס בלתי מוחשי ובהתאם לא הוכר בדוחות הכספיים עד כה נכס כלשהוא בגין עלויות כאמור.

מענקים ממשלתיים

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

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

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

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

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 על החברה לבחון האם נוצרה הסתברות ברמה של ביטחון סביר להצלחת הפרויקט ולתשלום תמלוגים בגינו לרשות החדשנות. נכון לימים 31 בדצמבר 2025 ו-2024, הקבוצה עדיין נמצאת בשלבי פיילוט והוכחת היתכנות עבור טכנולוגיות 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 11א').

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		
2023	2024	2025
אלפי ש"ח		
26,489	35,119	37,264
2,961	4,331	3,965
5,226	5,920	6,295
12,730	5,652	20,832
1,362	1,600	1,514
4,941	6,214	6,037
53,709	58,836	75,907
(5,177)	(2,826)	(2,749)
48,532	56,010	73,158

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		
2023	2024	2025
אלפי ש"ח		
10,330	12,600	14,595
4,025	2,755	1,808
4,441	2,195	1,830
1,116	1,093	1,118
313	260	178
20,225	18,903	19,529

הוצאות שכר ונלוות
תשלום מבוסס מניות
שירותים מקצועיים
חומרים שיווקיים
אחרות

ביאור 16 - הוצאות הנהלה וכלליות:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי ש"ח		
3,571	4,917	5,101
478	1,033	519
917	907	1,611
793	590	538
2,852	2,939	3,054
948	1,082	1,305
1,092	1,189	827
10,651	12,657	12,955

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 שיופקו. היקף שווי הציוד שנגנב עומד על כ-2.6 מיליון ש"ח. החברה רשמה בדוחותיה הכספיים לשנת 2023 הוצאה בגובה השווי של הציוד שנגנב.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18- הוצאות (הכנסות) מימון:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי ש"ח		
430	242	221
30	292	365
-	7,555	1,124
76	500	96
<u>536</u>	<u>8,589</u>	<u>1,806</u>
(993)	(1,890)	(895)
(2,224)	-	-
(36)	(100)	-
<u>(3,253)</u>	<u>(1,990)</u>	<u>(895)</u>
<u>(2,717)</u>	<u>6,599</u>	<u>911</u>

הוצאות מימון:
לתאגידים בנקאיים
בגין התחייבות בגין חכירה
הפרשי שער
אחרות
סך הוצאות מימון

הכנסות מימון
הכנסות ריבית מפקדונות
הפרשי שער
אחרות
סך הכנסות מימון
הוצאות (הכנסות) מימון, נטו

ביאור 19- הפסד למניה:

חישוב ההפסד הבסיסי למניה מבוסס ככלל על ההפסד המיוחס למניות הרגילות של החברה מחולק בממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות הקיימות במחזור במהלך התקופה.

בחישוב ההפסד המדולל למניה מתווסף לממוצע המניות הרגילות, ששימש לחישוב הבסיסי, גם הממוצע המשוקלל של מספר המניות שיונפקו, בהנחה שכל המניות הפוטנציאליות המדוללות ימרו 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		
2023	2024	2025
75,833	85,123	101,628
-	-	3,680
<u>11,217,719</u>	<u>12,520,481</u>	<u>13,471,229</u>
<u>6.76</u>	<u>6.80</u>	<u>7.82</u>

הפסד לשנה (באלפי ש"ח)
הטבה בגין שינוי תנאי כתבי אופציה (ראה ביאור 12'
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 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		
2023	2024	2025
אלפי ש"ח		
5,519	6,125	5,400
342	410	359
896	1,398	641
<u>6,757</u>	<u>7,933</u>	<u>6,400</u>

מנכ"ל וסמנכ"לים:
משכורות והטבות עובד אחרות לזמן קצר
פיצויי פיטורין
תשלום מבוסס מניות
סך הכל

ב. עסקאות והטבות לבעלי עניין וצדדים קשורים:

שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
אלפי ש"ח		
1,765	1,749	1,585
2	2	2
793	590	538
<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>

שכר לנושאי משרה שהינם בעלי עניין בחברה
מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
גמול דירקטורים**
מספר הדירקטורים שאליהם מתייחסת ההטבה

** בנוסף לגמול דירקטורים כמפורט לעיל, הכירה החברה בשנים שהסתיימו ב-31 בדצמבר 2025, 2024 ו-2023 בתשלום מבוסס מניות בסך 147 אלפי ש"ח, 435 אלפי ש"ח ו-100 אלפי ש"ח בהתאמה, בגין הענקת אופציות ל-4 דירקטורים, כמפורט בביאור 12 ב'.

ג. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי ש"ח	
336	297

בגין שכר, נלוות והטבות נוספות – יתרה המוצגת בסעיף "זכאים ויתרות זכות" במסגרת ההתחייבויות השוטפות

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 21 – אירועים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי:

- א. ביום 20 בינואר 2026, התקבלה בידי החברה הבת, Electreon Wireless Inc, הודעה מאת Pennsylvania Turnpike Commission, גוף תחבורה ציבורי במדינת פנסילבניה בארה"ב, בדבר זכייתה במכרז לביצוע פרויקט טעינה אלחוטי לרכבי הרשות. Pennsylvania Turnpike Commission הינה רשות ציבורית האחראית על ניהול והפעלה של רשת כבישי האגרה במדינת פנסילבניה, עם כבישי אגרה באורך כולל של כ-900 ק"מ וכמות נוסעים יומית של כ-500 אלף נוסעים. במסגרת הפרויקט תופעל ותותקן מערכת טעינה אלחוטי לרכבים חשמליים של החברה, באתר המטה שבפנסילבניה. במסגרת הפרויקט, צפויה התאמה של שני רכבים חשמליים מצי הרכב של הרשות לשימוש במערכת. היקף הפרויקט לשנת הפעילות הראשונה מוערך בסכום כולל של כ-0.8 מיליון דולר ארה"ב, עם אופציה להארכה לתקופות נוספות, בהיקפים כספיים נוספים, בכפוף להחלטת הרשות ולתנאים שייקבעו בהסכם הסופי. יישום הפרויקט צפוי להתחיל במהלך שנת 2026.
- ב. ביום 20 בינואר 2026, אישר דירקטוריון החברה את ההתקשרות בהסכם לרכישת מלוא הזכויות בחברת InductEV NewCo LLC. ההסכם נחתם ביום 27 בינואר 2026. בהתאם להסכם, InductEV NewCo LLC תהפוך לחברה בת בבעלות מלאה של החברה במועד השלמת העסקה שהושלמה בתאריך 19 בפברואר 2026. התמורה בעסקה תשלום כולה בדרך של הקצאת מניות החברה, באופן בו במועד השלמת העסקה (תקצה Closing) תקצה החברה ל-55 בעלי הזכויות בנרכשת, באמצעות נאמן, 597,718 מניות רגילות בהקצאה פרטית, שיועברו באופן הבא:
- 1) כנגד העברת כלל הבעלות ב- NewCo, 268,963 מניות יועברו לניצעים במועד ההשלמה.
 - 2) 328,755 מניות יועברו לניצעים, בכפוף להזרמה של השקעה כספית שלהם בחברה בסך כולל של 6 מיליון דולר במזומן (המשקף השקעה לפי שווי של כ-58.4 ש"ח למניה) - השקעה המשקפת את אמון הניצעים בחברה ובחזון המשותף של החברות. כספי ההשקעה יופקדו מראש אצל נאמן, כתנאי להשלמת העסקה, ויוזרמו לחברה ב-3 פעימות שוות בסך של 2 מיליון דולר כל אחת, כאשר האחרונה שבהן צפויה להיות מושלמת בחודש יולי 2026.
- כמו כן, אישר דירקטוריון החברה, הענקה של 126,500 אופציות לעובדי InductEV NewCo LLC. האופציות תבשלה על פני 4 שנים ממועד הענקתן -25% כעבור שנה, והיתרה במנות רבעוניות על פני 3 שנים נוספות. תוספת המימוש של כל אופציה שהוענקה הינה 53.02 ש"ח.
- ג. ביום 6 בדצמבר 2025, החליט דירקטוריון החברה (לאחר אישור ועדת הביקורת מיום 24 בנובמבר 2025) על גיוס הון בסך של כ-51.25 מיליון ש"ח, על דרך של הקצאה פרטית מהותית של 1,025,000 מניות רגילות במחיר של 50 ש"ח למניה, וכן 1,025,000 כתבי אופציה ללא תמורה, במחיר מימוש של 57 ש"ח לכל כתב אופציה, ואישר את התקשרות החברה בהסכמים עם הניצעים בכפוף לאישור הבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ לרישומן למסחר של המניות הרגילות והמניות שינבעו ממימוש כתבי האופציה. ואישור האסיפה הכללית של בעלי המניות שהתקיימה ב-15 בינואר 2026, לביצוע ההצעה הפרטית בהתאם לחוק החברות. הקצאת המניות וכתבי האופציה לניצעים יוקצעו לאחר קבלת התמורה בפועל לידי החברה, כאשר הניצעים התחייבו במסגרת הסכמי ההשקעה להעביר את מלואה התמורה עד לא יאחר מיום 31 בדצמבר 2026. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד הקצאתם בפועל והנפקתם ועד ליום 31 בדצמבר 2027. כתב אופציה שלא ימומש עד תום תקופת המימוש יפקע ולא יקנה לבעליו כל זכות שהיא. נכון למועד הדוח, התקבל 9.65 מיליון ש"ח בגינו הונפקו מניות 193,000 מניות וכתבי אופציה ללא תמורה.
- ד. ביום 8 בפברואר 2026, נחתם הסכם מחייב בין החברה לבין מוניות הקסטל אגודה שיתופית בע"מ (להלן - מוניות הקסטל), להפעלת מערך טעינה אלחוטי ראשון מסוגו בסביבה עירונית מסחרית. ההסכם מהווה התקשרות ראשונה של החברה במתכונת של "טעינה כשירות" (Charging as a Service), בכלל וכחלק מצי" מוניות בפרט, במסגרתה תספק החברה פתרון כולל לטעינה אלחוטית של מוניות, בתמורה לתשלום חודשי קבוע (fixed fee) בגין כל מונות המשתתפת במערך. במסגרת מודל זה, תקים ותפעיל החברה, על חשבונה, את תשתיות הטעינה האלחוטית באתרים שנקבעו בהסכם בתל אביב ואת מקלטי הטעינה האלחוטית במוניות החשמליות המשתתפות בפעילות.

אלקטריאון וירלס בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 21 – אירועים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי (המשך):

ה. ביום 26 במרץ 2026, נחתם הסכם שיתוף פעולה עם Denso Corporation ("Denso") שמרכזו החברה תספק שירותי פיתוח, בתמורה לסכום של כ- 3 מיליון דולר (כ- 9.5 מיליון ש"ח), לכל היותר, לכל שנת הסכם למשך שלוש שנים, כלומר, סה"כ סכום של עד 9 מיליון דולר (עד כ- 29 מיליון ש"ח).



פרק ד'

פרטים נוספים על התאגיד

31 בדצמבר 2025

תקנה 19 ד: דוח מצבת התחייבויות לפני מועדי פירעון

למועד הדוח, לחברה אין התחייבויות עליהן נדרש לתת גילוי בהתאם לתקנה 19 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

תקנה 10א: תמצית דוחות על הרווח הכולל לכל אחד מהרבעונים של שנת 2025

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	
15,968	4,125	5,706	3,841	2,296	הכנסות
11,043	2,634	4,020	2,768	1,621	עלות ההכנסות
73,158	14,087	16,720	17,998	24,353	הוצאות מחקר ופיתוח, נטו
19,529	4,872	4,456	5,361	4,840	הוצאות שיווק ופיתוח עסקי
12,955	2,935	3,096	3,620	3,304	הוצאות הנהלה וכלליות
100,717	20,403	22,586	25,906	31,822	הפסד מפעולות
911	2,105	1,238	3,440	(5,872)	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
101,628	22,508	23,824	29,346	25,950	הפסד לתקופה
(841)	(1,597)	(988)	(1,227)	2,971	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של פעילויות חוץ
100,787	20,911	22,836	28,119	28,921	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 ההלוואות	יתרת ההלוואות ליום 31 בדצמבר 2025	שם החברה מקבלת ההלוואות	שם החברה מעמידת ההלוואות
ההלוואה נושאת ריבית שקלית שנתית על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(ז)), התשמ"ו-1986	9,571	החברה	ספיריזד השקעות (ביו) בע"מ

עיקר תנאי ההלוואות	יתרת ההלוואות ליום 31 בדצמבר 2025	שם החברה מקבלת ההלוואות	שם החברה מעמידת ההלוואות
ההלוואה נושאת ריבית שנתית והפרשי הצמדה על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(ז)), התשמ"ו-1986	966	אלקטריאון AB	החברה

תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות בנות ובחברות קשורות בתקופת הדוח

בתקופת הדוח, הכירה החברה בהוצאות ריבית בסך של 457 אלפי ש"ח בגין הלוואה שהתקבלה מספירהד והוצאות ריבית והפרשי הצמדה סך של 14 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 31.12.2025	שהתקבלו לאחר 31.12.2025 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו (ששולמו) עד 31.12.2025	מועדי תשלום לאחר 31.12.2025	שהתקבלו לאחר 31.12.2025 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו עד 31.12.2025	מועדי תשלום לאחר 31.12.2025	שהתקבלו לאחר 31.12.2025 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו עד 31.12.2025			
-	-	457	-	-	-	-	-	-	(63)	(63)	ספירהד השקעות (ביו) בע"מ
-	-	-	-	-	-	-	-	-	(4,343)	(4,343)	Electreon Wireless Inc.

הכנסות ריבית			דמי ניהול, ייזום, תקורות ואחרות			דיבידנדים			רווח (הפסד) לאחר מס	רווח לפני מס לשנה	שם התאגיד
מועדי תשלום לאחר 31.12.2025	שהתקבלו לאחר 31.12.2025 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו (ששולמו) עד 31.12.2025	מועדי תשלום לאחר 31.12.2025	שהתקבלו לאחר 31.12.2025 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו עד 31.12.2025	מועדי תשלום לאחר 31.12.2025	שהתקבלו לאחר 31.12.2025 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו עד 31.12.2025			
-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3,348)	(3,348)	Electreon Germany GmbH
-	-	14	-	-	-	-	-	-	1,325	1,325	Electreon AB
-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3,175)	(3,175)	Electreon Wireless France
-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	124	,Ji'nan Electreon Wireless

הכנסות ריבית			דמי ניהול, ייזום, תקורות ואחרות			דיבידנדים			רווח (הפסד) לאחר מס	רווח (הפסד) לפני מס לשנה	שם התאגיד
מועדי תשלום לאחר 31.12.2025	שהתקבלו לאחר 31.12.2025 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו (ששולמו) עד 31.12.2025	מועדי תשלום לאחר 31.12.2025	שהתקבלו לאחר 31.12.2025 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו עד 31.12.2025	מועדי תשלום לאחר 31.12.2025	שהתקבלו לאחר 31.12.2025 ועד סמוך למועד אישור הדוח	שהתקבלו עד 31.12.2025			
											Automotive Technology Co., Limited
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Electreon Wireless LLC

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

שנת 2025:

- א. ביום 20 ביולי 2025, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה, לפי החלטת דירקטוריון החברה וועדת הביקורת, ביצוע גיוס הון על דרך של הנפקה פרטית של 574,732 מניות רגילות של החברה ו-574,732 כתבי אופציה (לא סחירים) המירים למניות רגילות של החברה, ל-12 ניצעים ביניהם בעלי מניות בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח מידי מיום 16 ביוני 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-042748), וכן דוח מידי מיום 18 בספטמבר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-070520), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
- ב. ביום 27 בנובמבר 2025, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה, לאחר אישור וועדת התגמול ודירקטוריון החברה, הקצאת 25,000 כתבי אופציה (לא סחירים) המירים ל-25,000 מניות רגילות של החברה למר איתי מקוב, סגן יו"ר דירקטוריון פעיל בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים מהימים 13 בנובמבר 2025 ו-26 בנובמבר 2025 (מס' אסמכתאות: 2025-01-087245 ו-2025-01-093031, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.
- ג. במהלך שנת 2025 ועד סמוך למועד אישור הדוח הוקצו 127,300 אופציות (לא סחירות) המירות ל-152,300 מניות רגילות של החברה, לעובדים המועסקים על ידי החברה ו/או חברות בנות של החברה (לרבות עובדים שאינם תושבי ישראל המועסקים על ידי חברות בנות שהתאגדו מחוץ לישראל), על פי מתאר מיום 2 בדצמבר 2024 (מס' אסמכתא 2024-01-621303), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
- ד. ביום 15 בינואר 2026, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה, לפי החלטת דירקטוריון החברה וועדת הביקורת, ביצוע גיוס הון על דרך של הנפקה פרטית של 1,025,000 מניות רגילות ו-1,025,000 כתבי אופציה (לא סחירים) המירים ל-1,025,000 מניות רגילות של החברה, ל-12 ניצעים ביניהם בעלי מניות בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוחות מידיים מהימים 11 בדצמבר 2025 ו-7 בינואר 2026 (מס' אסמכתאות: 2025-01-098646 ו-2026-01-002920, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.
- ה. ביום 20 בינואר 2026, אישר דירקטוריון החברה התקשרות בהסכם מחייב לרכישת מלוא הזכויות בחברת "NewCo" (Induct NewCo LLC), שתהווה חברת בת בבעלות מלאה של החברה. במועד השלמת העסקה, הקצתה החברה ל-55 בעלי הזכויות ב-NewCo, באמצעות נאמן, 597,718 מניות רגילות שיועברו באופן הבא: (א) 268,963 מניות הועברו לניצעים במועד ההשלמה כנגד העברת כלל הבעלות ב-NewCo; (ב) 328,755 מניות יועברו לניצעים בכפוף להזרמת השקעה כספית בחברה בסך כולל של 6 מיליון דולר ארה"ב במזומן. ביום 19 בפברואר 2026 הושלמה העסקה והחברה הקצתה את כלל המניות לנאמן, כאשר מתוכן הועברו לניצעים 378,548 מניות החברה בתמורה להעברת כלל הבעלות ב-NewCo וקבלת פעימה ראשונה בסך של 2 מיליון דולר לידי החברה. לפרטים נוספים ראו דוחות מידיים מיום 27 בינואר 2026, 28 בינואר 2026, 10 בפברואר 2026 ו-19 בפברואר 2026 (מס' אסמכתאות: 2026-01-009898, 2026-01-010521, 2026-01-013820, 2026-01-016251 ו-2026-01-016249, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

תקנה 21: תגמולים לבעלי עניין ונושאי משרה בכירה בשנת 2025

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
1,080	-	-	-	-	432	-	207	-	441	0.10	100	סמנכ"ל אסטרטגיה	מאיר חן (1)
1,008	-	-	-	-	-	-	349	-	659	0.10	100	סמנכ"ל תפעול	הילה פרץ (2)
960	-	-	-	-	-	-	-	-	960	12.2	100	יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל	אורן עזר (3)
892	-	-	-	-	-	-	88	-	804	0.02	100	סמנכ"ל מכירות ב Electreon Inc.	מייסד ארציר (4)
884	-	-	-	-	-	-	-	-	884	0.11	100	סמנכ"ל פיתוח עסקי ב Electreon Inc.	סטפן טונגור (5)

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

(1) 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 28,000 ש"ח ברוטו. (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. בנוסף, זכאי מר חן לתשלום חודשי קבוע, בכפוף להוצאת חשבונית, בסך של 36,000 ש"ח, שאינו כולל תנאים נלווים. כמו כן, זכאי מר חן לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתו של מר חן ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן

הודעה מוקדמת של 30 יום. כמו כן, למר חן הוענקו 13,250 אופציות הניתנות למימוש ל-13,250 מניות רגילות של החברה.

(2) גב' הילה פרץ מכהנת כסמנכ"ל תפעול של החברה. תנאי כהונתה והעסקתה של גב' פרץ כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – גב' פרץ זכאית לשכר חודשי קבוע של 43,050 ש"ח ברוטו. בנוסף, זכאית גב' פרץ ל: (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, זכאית גב' פרץ לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. הסכם העסקתה של גב' פרץ ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 30 יום. כמו כן, לגב' פרץ הוענקו 12,000 אופציות הניתנות למימוש ל-12,000 מניות רגילות של החברה.

(3) מר אורן עזר מכהן כסמנכ"ל החברה. תנאי כהונתו והעסקתו של מר עזר כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר חודשי – מר עזר זכאי לשכר חודשי קבוע של 65,000 ש"ח ברוטו. בנוסף, זכאי מר עזר ל: (2) קרן פנסיה/ביטוח מנהלים והפרשות סוציאליות נוספות על פי דין, וכן קרן השתלמות עד לתקרת הפטור ממס; (3) תנאים נלווים נוספים, ביניהם 24 ימי חופשה בשנה; ימי מחלה וימי הבראה לפי דין. כמו כן, זכאי מר עזר לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה. 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 מיידי מתקן מיום 19 בדצמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-114517), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

(4) מר מיילס ארצ'ר מכהן כסמנכ"ל המכירות של חברת Electreon Inc, שהינה חברה בת של החברה. תנאי כהונתו של מר ארצ'ר כוללים את התנאים הבאים: (1) שכר בסך של 200,000 דולר ארה"ב לשנה (כ-57 אלפי 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 ארצ'ר לפטור, שיפוי וביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים, כמקובל ביחס לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבנות של החברה. הסכם העסקתו של מר ארצ'ר ניתן לסיום בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של חודש. כמו כן, למר ארצ'ר הוענקו 3,500 אופציות הניתנות למימוש כתבי אופציה, המירים ל-3,500 מניות רגילות של החברה.

(5) 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 אלפי

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 כתבי אופציה, המירים ל-19,655 מניות רגילות של החברה.

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 2025 (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
578	-	-	-	-	-	-	-	-	578	11.7	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 בעלי המניות של החברה, לאחר אישור ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מהימים 9 ו-15 בנובמבר 2023, בהתאמה, מדיניות תגמול חדשה לנושאי המשרה בחברה לתקופה של שלוש שנים החל מיום אישור האסיפה (קרי, עד ליום 28 בדצמבר 2026) ("מדיניות התגמול החדשה"). לפרטים נוספים בדבר מדיניות התגמול החדשה, ראו דוח מידי מתקן מיום 19 בדצמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-114517), הנכלל על דרך ההפניה.

ביום 29 בדצמבר 2024, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה עדכון למדיניות התגמול של החברה לעניין מחיר המימוש ביחס לתגמול הוני לנושאי משרה בחברה. לפרטים נוספים בדבר העדכון למדיניות התגמול ראו דוח מידי מיום 21 בנובמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-617806), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

ביום 17 בנובמבר 2025, אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה עדכון נוסף למדיניות התגמול של החברה, הכולל תנאי העסקת סגן יו"ר דירקטוריון פעיל. לפרטים נוספים בדבר העדכון למדיניות התגמול, ראו דוח מידי מיום 13 באוקטובר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-075025), הנכלל בדוח זה 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 בישיבות 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 בישיבות, כמפורט בתקנות הגמול.

במסגרת מדיניות התגמול של החברה עודכן סעיף העוסק בתגמול ההוני אשר ניתן להעניק לדירקטורים, כך שבכפוף להוראות הדין ניתן 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. כמו כן כוללת מדיניות התגמול תנאי העסקת סגן יו"ר דירקטוריון פעיל (כמפורט לעיל בסעיף זה ביחס למדיניות התגמול).

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 8 בינואר 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-004023), וכן דוח מיידי מיום 25 בפברואר 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-017698 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 המיירים

לפרטים בדבר ההון הרשום, ההון המונפק והנפרע של החברה וניירות הערך ההמיירים, ראו דוח מיידי של החברה בדבר מצבת הון מיום 3 במרץ 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-019367), 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 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-019367), 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

דואר אלקטרוני: barak.d@electreon.com

תקנה 26: הדירקטורים של התאגיד

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

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

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

תקנה 26ב: מספר מורשי החתימה העצמאיים

למועד הדוח, לחברה אין מורשי חתימה עצמאיים כהגדרת מונח זה בסעיף 37(ד) לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968.

תקנה 27: רואה החשבון של החברה

משרד רואה החשבון המבקר של החברה הינו קסלמן וקסלמן, רואי חשבון (PwC ישראל).

מען משרדו הרשום: דרך מנחם בגין 146, תל אביב, 6492103.

תקנה 29: המלצות והחלטות הדירקטוריון

שינוי ההון המונפק של החברה (תקנה 29(א)(2)):

לפרטים אודות החלטות הדירקטוריון בדבר הענקת אופציות לעובדים, נושאי משרה ויועצים של החברה ושל חברות 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 29(ג)):

1. ביום 20 ביולי 2025, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי המניות של החברה את התקשרות החברה בהסכמים מחייבים עם הניצעים (כהגדרתם בדוח זימון האסיפה) לפיהם בכפוף להתקיימות התנאים המתלים כמפורט בדוח זימון האסיפה, יוקצו לניצעים, בדרך של הקצאה פרטית (אחת או יותר), 574,732 מניות רגילות של החברה, וכן 574,732 כתבי אופציה (לא סחירים) המירים למניות רגילות של החברה, בתמורה כמפורט בסעיפים 2 ו-3 לדוח זימון האסיפה, ובכלל זה אישור הצעה פרטית מהותית וחריגה. לפרטים נוספים ראו דוח מידי מיום 16 ביוני 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-042748), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
2. ביום 27 בנובמבר 2025, אישרה האסיפה הכללית השנתית והמיוחדת של בעלי המניות של החברה את ההחלטות הבאות:
 - 1) מינוי מחדש של משרד רואה החשבון קסלמן וקסלמן (PwC ישראל), כמשרד רואה החשבון המבקר של החברה עד לתום האסיפה הכללית השנתית הבאה והסמכת דירקטוריון החברה לקבוע את שכרו;
 - 2) מינוי מחדש של דירקטורים, אשר אינם דירקטורים חיצוניים בחברה (מר אורן עזר, מר משה קפלינסקי ומר איתי מקוב), לתקופה שתמשך עד לאסיפה השנתית הבאה באותם תנאי כהונה;
 - 3) אישור עדכון מדיניות התגמול של החברה בין היתר בעניין תנאי העסקת סגן יו"ר דירקטוריון פעיל, בהתאם לנוסח המצורף כנספח א' לדוח זימון האסיפה;
 - 4) אישור תנאי כהונתו והעסקתו של מר איתי מקוב, כסגן יו"ר דירקטוריון פעיל החל ממועד תחילת כהונתו ביום 19 באוקטובר 2025, לרבות הקצאה פרטית מהותית של 25,000 אופציות (לא רשומות למסחר) הניתנות למימוש ל-25,000 מניות רגילות של החברה;
3. ביום 15 בינואר 2025, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי המניות של החברה את התקשרות החברה בהסכמים מחייבים עם הניצעים לפיהם בכפוף להתקיימות התנאים המתלים, יוקצו לניצעים, בדרך של הקצאה לפרטים נוספים ראו דוחות מידיים מהימים 13 באוקטובר 2025 ו-13 בנובמבר 2025 (מס' אסמכתאות: 2025-01-075025 ו-2025-01-087245, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

פרטית (אחת או יותר), 1,025,000 מניות רגילות וכן 1,025,000 כתבי אופציה (לא סחירים). לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים מהימים 11 בדצמבר 2025 ו-7 בינואר 2026 (מס' אסמכתאות: 2025-01-098646 ו-2026-01-002920, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

תקנה 29א: החלטות החברה

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

א. ביטוח אחריות נושאי משרה

ביום 28 במאי 2025, 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. התקשרות החברה בפוליסת ביטוח חדשה, הינה בפרמיה ובתנאים מקובלים ושאנם שונים מהותית מתנאי פוליסת הביטוח הקיימת; 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 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-038544), 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 ושיכהנו בחברה מעת לעת, ובכלל זה לנושאי משרה ודירקטורים שהם בעלי ענין או בעלי שליטה ו/או קרובים לבעל השליטה ו/או עובדים של בעל השליטה בחברה במועד ההענקה.

במסגרת כתבי השיפוי והפטור התחייבה החברה לשפות את נושאי המשרה והדירקטורים בחברה, המכהנים ושיכהנו בחברה מעת לעת, בגין כל חבות או הוצאה ו/או הוצאות התדיינות סבירות, כמפורט בכתב השיפוי, שתוטלנה עליהם עקב פעולותיהם בתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או בחברות בנות ו/או קשורות של החברה ו/או נושאי משרה או עובדים מטעם החברה בתאגיד אחר כלשהו בו החברה מחזיקה בניירות ערך במישרין או בעקיפין ("תאגיד אחר"), ובלבד שסכום השיפוי הכולל שתשלם החברה לכל נושאי המשרה במצטבר לא יעלה על סכום השווה ל-25% מההון העצמי הקובע של החברה בתוספת כל הסכומים שיתקבלו מחברת ביטוח, אם יתקבלו, במסגרת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה ("סכום השיפוי המרבי").

לענין 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: 29 במרץ 2026

יוסף טנא

דירקטור חיצוני

ברק דואני

סמנכ"ל כספים של החברה

אורן עזר

יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל החברה

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

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר ומנכ"ל	איתי מקוב, סגן יו"ר דירקטוריון פעיל	רונית נועם	יוסף טנא	משה קפלינסקי
תעודת זהות	038273017	023052517	028955961	053581575	054679550
תאריך לידה	07.02.1976	20.11.1967	13.10.1971	17.10.1955	20.01.1957
מען להמצאת כתבי בידין	רקאנטי 3, תל אביב	אחד העם 138 תל אביב	הכלנית 11, רעננה, 4352430	התות 6, רמות השבים 4593000	ניסים אלוני 6, תל אביב
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית	ישראלית ופולנית	ישראלית
חברות בוועדה או בוועדות דירקטוריון	לא	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
האם דירקטור חיצוני, חיצוני מומחה או בלתי תלוי	לא	דירקטור	דירקטורית חיצונית	דירקטור חיצוני	דירקטור בלתי תלוי
התאריך בו החל לכהן כדירקטור	06.03.2018	19.10.2025	08.08.2018	08.03.2021	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; מגשרת מוסמכת.	B.A. בכלכלה, וחשבונאות, מאוניברסיטת תל-אביב; תואר שני (MBA) במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב; רואת חשבון מוסמכת; מגשרת מוסמכת.	B.A. בכלכלה, וחשבונאות, אוניברסיטת תל-אביב; תואר שני (MBA) במנהל עסקים – התמחות בחשבונאות ומימון, אוניברסיטת תל אביב; רואה חשבון מוסמך.	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	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית
האם החברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	כן	כן	כן	לא

שם הדירקטור	אורן עזר, יו"ר ומנכ"ל	איתי מקוב, סגן יו"ר דירקטוריון פעיל	רונית נועם	יוסף טנא	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.	2006 עד 2025 מנהל חטיבת בנקאות השקעות סיטיגרופ ישראל; 2025- דירקטור בחברות ציבוריות ויועץ פיננסי.	2012 - היום - דירקטורית בחברות ציבוריות; 2019 - 2022 - סמנכ"לית כספים, שינדלר ישראל בע"מ; החל משנת 2022 יועצת פיננסית בהליכי גישור ומגשרת; דירקטורית בחברות.	2003 - היום - דירקטור בחברות ציבוריות; 2017 - 2023 - יועץ פיננסי (במשרה חלקית) איתמר מדיקל בע"מ.	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.	אודיוקודס בע"מ; או.פי.סי אנרגיה בע"מ; מיכפל טכנולוגיות.	חברת השקעות דיסקונט בע"מ (דח"צ); מיטב טרייד השקעות בע"מ (דח"צ); אס אנד פי גלובל רייטינגס מעלות בע"מ.	אודיוקודס בע"מ (דב"ת); מאינד סי.טי.אי. בע"מ (דב"ת); או.פי.סי אנרגיה בע"מ (דח"צ); טריא ישראל בע"מ (דב"ת); גאוזי בע"מ (דב"ת); טננבאום נכסים בע"מ (חברה פרטית).	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 רומבק	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
מאיר חן	057536641	12.07.1962	01.09.2021	סמנכ"ל אסטרטגיה	לא	בוגר המכללה לבטחון לאומי;	יו"ר הדירקטוריון של נתיבי איילון

שם נושא המשרה	תעודת זהות	תאריך לידה	תאריך תחילת כהונה	תפקיד שממלא בחברה, בחברה בת 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
						תואר שני במדעי המדינה ומינהל, אוניברסיטת חיפה.	
הילה עמיאל ¹	036795722	28.07.1985	12.07.2022	יועצת משפטית של החברה	לא	תואר ראשון במשפטים, האוניברסיטה העברית; תואר שני במשפט ציבורי ובינלאומי, האוניברסיטה העברית; תעודת מגשרת, המרכז הישראלי למשא ומתן וגישור (ICNM).	יועצת משפטית, פריים אנרג'י פי.אי בע"מ (2022); עורכת דין, משרד ארנון – תדמור לוי (2018-2022); עורכת דין, משרד ש. הורוביץ (עד שנת 2018)
הילה פרץ	036206308	5.12.1978	29.1.2023	סמנכ"לית תפעול	לא	תואר ראשון בהנדסה תעשיית וניהול מאוניברסיטת תל אביב, במסגרת העתודה הצבאית; תואר שני בכלכלה ומנהל עסקים מהאוניברסיטה הפתוחה.	מנהלת שרשרת אספקה בIWI ובאנרקון
מיכאל שרף	200453074	14.01.1988	20.08.2023	חשב	לא		חשב קבוצת גפן טכנולוגיות

¹ ביום 24 בפברואר 2026, הסתיימה העסקתה של הילה עמיאל בחברה.

שם נושא המשרה	תעודת זהות	תאריך לידה	תאריך תחילת כהונה	תפקיד שממלא בחברה, בחברה בת 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
						תואר ראשון במנהל עסקים, התמחות בחשבונאות במסלול האקדמי המכללה למנהל; רואה חשבון מוסמך.	
טלי ירון	034322487	24.11.78	28.5.2025	מבקרת פנימית	לא	תואר ראשון במשפטים, המכללה למנהל ותואר שני במשפטים (מסחרי ופיננסי) המכללה למנהל. עורכת דין מוסמכת בישראל החל משנת 2004.	Audit & Assurance דירקטורית בדלויט ישראל, חטיבת
אמיר תירוש	013121397	31.12.1968	2.11.2025	סמנכ"ל פיתוח עסקי	לא	תואר ראשון ב-Industrial Engineering, הטכניון, מכון טכנולוגי לישראל. תואר שני במנהל עסקים (התמקדות בשיווק), אוניברסיטת תל אביב.	COO, CBO and VP corporate/business Development בחברת StoreDot Ltd.



פרק ה'

**דוח על אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי
והגילוי לפי תקנה 9ב לתקנות ניירות ערך (דוחות
תקופתיים ומיידים), התש"ל-1970**

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

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

לעניין זה, חברי ההנהלה הם :

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

2. ברק דואני, סמנכ"ל כספים.

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

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

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

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

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

- בקרות ברמת הארגון (ELC) Entity Level Controls ;
- בקרות על תהליך עריכה וסגירת הדוחות הכספיים (Period-End Close) ;
- בקרות על תהליך הרכש ;
- בקרות כלליות על מערכות המידע (ITGC) ;
- בקרות על תהליך השכר והקצאת אופציות ;
- בקרות 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, 2025 היא אפקטיבית.

תאריך : 29 במרץ 2026

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 2025 ("הדוחות");
- (2) לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
- (3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
- (4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון, ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:
 - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן-
 - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;
- (5) אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:
 - א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן-
 - ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
 - ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

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

הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים לפי תקנה 9(בד)(2)

אני, ברק דואני, מצהיר כי:

- (1) בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אלקטריאון וירלס בע"מ ("החברה") לשנת 2025 ("הדוחות");
- (2) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
- (3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
- (4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:
 - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן-
 - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;
- (5) אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:
 - א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התשי"ע-2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן
 - ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
 - ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון והנהלה ומשולבות בדוח זה.

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