

31.8.2026

לכבוד

עו"ד זיו רוטנברג

באמצעות דוא"ל: zivr@gornitzky.com

הנדון: אפליקציית Better Rail - רכבת ישראל

"מידע המתפרסם באתר אינטרנט ונגיש לכל אדם, ללא צורך בזיהוי, בהרשאה או בסיסמה, אינו יכול להיחשב מידע סודי. אין לראות במידע שהוצג כסודי משום שממילא זמין באמצעות ערוצים רבים שאינם קשורים..."

עורכי הדין זיו רוטנברג, שני וייס, וישי קרובי ממשרד גורניצקי, בעניין חברת זיגו, דה מרקו
10.8.2026, אפרת נוימן

שלום רב,

בהמשך למכתבך מיום 9.8.2026, ולאחר בחינת טענות רכבת ישראל, התשתית העובדתית שעליה הן נסמכות וההתכתבות שהתנהלה בין הצדדים בזמן אמת, מתברר כי התמונה העולה ממכתב ההתראה אינה מתיישבת עם העובדות כהווייתן.

בטר רייל אינה "שירות מסחרי" המבקש להפיק רווחים ממידע של רכבת ישראל, אינה עושה שימוש במידע סודי או מוגן, לא חדרה למערכות הרכבת ולא עקפה מנגנוני אבטחה, וממילא לא הוצגה כל תשתית המלמדת כי פעילותה גרמה לנזק או לשיבוש כלשהו.

על רקע זה, כפי שיפורט להלן, נשמט הבסיס הן מהנחות היסוד שעליהן נשען מכתב ההתראה והן מן הסעדים הגורפים שנדרשו מכותן. עצם העובדה שהמידע מצוי במערכות רכבת ישראל אינה מקנה לה זכות קניינית בו; מידע המוצג לציבור אינו "סוד מסחרי"; שימוש בממשק פתוח, ללא עקיפת מנגנון הרשאה או אמצעי אבטחה, אינו עולה כדי "חדירה לחומר מחשב"; ותנאי שימוש אינם יכולים לשמש תחליף למקור נורמטיבי המקנה זכות שאינה קיימת בדין.

ממילא, אין בסיס לדרישות להפסיק את פעילות האפליקציה, למחוק את המידע או להסירה מחנויות האפליקציות. אין לקבל מצב שבו מחד גיסא מופנה השירות לערוץ המוסדר, ומאידך גיסא נמנע ממנו המידע שהרכבת עצמה מעמידה לרשות הציבור. לפיכך, יש לדחות את טענות רכבת ישראל ואת הדרישות שהועלו במכתב ההתראה, והכל כפי שיפורט להלן;

מבוא והבהרת המסגרת

מכתב ההתראה והתגובה לו

1. הח"מ מייצג את מר גיא טפר (להלן: "מרשי"), הנמען של מכתבכם מיום 9.8.2026 מטעם רכבת ישראל בע"מ (להלן: "רכבת ישראל" או "הרכבת"), בעניין פעילותה של אפליקציית Better Rail (להלן: "בטר רייל" או "האפליקציה").
2. מכתבכם מיום 9.8.2026 (להלן: "מכתב ההתראה") כולל שורה של טענות חמורות: שימוש מסחרי במידע, הפרת זכויות נטענות, גזל סוד מסחרי, עשיית עושר ולא במשפט, פגיעה במערכות מחשב ואף עבירות לפי חוק המחשבים.
3. לצדן נכללות דרישות מרחיקות לכת: הפסקה מיידית של כל גישה לממשקי הרכבת ושל כל שימוש במידע, מחיקת המידע והנתונים, הסרת האפליקציה מחנויות האפליקציות ומסירת מידע על פעילותה ועל הרווחים הנטענים.
4. מרשי דוחה מכל וכל את טענותיכם, העובדתיות והמשפטיות כאחד, והכל כפי שיפורט בהמשך.
5. אין ספק כי מכתב ההתראה חושף תמונה של בריונות מקלדת: מינוחים פומפוזיים שאין מאחוריהם דבר וחצי דבר, ושאיף החתומים עליו אינם מאמינים בהם. כל תכליתו להרתיע ולהפחיד את מרשי ולפגוע בשיקול דעתו, וכך גם הדרישה, חסרת ההלימה לטענות, לתגובה בתוך 7 ימים בלבד.

הבהרת המסגרת

6. כבר בפתח הדברים נבהיר כי אין באמור במכתב זה משום הודאה בעובדה, בטענה, בזכות או בחבות כלשהי הנטענת במכתב ההתראה, ואין באי-התייחסות מפורשת לטענה מסוימת כדי להוות הסכמה לה.
7. מרשי דוחה את הטענות שהועלו במכתב ההתראה, את המסקנות הנגזרות מהן ואת הסעדים שנדרשו מכוחן.
8. בפרט, אין לקבל את ההנחה שבבסיס מכתב ההתראה שלפיה עצם השימוש בנתוני רכבת ישראל מקנים לרכבת זכות קניינית בהם, וכי כל שימוש במידע כאמור מהווה הפרה של זכות כלשהי.
9. כפי שיפורט להלן, התשתית העובדתית שונה מהותית מזו המתוארת במכתב ההתראה. בטר רייל היא אפליקציה חנימית, ללא פרסומות ובקוד פתוח; רכבת ישראל ידעה על פעילותה לאורך שנים;

הרכבת היא שפנתה למרשי ביום 22.6.2026 והפנתה אותו לערוץ המידע המוסדר של משרד התחבורה; ומרשי פעל בהתאם והודיע ביום 16.7.2026 כי הוא כבר מצוי בתהליך מעבר לערוץ זה.

10. עוד יובהר כי מכתב זה מתייחס למרשי ולפעילות בטר רייל על בסיס העובדות והמסמכים המצויים בידינו. אין באמור כדי להרחיב את זהות הצדדים או ליטול על מרשי אחריות אישית לפעולות של גורמים אחרים, ככל שקיימים, מעבר לאחריות המיוחסת לו כדין.
11. למען הסר ספק, כל זכויות מרשי שמורות במלואן, לרבות ביחס לכל טענה, דרישה או הליך שינקטו בעניינו או בעניינה של בטר רייל.

זהות מרשי והפעילות שאליה מתייחס מכתב ההתראה

12. מכתב ההתראה מופנה למרשי, מר גיא טפר, ומייחס לו באופן אישי את הפעלתה ושיווקה של בטר רייל.
13. אלא שהצגת הדברים כאילו מרשי הוא העומד לבדו מאחורי פעילות האפליקציה אינה מדויקת. בטר רייל היא פרויקט קוד פתוח שפותח ומופעל על ידי צוות מפתחים, ולא על ידי מרשי לבדו.
14. לפיכך, ככל שמכתב ההתראה מבקש לייחס למרשי אחריות אישית לכל פעולה המבוצעת במסגרת בטר רייל, הרי שמדובר בהנחה הטעונה תיקון וביסוס עובדתי.
15. למען הסר ספק, האמור במכתב זה ביחס לבטר רייל (להלן: "בטר רייל") מתייחס לאפליקציה ולפעילות הפרויקט, ואינו מהווה הודאה בכך שכל פעולה או פעילות המיוחסת לבטר רייל בוצעה באופן אישי על ידי מרשי.
16. מכל מקום, וזה העיקר, גם אם נתעלם לחלוטין משאלת חלוקת האחריות בין חברי הצוות ונבחן את הטענות לגופן, אין בכך כדי לשנות את המסקנה: מכתב ההתראה אינו מציג תשתית עובדתית או משפטית המצדיקה את הטענות והדרישות שהועלו בו.
17. מכאן נפנה לבחינת הדברים לגופם.

התשתית העובדתית

בטר רייל והאפליקציה

18. בטר רייל היא אפליקציה להנגשת מידע על תחבורה ציבורית, ובכלל זה נסיעות ברכבת ישראל. היא מוצעת לציבור ללא תשלום, אינה כוללת פרסומות ואינה מופעלת במודל מניב הכנסות, וקוד המקור שלה פתוח וזמין לציבור.
19. מדובר בפרויקט המופעל על ידי צוות מצומצם של מפתחים, ללא הכנסות או רווחים הנובעים מהצגת המידע — בניגוד גמור לתיאור שבמכתב ההתראה, שלפיו מדובר בשירות מסחרי המופעל לשם הפקת רווחים מן המידע של רכבת ישראל. ממילא אין כל "רווחים" שניתן לייחס לשימוש הנטען או לדווח עליהם.

השתלשלות הדברים וההתקשרות עם רכבת ישראל

20. מכתב ההתראה מיום 9.8.2026 מציג את הדברים כאילו בטר רייל פעלה לאורך התקופה תוך התעלמות מדרישות רכבת ישראל, וכאילו עצם השימוש במידע נעשה בהסתר וללא ידיעתה. התמונה העולה מן ההתכתבות בין הצדדים שונה באופן מהותי.
21. כבר ביום 22.6.2026 פנתה גב' אבישג כספי, מנהלת תחום מערכות המידע לנוסע בחטיבת הטכנולוגיות של רכבת ישראל, אל בטר רייל. הפנייה לא נפתחה בדרישה משפטית או בטענה בדבר פעילות עוינת, אלא דווקא בהכרה בעבודה שנעשתה באפליקציה: "קודם כל, שאפו על העבודה שעשיתם ב-Better Rail. רואים שהושקעו באפליקציה הרבה מחשבה והרבה עבודה".
22. בהמשך אותה פנייה מסרה נציגת הרכבת כי "לאורך השנים הייתה גישה" לחלק מממשקי המידע של הרכבת, וכי הרכבת פועלת להסדרת הממשקים, אשר צפויים להיחסם בתקופה הקרובה. כלומר, לשיטת הרכבת עצמה בזמן אמת, לא מדובר בגישה חדשה או בפעילות שהתגלתה לראשונה בעקבות אירוע חריג, אלא בגישה שהתקיימה לאורך שנים והייתה ידועה לרכבת ורק עתה, באופן חד צדדי, מבקשת הרכבת לשנות את מדיניותה ולחסום את אותה הגישה.
23. באותה פנייה הפנתה הרכבת את בטר רייל אל משרד התחבורה, והמליצה לה לקבל את המידע "באופן רשמי ומוסדר" ולבחון מול משרד התחבורה את האפשרויות הקיימות.
24. באותו יום, 22.6.2026, השיבה בטר רייל כי היא מודה לרכבת על ההודעה המוקדמת, וביקשה לדעת מהו המועד הצפוי לחסימת הגישה, וזאת "כדי שנוכל להיערך בהתאם ולהימנע מפגיעה פתאומית במשתמשים". בתשובתה מסרה נציגת הרכבת כי אין ביכולתה להתחייב על מועד, וחזרה על בקשתה כי בטר רייל תחדל מן השימוש בממשקים.
25. עם קבלת הפנייה החל פיתוח נדרש באפליקציה לצורך שינוי מקור הנתונים, תהליך אשר מטבעו אורך זמן ודורש משאבים. הרכבת עצמה, כאמור לעיל, סירבה לנקוב במועד שבו תיחסם הגישה, ובכך מנעה מבטר רייל את האפשרות להיערך ללוח זמנים ידוע. החלופה היחידה שעמדה על הפרק, הפסקה מיידית של קבלת הנתונים, משמעה היה השבתה מיידית של שירות מידע המשמש ציבור נוסעים, ובכלל זה נוסעים שעבורם הנגשת המידע היא תנאי לשימוש בשירותי הרכבת. בטר רייל בחרה במסלול הסביר, לפעול למעבר מסודר, ולעדכן את הרכבת בהתקדמותו. וכך אכן עשתה.
26. ביום 16.7.2026, עוד בטרם נשלח מכתב ההתראה, הודיעה בטר רייל לרכבת ישראל באופן יזום כי היא כבר מצויה בתהליך מעבר מה-API של רכבת ישראל אל המידע המוסדר של GTFS ו-SIRI באמצעות משרד התחבורה. באותה פנייה אף הצביעה בטר רייל על פערים ממשיים בין המידע המתקבל בערוץ המוסדר לבין המידע המוצג לציבור באתר ובאפליקציה של הרכבת.
27. פנייתה של בטר רייל לא הסתיימה בעצם ההודעה על המעבר. היא כללה פירוט של ארבעה פערים מהותיים שנמצאו במידע המתקבל בערוץ המוסדר, ובהם היעדר נתוני רציף, פערים בזמני העצירה, היעדר עדכונים ביחס לימי פעילות חריגים והבדלים במספר העצירות של רכבות מסוימות.

28. הדברים אינם בגדר מחלוקת תיאורטית. באותו יום השיבה נציגת הרכבת לגופם של הפערים שהוצגו בפניה, והסבירה כי חלק מן הפערים נובעים מן הפורמט שהוגדר על ידי הגורם במשרד התחבורה. בהמשך אף מסרה כי להבנתה קיימת אצל אותו גורם "בעיה", וכי מדובר ב"באג קבוע" שהרכבת כבר הציפה בפניו.

29. כך, בתוך פרק זמן קצר, התמונה העובדתית ברורה: הרכבת ידעה על פעילות בטר רייל לאורך שנים; ביום 22.6.2026 היא הודיעה על כוונתה להסדיר ולחסום בעתיד את הגישה לחלק מן הממשקים; היא עצמה הפנתה את בטר רייל לערוץ המוסדר של משרד התחבורה; וביום 16.7.2026 הודיעה בטר רייל כי היא כבר פועלת בהתאם ועוברת לאותו ערוץ. כל זאת, כאשר ידוע לרכבת ישראל, כי הנתונים הזמינים בממשקיה, ואשר פתוחים לציבור, אינם מצויים ברשות משרד התחבורה ולכל הפחות אינם זמינים בערוצים הפתוחים שלו, משמע שמעבר זה כולל בתוכו, בהכרח, פגיעה בשירות הניתן למשתמשי הרכבת על ידי האפליקציה.

עובדות מהותיות שנעדרו ממכתב ההתראה

30. חרף מרכזיותן של עובדות אלה, מכתב ההתראה מיום 9.8.2026 אינו מציג את התמונה המלאה.

31. בראש ובראשונה, המכתב אינו מזכיר את ההתייחסות החיובית של נציגת הרכבת לאפליקציה בפנייה מיום 22.6.2026, אף שמדובר באותה פנייה ממש שבה הוצגו לראשונה הטענות ביחס לגישה לממשקי המידע. בכלל זה, דגש, כי לרכבת היה ידוע על השימוש שעשתה האפליקציה בממשקי הנתונים שלה, אשר היו פתוחים בכוונת מכוון ולאורך תקופה, ורק עתה, מבקשת לראשונה, רכבת ישראל לשנות מדיניות זו.

32. המכתב אף אינו מציג את העובדה שהרכבת עצמה הפנתה את בטר רייל אל משרד התחבורה, כערוץ לקבלת המידע "באופן רשמי ומוסדר". הפניה זו אינה עניין שולי, שכן היא הייתה ההנחיה המעשית שניתנה לבטר רייל בזמן אמת ביחס לאופן שבו עליה לקבל את המידע מכאן ולהבא.

33. חשוב מכך, המכתב אינו מזכיר כלל את הודעת בטר רייל מיום 16.7.2026, שלפיה היא כבר נמצאת בתהליך מעבר מ-API של רכבת ישראל אל ערוץ המידע המוסדר של משרד התחבורה. הודעה זו נמסרה כשלושה שבועות לפני משלוח מכתב ההתראה, ובכך יש כדי לשנות באופן מהותי את התמונה שמבקש המכתב להציג.

34. גם הפערים שהוצגו לרכבת באותה הודעה, והעובדה שנציגת הרכבת השיבה להם לגופם ואישרה כי בערוץ המוסדר קיימת בעיה המוכרת לרכבת, אינם מקבלים ביטוי במכתב ההתראה.

35. השמטות אלה משמעותיות במיוחד נוכח העובדה שהמכתב מבקש לייחס לבטר רייל התעלמות מדרישות הרכבת והמשך פעולה חרף פניותיה. העובדות המתועדות בהתכתבות מצביעות דווקא על התנהלות הפוכה: בטר רייל קיבלה את הודעת הרכבת, ביקשה להיערך לשינוי, פעלה לקבלת המידע בערוץ שהרכבת עצמה הצביעה עליו, ועדכנה את הרכבת ביוזמתה על התקדמות המעבר.

הסתירות הפנימיות במכתב ההתראה

36. מעבר לפער שבין האמור במכתב לבין ההתכתבות בזמן אמת, קיימות במכתב עצמו מספר סתירות עובדתיות המחייבות התייחסות.
37. כך, בסעיף 7 למכתב נטען כי מערכות הרכבת מוגנות באמצעות חסימות ובקורות וכי הגישה למידע נעשית באמצעות "מפתח גישה ייעודי", שאינו מצוי בידי מי שאינם מורשים. מנגד, בסעיף 11 למכתב מתואר מצב שבו הממשקים צפויים להיחסם בעתיד. אם מנגנון החסימה הרלוונטי טרם הופעל והגישה צפויה להיחסם רק בעתיד, לא ניתן לטעון באותה נשימה כי בטר רייל "עקפה" את אותו מנגנון.
38. גם תיאור המידע במכתב אינו מתיישב עם העובדות שנמסרו לבטר רייל בזמן אמת. מחד גיסא, נטען כי הנתונים הרלוונטיים מועברים למשרד התחבורה באופן מסודר וזמינים לכל מפעיל שירות או אפליקציה; מאידך גיסא, ההתכתבות מיום 16.7.2026 מבהירה כי חלק מן המידע אינו מועבר בערוץ המוסדר, כי פורמט הנתונים אינו כולל את מלוא המידע וכי קיימים פערים ממשיים בין המידע המתקבל בערוץ זה לבין המידע שמוצג לנוסעים, אשר ידועים כולם לרכבת ישראל.
39. זאת ועוד. מכתב ההתראה מבקש לקשור בין פעילות בטר רייל לבין אירועי עומס וכשלים במערכות רכבת ישראל, אולם אפילו בניסוח המכתב עצמו אין ייחוס סיבתי פרטני לאירועים אלה. ביחס לאירועי אוגוסט 2025 מדובר באירועים שהתרחשו חודשים רבים לפני הפנייה הראשונה של הרכבת לבטר רייל, וביחס לאירוע מיום 19.5.2026 המכתב עצמו מתייחס ל"שימושים חיצוניים לא מורשים" בלשון רבים ומוסיף כי מדובר, בין היתר, בשימוש הנעשה על ידי בטר רייל. בהמשך אף ננקט ניסוח מתון שלפיו יש לבחון אם משיכת המידע "תורמת" לעומס.
40. ויובהר ברחל בתך הקטנה, כי אין בטענות ספקולטיביות אלה, דבר וחצי דבר עם העובדות, ואין כל קשר באופן בו פעלה האפליקציה ובין אותם אירועים, לכאורה, שאירעו, ולראיה, האפליקציה פעלה קודם, באותה תקופה ולאחר מכן, ללא כל שינוי, ומבלי כל הימשכות של אותם אירועים נטענים. ממילא, אין בכל המכתב שום בסיס עובדתי, שיכול אפילו לבבסס הערכה מופרכת זו.
41. התמונה המצטברת ברורה: אין מדובר בגורם מסחרי נסתר שחדר למערכות והתעלם מפניות, אלא בפרויקט ציבורי, פתוח וחינמי, שהרכבת ידעה על פעילותו לאורך שנים ואף שיבחה אותו; משהופנה לערוץ המוסדר — עבר אליו ודיווח על כך מיוזמתו, בטרם נשלח מכתב ההתראה.

טענות הרכבת

אין מדובר ב"שימוש מסחרי" או ב"שירות מסחרי הניתן על ידכם"

42. בסעיף 5 למכתב מתואר השירות כ"שירות מסחרי הניתן על ידכם", ועל תיאור זה נשענות הטענות בדבר "ניצול מסחרי" של הנתונים, התעשרות שלא כדין והדרישה לדווח על "הרווחים". הנחת מוצא זו אינה נכונה עובדתית, כידוע היטב לכל עובדי הרכבת הרלוונטיים.

43. כאמור, בטר רייל חינמית, ללא פרסומות ובקוד פתוח, אין מוצר למכירה, אין הכנסות מפרסום ואין הכנסות מהשימוש במידע, וממילא אין למפעיליה רווחים מהשימוש הנטען, אלא רק הוצאות בגין תחזוקה.
44. זאת ועוד, עצם העובדה שאפליקציה או שירות נגשים לציבור ומספקים לו ערך אינה הופכת אותם, כשלעצמה, לשירות מסחרי. בענייננו מדובר בשירות חינמי, ללא פרסומות, המופעל בקוד פתוח, ואשר תכליתו היא להנגיש לציבור מידע הנוגע לתחבורה הציבורית ובכך לקדם את השימוש בתחבורה הציבורית בכלל וברכבת בפרט.
45. לפיכך, ככל שמכתב ההתראה מבקש לבסס את טענותיו על ההנחה שבטר רייל מפיקה הכנסה או רווח מן המידע, הרי שמדובר בהנחה עובדתית שגויה. ככל שהרכבת סבורה אחרת, עליה להצביע על מקור ההכנסה הנטען, על המודל העסקי הנטען ועל הרווחים שאותם היא מייחסת לטר רייל. אין די בהדבקת התואר "מסחרי" לשירות כדי להפוך אותו לכזה.
46. הדברים מקבלים משנה תוקף בכל הנוגע לדרישה שבסעיף 17(ו) למכתב למסור דיווח בדבר הרווחים שצמחו מן השימוש. אין רווחים כאמור, וממילא גם אין גם בסיס לדרישה לדווח עליהם.
47. לסיום, קוד המקור של בטר רייל פתוח וזמין לציבור כולו, לרבות לרכבת ישראל. משמעות הדבר היא שכל פנייה שהאפליקציה מבצעת, לכל נקודת קצה, גלויה לעיון מלא. אין כאן דבר נסתר, לא היה ולא יכול היה להיות. עובדה זו שומטת את הקרקע מתחת למצג שלפיו מדובר בפעילות שהתנהלה במחשכים, וכן מיתרת את הדרישה שבסעיף 17(ה) למכתב לקבלת פירוט טכני.

לא הייתה כל "התעשרות שלא כדין"

48. סעיף 13 למכתב ההתראה מוסיף וטוען כי השימוש הנטען בנתוני הרכבת הביא ל"התעשרות שלא כדין" על חשבונה של רכבת ישראל.
49. טענה זו אינה יכולה לעמוד כבר במישור העובדתי. כאמור, האפליקציה ניתנת לציבור ללא תשלום, אינה כוללת פרסומות, ואינה מפיקה הכנסות מן המשתמשים. המכתב אף אינו מצביע על הכנסה, תמורה או טובת הנאה כספית כלשהי שהתקבלה בידי מי ממפעילי האפליקציה כתוצאה מן השימוש בנתוני הרכבת.
50. יתרה מכך, גם אילו היה מוכח כי בטר רייל הפיקה טובת הנאה כלשהי מן השימוש בנתונים, לא היה בכך כשלעצמו כדי להפוך את ההתעשרות ל"התעשרות שלא כדין". שאלת הדין אינה נפתרת מעצם קיומה של תועלת למשתמש במידע, אלא מחייבת להצביע על מקור נורמטיבי המקנה לרכבת זכות למנוע את השימוש במידע או לקבל תמורה בגינו.
51. בהקשר זה יש משמעות מיוחדת לפסק הדין בעניין ע"א 8485/08 The FA Premier League Limited נ' המועצה להסדר ההימורים בספורט (בית המשפט העליון, 14.3.2010, להלן: "פסק הדין בעניין פרמייר ליג"), שעסק בנתוני לוחות המשחקים של ליגות הכדורגל בבריטניה. באותו עניין נקבע כי העובדות המגולמות בלוחות המשחקים אינן מוגנות בזכויות יוצרים, וכי אין בשימוש

שנעשה בהן כדי להקים למערערות זכות לסעד. ההקבלה לענייננו ברורה: לוח משחקים ולוח זמנים של רכבות הם שניהם אוסף של עובדות ונתונים הנוגעים למועדים, למקומות ולאירועים.

52. לפיכך, טענת "ההתעשרות שלא כדין" אינה יכולה לשמש מסלול עוקף ליצירת זכות קניינית במידע מקום שבו הדין אינו מכיר בזכות כזו. בוודאי שאין בטענה זו כדי להצמיח לרכבת זכות לקבלת רווחים שלא היו ולא נוצרו.

הטענה בדבר "שימוש ללא הרשאה" והפרת תנאי השימוש אינה יכולה להיבחן במנותק מהתנהלות הרכבת

53. בסעיפים 3 ו-6 למכתב נטען כי השימוש במידע נעשה ללא הרשאה ובניגוד לתנאי השימוש של רכבת ישראל. אלא שגם כאן המכתב מציג את הדברים כאילו מדובר בשימוש שנעשה בניגוד מודע ונסתר לעמדת הרכבת, בעוד שההתכתבות בין הצדדים מלמדת על תמונה מורכבת ושונה בתכלית.
54. כפי שכבר פורט, ביום 22.6.2026 מסרה נציגת הרכבת כי "לאורך השנים הייתה גישה" לחלק מממשקי המידע. באותה פנייה הודיעה הרכבת כי היא פועלת להסדרת הממשקים וכי אלה צפויים להיחסם בעתיד. כלומר, הרכבת עצמה תיארה בזמן אמת מצב שבו הגישה התקיימה לאורך שנים, והודיעה על שינוי מתוכנן לעתיד.
55. לא פחות חשוב מכך, באותה פנייה הרכבת לא הסתפקה בדרישה לחדול מן השימוש, אלא הפנתה את בטר רייל למשרד התחבורה לקבלת המידע "באופן רשמי ומוסדר". בטר רייל פעלה בהתאם להפניה זו, וביום 16.7.2026 הודיעה לרכבת כי היא כבר נמצאת בתהליך מעבר מן-API של רכבת ישראל לערוץ GTFS ו-SIRI באמצעות משרד התחבורה.
56. בנסיבות אלה, הניסיון לתאר את הדברים כהתעלמות מדרישת הרכבת אינו משקף את השתלשלות האירועים. בטר רייל לא רק ידעה כי הרכבת מבקשת להסדיר את אופן הגישה, אלא פעלה בהתאם להנחיה המעשית שנמסרה לה, והחלה במעבר לערוץ שאליו הופנתה.
57. מעבר לכך, עצם הפניה לתנאי השימוש אינה מסיימת את הדיון. יש להבחין בין שתי שאלות נפרדות: האחת, האם תנאי השימוש חלים בכלל על אופן הגישה שבוצע; והשנייה, גם אם תנאים אלה חלים, מהו תוקפה של הוראה חוזית המבקשת להגביל שימוש בעובדות ובנתונים שאין בהם כשלעצמם זכות קניינית.
58. שאלה זו כבר נדונה בפסיקה. בה"פ 11359-03-09 שקנאי נט בע"מ נ' אול יו ניד בע"מ ובה"פ 11022-03-09 ג'וב מאסטר בע"מ ואח' נ' אול יו ניד בע"מ (28.12.2010, להלן: "פס"ד אול יו ניד"), וכן בת"א (ת"א) 1074-05 מעריב הוצאת מודיעין בע"מ נ' חברת אול יו ניד בע"מ (3.3.2005, להלן "מעריב נ' אול יו ניד"), נקבע, בשני המקרים, כי מקום שבו דיני זכויות היוצרים אינם מקנים זכות בעובדות ובנתונים, אין תנאי שימוש יכולים לשמש מקור עצמאי ליצירת זכות שאינה קיימת בדין.
59. סעיף חוזי אינו הופך עובדה ליצירה מוגנת, ואינו יכול כשלעצמו להקנות זכות קניינית כלפי כולי עלמא במקום שבו הדין אינו מכיר בזכות כזו. שאלת תוקפו והיקף תחולתו של תנאי שימוש היא

שאלה נפרדת, הטענה בחינה עצמאית, לרבות בשאלת עצם כריתת החוזה ותחולתו על מי שפונה לנקודת קצה טכנית ולא עושה שימוש באתר כמשתמש רגיל.

אין לרכבת ישראל זכות קניינית בעצם הנתונים, ודאי לא זכות יוצרים

60. בליבת מכתב ההתראה עומדת הטענה כי נתוני הרכבת הם "נכסים קנייניים יקרי-ערך" של רכבת ישראל וכי "כל הזכויות" בהם שייכות לה באופן בלעדי. זוהי נקודת המוצא שממנה מבקש המכתב לגזור את יתר טענותיו: הפרת הזכויות, השימוש ללא הרשאה, גזל סוד מסחרי ואף ההתעשרות שלא כדין.

61. לוחות זמנים, זמני נסיעה, תחנות, רציפים ונתונים תפעוליים הם עובדות ונתונים. עצם איסופם, קיומם או הצגתם אינם הופכים אותם ליצירה מוגנת.

62. סעיף 5(4) לחוק זכות יוצרים, התשס"ח-2007, שולל במפורש זכות יוצרים ב"עובדה או נתון", כאשר ההגנה, ככל שקיימת, עשויה להתייחס לדרך הביטוי ולא לעובדות עצמן. בנוסף, עצם ההשקעה באיסוף הנתונים אינה מספיקה, נדרשת מקוריות, ובכלל זה מידה של יצירתיות בבחירה או בסידור של הנתונים. כך נקבע בע"א Interlego A/S 513/89 נ' Exin-Lines Bros. S.A. (בית המשפט העליון), ובע"א 360/83 סטרוסקי בע"מ נ' גלידת ויטמן בע"מ (בית המשפט העליון), הודגש כי נדרשת מידה של מקוריות לא רק ביצירה עצמה אלא גם בתהליך יצירתה.

63. הדברים מקבלים משנה תוקף כאשר מדובר בלוח זמנים של רכבות. לוח כזה מסודר בהתאם לנתונים עצמם: לפי רכבות, תחנות, מועדים וזמני נסיעה. הסידור אינו תוצר של בחירה יצירתית במובן הנדרש בדיני זכויות יוצרים, אלא נגזר מן המציאות העובדתית שאותה הוא מתאר.

64. זהו בדיוק ההיגיון שעמד בבסיס פסק הדין בעניין פרמייר ליג האמור, אשר עסק בנתוני לוחות המשחקים של ליגות הכדורגל בבריטניה. כך נקבע שם, מפי כב' השופט ס' ג'ובראן: **"המסקנה המתבקשת מן האמור הינה, כי על פי הדין הישראלי, ניתן לעשות כל שימוש שהוא הן בנתוני כל משחק ומשחק לכשעצמו (בהיותם עובדות שאינן מוגנות), הן בפרטי כלל המשחקים יחדיו כמקשה אחת (מאחר שאופן בחירת המשחקים איננו מוגן) והן בצורה שבה מוצגים משחקים אלה בלוחות (מאחר שגם עיצוב הלוחות איננו מוגן), והכל ללא צורך בקבלת רשות או תשלום כלשהו למעוררות".** דברים אלה נכתבו על לוחות משחקים, והם יפים אחד לאחד ללוחות זמנים של רכבות.

65. אותו עיקרון עולה גם מפסיקה נוספת. בפס"ד בעניין מעריב נ' אול יו ניד נדחתה תביעה למניעת העתקת מודעות דרושים, ובר"ע שהוגש במהלך ההליך, נדחה (רע"א 2516/05 (7.5.2006)). בבש"א (ת"א) 11667/09 "בזק" החברה הישראלית לתקשורת בע"מ נ' דפי זהב בע"מ (13.9.2009) נדחתה בקשה לצו מניעה זמני שיאסור על שאיבת נתונים ממאגר המידע של בזק, ונקבע כי קיים ספק רב אם קיימות זכויות יוצרים במאגר, שכן זכויות יוצרים אינן משתרעות על "עובדה או נתון".

66. הדברים נאמרו במפורש גם בבש"א (ת"א) 13191/03 חיים אחרים תקשורת ושיווק בע"מ נ' קריבושאי יוסי (25.9.2003): "הגנת זכות יוצרים ניתנת על ביטוי שהוא תוצר של השקעה ויצירתיות המעשיר את הציבור. מידע הכולל עובדות ונתונים כשלעצמו אינו ראוי להגנת זכות יוצרים אפילו אם יוכיח התובע שהשקיע מאמץ באיסוף המידע, שכן אין במידע כל יצירתיות המעשירה את הציבור ולציבור אין אינטרס להגביל את השימוש במידע שכזה".
67. וראו לעניין זה גם ת"א (ב"ש) 5310-08 קווי מידע ופרסום בע"מ נ' בל תקשורת פרסום ויחסי ציבור (5.1.2012), שם נקבע כי מדריך טלפונים אינו בגדר יצירה הזכאית להגנה על פי החוק, ונאמר כי "לא ניתן למנוע מהציבור את הבשורה שהביאה ההתקדמות הטכנולוגית, המחייבת הענקת מרחב פעולה להשתכללותם של דרכי ביטוי מגוונים, לרעיון מסוים"; ובהמשך, כי מסד הנתונים ששימש את התובעת "נגיש לכל מי שרק יחפוץ". דברים אלה חתם בית המשפט בקבועו כי "לאור כל המקובץ לעיל באתי לכלל דעה כי המדריך עומר פון שהפיקה התובעת אינו בגדר יצירה הזכאית להגנה על פי החוק".
68. לפיכך ולאור האמור לעיל, גם אם רכבת ישראל השקיעה משאבים באיסוף, עיבוד והצגת הנתונים, אין בידה כל זכות בנתונים עצמם, אשר בהם עשתה לכאורה בטר רייל שימוש.
69. זאת ועוד, רכבת ישראל היא חברה ממשלתית, המוגדרת כגוף ציבורי לכל דבר ועניין, והמכתב עצמו מגדיר אותה בסעיף 1 כ"מפעילה הבלעדית של התחבורה המסילתית הכבדה בישראל". לוחות הזמנים והמידע התפעולי הנוגע להפעלת שירות ציבורי חיוני הם מידע עובדתי הנוצר ומוחזק במסגרת פעילות זו, כאשר הציבור בעליו.
70. בע"מ 8282/02 הוצאת עיתון "הארץ" בע"מ נ' מדינת ישראל, משרד מבקר המדינה (בית המשפט העליון), נקבע מפי כב' השופט מ' חשין:

"לא הרי רשות היחיד כהרי רשות הציבור, שזו בתוך שלה היא עושה, ברצותה מעניקה וברצותה מסרבת, ואילו זו כל כולה לא נוצרה כי אם לשרת את הכלל, ומשלה אין לה ולא כלום: כל אשר יש לה מופקד בידיה כנאמן, וכשלעצמה אין לה זכויות או חובות נוספות על אלה"

ובהמשך

"מידע שרשות הציבור מחזיקה בו אין הוא קניינה של הרשות. קניינו של הציבור הוא. הרשות מחזיקה בו אך בנאמנות עבור הציבור — עבור הציבור ולמען הציבור — וממילא אסורה היא לנהוג בו דרך בעלים קָשָׁל ירשה אותו מאבותיה".

71. ברוח זו נפסק גם בע"מ 3908/11 מדינת ישראל הנהלת בתי המשפט נ' עיתון זה מרקר עיתון הארץ בע"מ (בית המשפט העליון), מפי כב' השופט (בדימ') ע' ארבל: "תכליתה הרביעית של הזכות למידע הינה תכלית קניינית. כמי שמשמשת כנאמן הציבור, מחזיקה הרשות הציבורית במידע

בנאמנות עבור הציבור. הציבור הוא בעל המידע והרשות אינה יכולה לנהוג בו מעשה בעלים כאילו היה קניינה שלה".

72. ומעבר לכך, ובאופן הנוגע ללב העניין שלפנינו בבג"ץ 5870/14 חשבים ה.פ.ס. מידע עסקי בע"מ נ' הנהלת בתי המשפט (בית המשפט העליון, להלן "עניין חשבים") עמד כב' המשנה לנשיאה א' רובינשטיין על כך שהחידוש המרכזי של חוק חופש המידע הוא במסר שלפיו "המידע הציבורי הוא קניינו של הציבור — ולא של המינהל, המחזיק אותו בנאמנות". ובהמשך הוסיף וכתב:

"קבלת המידע הציבורי היא זכות "קניינית" שאינה מצריכה הנמקה מיוחדת, אך אבקש להצביע על מעלה אחת בפתיחת מאגרי המידע הממשלתיים לציבור הרחב. מאגרי המידע הם נכס העשוי לשמש יזמים יצירתיים שיפיקו תועלת ציבורית רבה מהמידע הנמסר. טלו לדוגמה, במישור הציבורי, את עמותת "הסדנא לידע ציבורי" שהקימה כלים אינטרנטיים כגון "תב"ע פתוחה" (<http://www.opentaba.info>) – מיזם למיפוי תכניות בניה עירוניות באופן ידידותי למשתמש, הנעזר במידע מרשות מקרקעי ישראל; או מיזם "עיתונות פתוחה" (<http://www.opa.org.il>) המגיש מאגר רב-מימדים של עיתונים שנסרקו לאורך השנים על-ידי הספרייה הלאומית, והופך אותו ל"חפיש" (Searchable). מיזמים אלה ודומיהם ממחישים את הערך המוסף שמביא עמו הציבור כשפותחים בפניו את שערי הכניסה לידע הציבורי שבידי רשויות המינהל."

73. בטר רייל היא בדיוק אותו "יזם יצירתי" שבית המשפט העליון הצביע עליו כעל הברכה שבפתיחת מאגרי המידע, ואף ביתר שאת, שכן היא עושה זאת בחינם, ללא פרסומות ובקוד פתוח. הדרישה שבמכתב ההתראה מבקשת להביא לתוצאה ההפוכה בדיוק.

74. לפיכך, יש לדחות את הנחת היסוד של רכבת ישראל העולה מהמכתב ולפיה היות הנתונים מצויים במערכות רכבת ישראל מקנה לה זכות קניינית בלעדית בהם, וממילא אף אם הייתה זכות, לא עומדת לזכותה זכות יוצרים בנתונים אלה.

75. לפיכך ובהתאם לאמור, הרי שאין כלל זכות יוצרים בנתונים, וממילא אין לרכבת ישראל כל זכות קניינית במידע זה, ובהתאם גם אין לה כל סמכות לדרוש דבר בקשר לאותו מידע.

תנאי השימוש אינם יוצרים זכות שאינה קיימת בדין

76. בסעיף 3 למכתב ההתראה נטען כי תנאי השימוש של רכבת ישראל קובעים שכל הזכויות בנתוני הרכבת שייכות באופן בלעדי לרכבת, וכי עצם השימוש בשירותי הרכבת מהווה הסכמה לתנאים אלה. ואולם, גם אם נניח לצורך הדיון כי תנאי השימוש חלים על בטר רייל ואכן קובעים כנעטן, ואין בכך להודות בכך, אין בכוחם ליצור לרכבת זכות קניינית בנתונים מקום שבו זכות כזו אינה קיימת בדין.

77. תנאי שימוש אינם מקור עצמאי ליצירת זכויות קנייניות. לכל היותר, הם עשויים להסדיר מערכת יחסים חוזית בין צדדים, בכפוף לתחולתם ולתוקפם ולסייגים הקבועים בחוק החוזים, ובכלל זה חובת תום הלב, ולסייגים הקבועים בחוק החוזים האחידים.
78. תנאי השימוש לא יכולים להפוך עובדה או נתון ליצירה מוגנת, או להעניק לרכבת זכות בלעדית במידע שהדין אינו מעניק לה.
79. הדברים קיבלו ביטוי מפורש בעניין פס"ד אול יו ניד כמפורט מעלה, שם התבקש בית המשפט לאסור על העתקת מידע מאתר ולקבוע כי המשיבה הפרה את תנאי השימוש. הבקשה נדחתה, ובית המשפט קבע: "קביעה מפורשת כי מידע מסוג מסוים מוחרג מתחולתו של החוק, משמעה כי יש להעדיף את אינטרס הציבור לעשות שימוש באותו מידע ללא מגבלה על פני אינטרסים אחרים. הטלת מגבלה על השימוש הלגיטימי במידע השייך לכלל, באמצעות הסכם שהינו למעשה חוזה אחיד, אינה יכולה לעמוד".
80. כך גם בפס"ד בעניין מעריב נ' אול יו ניד, שבו נקבע כי תוכן מודעות הדרושים אינו חוסה תחת הגנת דיני זכויות היוצרים, ולפיכך אין בתנאי השימוש כדי להצמיח למעריב זכות כלשהי במידע הגולמי. בסיכום פסק הדין נכתב: "האינטרנט הביא עמו מודלים כלכליים חדשים של פרסום ושיווק... בתביעה זו מבקשת מעריב, בעילות שונות, כי בית המשפט יגן על המודל העסקי-כלכלי טרום עידן האינטרנט... במקרה זה אין מקום למשפט להתערב, יש לתת למודלים הכלכליים החדשים בעידן האינטרנט ולכוחות השוק לעשות את שלהם". אף בענייננו, מבוקש להגן באמצעות טענות קניין על מודל שבו המידע התפעולי נותר בשליטת מחזיקו בלבד.
81. לציין כי בפסיקה האירופית ננקטה בנקודה זו גישה שונה. בעניין *Ryanair Ltd v PR Aviation BV, C-30/14* (בית הדין האירופי לצדק, 15.1.2015), שעסק בנתוני לוחות טיסות, נקבע כי מאחר שנתוני הטיסות אינם מוגנים לא בזכות יוצרים ולא בזכות הסוי-ג'ריס במאגרי מידע, ההגבלות שבדירקטיבת מאגרי המידע אינן חלות עליהם, ולפיכך אין מניעה להגביל את השימוש בהם בדרך חוזית.
82. ואולם, אין באותה הלכה כדי לסייע לרכבת ישראל בענייננו. ראשית, היא ניתנה בגדרה של מסגרת נורמטיבית שאינה חלה בישראל, ובעניינה של שאלה פרשנית ביחס לתחולת אותה דירקטיבה. שנית, היא אינה מייתרת את הבחינה שהדין הישראלי מחייב: האם התנאי החוזי נכרת כלל, האם הוא חל על מי שאינו גולש באתר, ומהו תוקפו כתנאי בחוזה אחיד. ושלישית, היא אינה נוגעת כלל למעמדו המיוחד של גוף ציבורי המחזיק במידע בנאמנות עבור הציבור.
83. יצוין כי באותה פרשה עצמה, בהליך אחר שהתנהל באיטליה, נקבע כי סירובה של ריינאייר להעניק לסוכנות נסיעות מקוונת גישה למאגר הנתונים שלה מהווה ניצול לרעה של מעמד דומיננטי בשוק המשני של מידע ותיווך בטיסות (*Viaggiare S.r.l. v Ryanair Ltd*, בית המשפט במילאנו, 4.6.2013).
84. יתרה מכך, המכתב מניח כי כל מי שעושה שימוש בנקודת קצה טכנית של מערכת הרכבת התקשר בהסכם מחייב רק משום שהתקנון מופיע באתר. ואולם, השאלה אם תנאי שימוש מסוג זה חלים על

מי שאינו גולש באתר ואינו מקבל את התנאים בדרך שבה הם מוצגים למשתמש רגיל, היא שאלה נפרדת הטענה בחינה. כך גם שאלת מעמדו של תנאי כאמור כתנאי בחוזה אחיד.

85. לפיכך, אין לקבל את הניסיון להפוך את תנאי השימוש ל"קיצור דרך" שבאמצעותו ניתן לקבוע כי כל נתוני הרכבת הם קניינה הבלעדי, וכי כל שימוש בהם הוא הפרה. להפך, כל שניתן להסיק מכלל האמור לעיל, כי רכבת ישראל פועלת בכוונת מכוון, בחוסר תום לב, ומבקשת לטעון טענות, נעדרות כל בסיס בדין, ולעשות שימוש מניפולטיבי באותו מסמך המתקרא תנאי שימוש בניגוד לכל דין, ובוודאי בסתירה ישירה לתפקידה וסמכותה כגוף ציבורי.

הנתונים אינם "סוד מסחרי"

86. בסעיפים 8 ו-14 למכתב נטען כי השימוש במידע מהווה, בין היתר, גזל של סוד מסחרי. גם טענה זו אינה מתיישבת עם התשתית העובדתית שהוצגה לעיל.

87. סעיף 5 לחוק עוולות מסחריות, התשנ"ט-1999, מגדיר "סוד מסחרי" כמידע עסקי שאינו נחלת הרבים ושאינו ניתן לגילוי כדין בנקל על ידי אחרים, אשר סודיותו מקנה לבעליו יתרון עסקי על פני מתחריו, ובלבד שבעליו נוקט אמצעים סבירים לשמור על סודיותו; וסעיף 6 לחוק מגדיר את גזל הסוד המסחרי. בענייננו, ניכר כי אף אחד מיסודות אלה לא מתקיים.

88. בראש ובראשונה, המידע שעליו מבוססת הטענה אינו מידע המצוי בכספת או במערכת המוגנת בפני הציבור. זמני הנסיעה, התחנות והמידע התפעולי הרלוונטי מוצגים לנוסעי הרכבת באתר ובאפליקציה הרשמית. מדובר במידע שהרכבת עצמה מציגה לציבור לצורך שימושו בשירות התחבורה.

89. מעבר לכך, ההתכתבות בזמן אמת מלמדת כי הממשקים שבאמצעותם התקבל המידע על ידי בטר רייל לא נחסמו קודם לפנייה מיום 22.6.2026. להפך: באותה פנייה הודיעה הרכבת כי הממשקים "צפויים להיחסם", והודעה זו היא המלמדת כי החסימה הייתה פעולה עתידית שהרכבת התכוונה לבצע, ולא אמצעי סודיות שהיה קיים ומוגן בעת הרלוונטית.

90. קשה אפוא ליישב את הטענה כי מדובר במידע סודי עם העובדה שהמידע עצמו מוצג לציבור, ועם העובדה שהרכבת ידעה לאורך שנים על הגישה לממשקים ולא הפעילה כלפיה את מנגנון החסימה הנטען.

91. בפועל, אין באפליקציה כל מידע סודי, ואין באפליקציה כל מידע אשר רכבת ישראל ביקשה לשומרו בסוד, ולא בכדי נוקט המכתב בלשון עמומה ומסתורית.

92. מידע הפתוח לציבור, שאינו מוגן בסיסמה, בזיהוי או בהרשאה, לא יכול לחסות תחת המונח "סוד מסחרי". יסוד ה"אמצעים הסבירים" אינו יסוד טכני שולי, הוא לב ההגדרה, והוא מטיל את הנטל על בעל המידע ולא על מי שקיבל אותו.

לא הייתה "חזירה לחומר מחשב" ולא הייתה הפרעה שלא כדין למערכות הרכבת

93. מכתב ההתראה מייחס לבטר רייל שורה של עבירות לפי חוק המחשבים, התשנ"ה-1995, ובכלל זה הפרעה שלא כדין לשימוש במחשב, חדירה לחומר מחשב שלא כדין ופעולות אסורות בתוכנה. המכתב אף קובע כי טענות אלה מבוססות על ההנחה ש"הופעלו כלי תוכנה אוטומטיים".
94. ואולם, המעבר מן העובדה שנעשה שימוש בתוכנה אל המסקנה שבוצעה "חדירה לחומר מחשב" חסר כל בסיס עובדתי או משפטי.
95. גורם שברשותו מידע ומבקש להעמידו לרשות הרשת עושה זאת בדרך אחת: הוא מציב את המידע על שרת הפתוח לרשת האינטרנט, ומגדיר לו כתובת שאליה כל מחשב בעולם רשאי לפנות. עצם ההצבה היא הבחירה, והיא בחירתו של מציב השרת בלבד. מרגע שנעשתה, השרת עונה לכל פנייה מגיעה אליו ואינו מבחין בין הפונים.
96. אופן הפנייה אל אותו שרת הוא בחירה של הפונה (צד לקוח), ואין לה נפקות משפטית כשלעצמה. אפשר לפנות באמצעות ממשק משתמש, כאשר דפדפן טוען עמוד והעמוד פונה לשרת ומציג את שהתקבל; אפשר לפנות באמצעות ממשק API שפורסם עבורו תיעוד; ואפשר לפנות באמצעות ממשק API שתיעוד כאמור לא פורסם עבורו. הלכה למעשה, גם דפדפן האינטרנט, המציג ממשק משתמש זה או אחר, מבצע בפועל את אותה פעולה של גישה ל-API, כפי שניתן לעשות ללא אותו דפדפן.
97. בכל הדרכים נשלחת אל השרת אותה בקשה עצמה, והוא משיב אותה תשובה עצמה. ויודגש, היעדר תיעוד אינו הגבלת גישה. זהו ההבדל שבין קיומו או אי קיומו של שלט הסבר לבין מנעול.
98. מכאן שאין בענייננו "חדירה לחומר מחשב" כמשמעה בסעיף 4 לחוק המחשבים. המידע לא ניטל ממחשב סגור, אלא נמסר על ידי שרת שתפקידו למסור אותו לכל המבקש, ביוזמת ובשליטת רכבת ישראל וכפי שהגדירה אותו רכבת ישראל. לא הייתה פריצה, לא הייתה עקיפת אימות, ולא נעשה שימוש בפרטי גישה שאינם של הפונה. בהיעדר מנגנון הרשאה שהופעל בפועל, אין כל דבר שניתן או נדרש היה "לעקוף".
99. באותה מידה, לא נעשתה כל פעולה שמטרתה יצירת מידע כוזב או שיבושו כמשמעם בסעיף 2 לחוק. לא הוזן מידע, לא שונה מידע, לא נחק מידע, ולא הופרעה במתכוון פעולתו של מחשב כלשהו. כל שנעשה הוא קבלת מידע שהשרת נועד מלכתחילה למסור. יוזכר כי הן סעיף 4 והן סעיף 7 לחוק מותנים ביסוד של פעולה "שלא כדין", ויסוד זה אינו מתקיים במי שפנה לשרת פתוח וקיבל את שהשרת מוסר לכל.
100. גישה זו אינה ייחודית לדין הישראלי. בפרשת *hiQ Labs, Inc. v. LinkedIn Corp.*, 938 F.3d (9th Cir. 2019), שנדונה בשנית לאחר החזרת הדיון מבית המשפט העליון של ארצות הברית, נדון מקרה שנפתח אף הוא במכתב התראה, שבו איימה לינקדאין בעבירות לפי חוק המחשבים הפדרלי (CFAA) על מי שאסף באופן אוטומטי מידע מפרופילים פומביים באתר. בית המשפט לערעורים קבע כי איסוף אוטומטי של מידע מעמודים פומביים, שאינם מחייבים יצירת חשבון לצורך גישה, אינו מהווה גישה "ללא הרשאה", וזאת מן הטעם שאותם עמודים היו נגישים לכול כבירית מחדל, משום שמעולם לא הוטלה עליהם הגבלת גישה.

101. הבחנה דומה נעשתה בפסק הדין Van Buren v. United States (בית המשפט העליון של ארצות הברית, 2021), שם צומצמה פרשנות החוק והובחן בין מי שניגש למחשב בלא רשות כלל לבין מי שיש לו גישה מותרת.
102. בענייננו, התמונה העובדתית שהוצגה אינה של פריצה למערכת, עקיפת סיסמה, התחזות, גניבת הרשאות או חדירה לאזור שהוגבל למשתמשים מורשים. מדובר בגישה לממשקי מידע ששימשו להעברת מידע, כאשר עצם קיומה של הגישה היה ידוע לרכבת לאורך שנים, ובוצעה על ידי רכבת ישראל, ביוזמת רכבת ישראל, וכחלק מארכיטקטורה שנקבעה על ידי רכבת ישראל, בכוונת מכוון.
103. יתרה מכך, כאמור לעיל, גם מכתב ההתראה סותר עצמו בנקודה זו, כאשר מצד אחד, סעיף 7 מתאר כאילו בטר רייל נדרשה לעקוף מנגנוני הגנה קיימים. מצד שני, סעיף 11 מתאר חסימה עתידית של הממשקים.
104. אם החסימה הרלוונטית טרם הופעלה, ואם הרכבת עצמה הודיעה כי היא מתכוונת לחסום את הגישה בעתיד, הרי שהטענה כי בטר רייל "עקפה" את אותה חסימה, משוללת כל יסוד.
105. הדברים מקבלים משנה תוקף מקום שבו הפעילות נעשתה לצורך קבלת מידע המיועד בסופו של דבר לציבור הנוסעים. איסוף שיטתי של מידע ציבורי מן הרשת אינו טכניקה שולית או חשודה, אלא תשתית שעליה בנוי חלק ניכר מן המרחב האזרחי והמסחרי בישראל.
106. כך פועלים, בין היתר, מיזם "תולעת המשפט" המנגיש פסיקה ומסמכי בתי משפט; מיזמי הסדנא לידע ציבורי, ובהם Open Bus המשווה בין נסיעות מתוכננות לנסיעות בפועל על בסיס נתוני GTFS ו-SIRI של משרד התחבורה, "תב"ע פתוחה" בעבר וכיום אתר "מעירים" המנגישים תכניות בניין עיר, ו-Anyway המנגיש נתוני תאונות דרכים; וכן Moovit, אותה חברה עצמה שמכתב ההתראה מציג בסעיף 4 כדוגמה למפעיל הפועל כשורה.
107. אילו הפרשנות המוצעת במכתב ההתראה הייתה מתקבלת, שלפיה עצם הפנייה התוכנית לשרת פתוח, ללא סיסמה וללא זיהוי, מקימה עבירה של חדירה לחומר מחשב, כל אחד מן המיזמים הללו היה חשופ לאותה טענה בדיוק. זו אינה תוצאה שהדין הישראלי מכיר בה, ובוודאי אינה תוצאה שראוי כי גוף ציבורי יבקש להשיג.
108. ויוער כי אין מדובר בהשוואה שאנו עורכים לצורך מכתב זה. בית המשפט העליון עצמו, בבג"ץ חשבים שאוזכר לעיל, הצביע דווקא על מיזמים אלה כדוגמה למיזמים ה"ממחישים את הערך המוסף שמביא עמו הציבור כשפותחים בפניו את שערי הכניסה לידע הציבורי שבידי רשויות המינהל".

לא הוכחו נזק או קשר סיבתי בין פעילות בטר רייל לבין האירועים הנטענים

109. מכתב ההתראה מייחס לבטר רייל אחריות לאירועים של עומס וכשלים במערכות רכבת ישראל, ואף טוען כי נגרמו לרכבת עלויות בהיקף של "מאות אלפי ש"ח ואף מעבר לכך". ואולם, הטענה אינה מלווה בתשתית מינימלית המאפשרת לקבוע כי פעילות בטר רייל היא שגרמה לאירועים אלה או אפילו תרמה להם במידה הנטענת, ולמען הסר ספק, טענה זו מוכחשת מכל וכל.

110. המכתב מפנה לשני אירועים מרכזיים: אירוע באוגוסט 2025 ואירוע מיום 19.5.2026. אלא שהאירוע מאוגוסט 2025 קדם בכעשרה חודשים לפנייה הראשונה של הרכבת אל בטר רייל ביום 22.6.2026. המכתב אינו טוען כי לפני אותו אירוע נמסרה לבטר רייל התראה כלשהי, ואינו מציג נתון המאפשר לקשור את האירוע דווקא לפעילותה.
111. באשר לאירוע מאוגוסט 2025, הרי שרכבת ישראל בעצמה, פרסמה בתקשורת כי האתר קרס בשל "ניסיונות של משתמשים רבים במקביל", קרי בשל כשל בתכנון ופיתוח מערכות המידע של רכבת ישראל, וללא כל קשר לאפליקציה.
112. גם ביחס לאירוע מיום 19.5.2026, המכתב אינו מצביע על נתון תעבורתי המאפשר לייחס את העומס למקור מסוים. הוא מתאר "שימושים חיצוניים לא מורשים" בלשון רבים, ובכלל זה את השימוש המיוחס לבטר רייל, ומציין תנועה ממקורות שונים וכן דפוס אוטומטי של השוואת נתונים.
113. משמעות הדבר היא שהמכתב אינו מציג תשתית סיבתית שמחברת בין הפעילות המיוחסת לבטר רייל לבין הכשל הנטען. אין במכתב נתוני תעבורה, נתוני עומס, תחקיר טכני, ניתוח לוגים או כל נתון אחר המאפשר לקבוע מה היה היקף התעבורה שמקורה בבטר רייל ומה היה חלקה, אם בכלל, באירועים הנטענים.
114. הדברים בולטים במיוחד נוכח העובדה שהאירועים מתוארים בעצמם כאירועי עומס שבהם היו מעורבים מקורות תנועה חיצוניים שונים. אין די בכך שבטר רייל השתמשה במידע כדי להניח שכל עומס שהתרחש במערכת נגרם על ידה.
115. גם הניסוח בסעיף 15 למכתב ההתראה אינו קובע קביעה עובדתית חד-משמעית. שם נכתב, כי יש לבחון אם משיכת המידע על ידי בטר רייל "תורמת" לעומס. מדובר בניסוח מותנה, שאינו יכול לשמש תחליף להוכחת קשר סיבתי.
116. כך גם ביחס לסכום הנזק הנטען. אמירה שלפיה העלויות "נאמדות במאות אלפי שו ואף מעבר לכך" אינה מהווה הוכחה לנזק, ובוודאי אינה מוכיחה כי הנזק הנטען נגרם על ידי בטר רייל. אנו דורשים בזאת כי רכבת ישראל תעביר לעיונו את התחקירים והבדיקות שסעיף 10 למכתב ההתראה נסמך עליהם, את נתוני התעבורה שעל בסיסם יוחס לבטר רייל חלק באירועים, ואת החישוב שממנו נגזר סכום הנזק הנטען. כל עוד לא הועברו אלה, אין בטענה דבר שניתן להתמודד עמו לגופו.
117. ויובהר לעניין זה, כי האופן שבו פועלת בטר רייל, מייצר עומס זניח ושולי על תשתיות הנתונים, ובעיקר יציב. קרי, אירוע של עומס, לא יכול להגרם כתוצאה מפעילות האפליקציה, אשר מייצרת עומס יציב ואחיד בשל אופן פעילותה וצורת השירות שמספקת.
118. אין באמור כדי להתעלם מן האפשרות שמערכות רכבת ישראל אכן חוו עומסים או תקלות, אלה שגם אם היו כאלה, חזקה כי הם באחריות רכבת ישראל, ובשל תכנון לקוי של מערכות המחשוב והמידע של הרכבת, ואין להם כל קשר למרשי או לאפליקציה.

הפערים בערוץ המוסדר

מה מועבר למשרד התחבורה בפועל

119. כאמור, ביום 22.6.2026 הפנתה רכבת ישראל את בטר רייל אל משרד התחבורה, תוך שהמליצה לה לקבל את המידע "באופן רשמי ומוסדר" ולבחון מול משרד התחבורה את האפשרויות הקיימות. בטר רייל פעלה בהתאם להנחיה זו, וביום 16.7.2026 הודיעה לרכבת כי היא כבר נמצאת בתהליך מעבר מן הממשק של רכבת ישראל אל מקורות המידע המוסדרים של משרד התחבורה, GTFS ו-SIRI (להלן: "הערוץ המוסדר").
120. חשוב להעמיד דברים אלה על דיוקם. משרד התחבורה, באמצעות הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, מפרסם למפתחים שני מקורות מידע מרכזיים: GTFS, הכולל נתונים סטטיים כדוגמת לוחות זמנים, מסלולים ותחנות ומתעדכן באופן שוטף, וכן SIRI, המשמש להעברת מידע בזמן אמת. מדובר בערוצי מידע ציבוריים ומוסדרים המיועדים, בין היתר, לשימוש של מפתחי יישומים ושירותים בתחום התחבורה הציבורית.
121. אלא שבפועל התברר כי המידע המועבר בערוץ זה אינו זהה למידע המוצג לנוסעי הרכבת באתר ובאפליקציה הרשמית. קיימים פערים מהותיים בין המידע הזמין למפתחים בערוץ המוסדר לבין המידע שהרכבת עצמה מחזיקה, מנהלת ומציגה לציבור.
122. אין מדובר בפער תיאורטי. מדובר בנתונים המשפיעים באופן ישיר על המידע שמקבל נוסע המבקש לדעת מתי רכבת יוצאת, באיזה רציף היא עוצרת, האם חל שינוי במסלול או ביעד ומהו מצב השירות בזמן אמת.

הפערים ב-GTFS

123. המעבר ל-GTFS העלה מספר פערים מהותיים, אשר בטר רייל הציגה לרכבת באופן מפורט ביום 16.7.2026.
124. הפער הראשון נוגע לנתוני הרציפים. מספרי הרציפים המוצגים לנוסעי הרכבת אינם כלולים במידע המועבר בערוץ ה-GTFS הרלוונטי. המשמעות היא שאפליקציה הנשענת על מקור המידע המוסדר בלבד אינה יכולה להציג לנוסע את הרציף שבו צפויה הרכבת לעצור, אף שהמידע מוצג באפליקציה ובאתר הרשמיים של הרכבת.
125. הפער השני נוגע לזמני העצירה. המידע המתקבל בערוץ המוסדר אינו משקף במלואו את המידע שמוצג לנוסע באתר הרכבת. בין זמני הכניסה והיציאה המוצגים ברכבת לבין הנתונים המועברים למפתחים קיים פער, הנובע מכך שהמידע המועבר כולל חלק מן הנתונים בלבד.
126. אין מדובר בהפרש זניח. מן ההשוואה שערכה בטר רייל עולה כי בכ-90% מן העצירות ביום נתון מעיד המידע שבערוץ ה-GTFS על המתנה של דקה עד שתיים בתחנה, בעוד שבנתונים המוצגים באתר הרכבת עומד שיעור העצירות מסוג זה על כ-2% בלבד. כאשר מדובר בתכנון נסיעה ובחיבור בין רכבות וכל תחבורה שונים, פער שיטתי בסדר גודל כזה משפיע במישורין על אופן הצגת הנסיעה ועל תכנון המסלול.

127. הפער השלישי נוגע לימי פעילות חריגים. שינויים בלוחות הזמנים הנובעים מסגירות מסילה ומשינויים תפעוליים אינם מעודכנים בערוץ ה-GTFS. כך, למשל, בתקופה שבה בוצעו סגירות מסילה באשקלון ובאשדוד, הציג ה-GTFS ליום חמישי, 16 ביולי 2026, לוח זמנים של יום חמישי רגיל, בעוד שבאתר הרכבת השינויים כן היו מעודכנים. משמעות הדבר היא שדווקא בימים שבהם המידע המדויק חיוני ביותר לנוסע, המידע המגיע למפתחים החיצוניים שגוי.
128. הפער הרביעי נוגע למספר העצירות. קיימות רכבות שבהן מספר העצירות המופיע בערוץ ה-GTFS שונה מזה המופיע באתר הרכבת. כך, למשל, רכבת מספר 630 אינה עוצרת, על פי ה-GTFS, בתחנות חולון ובת ים, בעוד שעל פי אתר הרכבת היא עוצרת בהן. נוסע המסתמך על אפליקציה הנשענת על הערוץ המוסדר עלול אפוא להחמיץ רכבת העוצרת בתחנתו, או להפך.
129. התוצאה המצטברת היא כי המידע המועבר בערוץ המוסדר אינו מאפשר לגשת או להציג את המידע שהרכבת עצמה מספקת לנוסעיה. לא מדובר אפוא בשני מקורות שקולים של אותו מידע, אלא במידע חלקי בערוץ המיועד למפתחים לעומת מידע מלא יותר בערוץ הרשמי של הרכבת.
130. זהו נתון בעל חשיבות מיוחדת בענייננו. הטענה במכתב ההתראה היא כי המידע הרלוונטי "ממילא מועבר למשרד התחבורה" וכי כל מפעיל שירות או אפליקציה יכול למשוך אותו משם. אך בפועל, לפחות ביחס לחלק מן השדות והאירועים, המידע אינו מועבר באופן מלא.

הפערים ב-SIRI

131. גם בחנית ערוץ SIRI מעלה פערים משמעותיים.
132. בעוד שמטרתו של SIRI היא לאפשר העברת מידע תפעולי בזמן אמת, מן החומר שנאסף עולה כי סוגים מסוימים של אירועים תפעוליים אינם מוזרמים באופן מלא למפתחים החיצוניים.
133. בפרט, קיימים מצבים שבהם שינויים הנוגעים למסלול, ליעד ולרציף אינם משתקפים במלואם במידע המתקבל בערוץ המוסדר. משמעות הדבר היא שהמפתח החיצוני עשוי לקבל את לוח הזמנים המתוכנן, אך לא את מלוא השינויים המתרחשים בפועל במהלך הפעלת השירות.
134. דוגמה קונקרטית ומתועדת לכך אירעה ביום 7.7.2026. רכבת מספר 522, שיצאה מבית שמש ליעד נתניה, סיימה את נסיעתה בתחנת הרצליה בעקבות עיכובים בתנועת הרכבות; היא אף עצרה ברציף 3 במקום ברציף 6, כדי שלא להפריע לרכבות הממשיכות צפונה. כתוצאה מכך שונה מסלולה של רכבת מספר 525, שהייתה אמורה לצאת מנתניה לבית שמש, והיא החלה את נסיעתה בהרצליה, ויצאה מרציף 3 במקום מרציף 4 הרגיל.
135. אף לא אחד מן השינויים הללו שוקף בנתוני SIRI. בטר רייל אימתה זאת בזמן אמת גם באפליקציות אחרות, בעוד שבאפליקציה הרשמית של רכבת ישראל המידע כן הוצג לנוסעים. משמע: המידע היה מצוי בידי הרכבת, הוצג על ידה לנוסעיה, ולא הוזרם למפתחים החיצוניים.

136. המשמעות היא שהמעבר ל-SIRI אינו פותר את הבעיה שעליה הצביעה הרכבת. הערוץ המוסדר הוא אמנם הערוץ שאליו הופנתה בטר רייל, אך הוא אינו מספק בכל מצב את מלוא המידע שהרכבת עצמה מחזיקה ומציגה לנוסעיה.
137. בהקשר זה יש להדגיש כי בטר רייל לא העלתה את הטענה בדיעבד, לאחר משלוח מכתב ההתראה. היא זיהתה את הפערים מיד לאחר המעבר לערוץ המוסדר, פנתה לרכבת ביום 16.7.2026, הציגה את הקשיים באופן מפורט וביקשה להבין כיצד ניתן לקבל את המידע החסר.

הרכבת עצמה אישרה כי קיימת בעיה בערוץ המוסדר

138. בנקודה זו הדברים מקבלים משנה חשיבות, משום שאין מדובר רק בטענה של בטר רייל בדבר איכות המידע. ביום 16.7.2026 השיבה נציגת רכבת ישראל לפניית בטר רייל והתייחסה לגופם של הפערים שהוצגו. יובהר כי הכינוי "מת"ח", המופיע בתכתובת, מכוון למשרד התחבורה.
139. במסגרת המענה הובהר כי המידע מועבר למשרד התחבורה בפורמט שנקבע בהתאם לדרישה ולאפיון שהוגדרו על ידי הגורם המקצועי במשרד, וכי מספרי הרציפים אינם נכללים בפורמט זה. עוד הובהר כי הפער בזמני העצירה נובע מכך שהועברו זמני יציאה בלבד, בעוד שלנוסע מוצגים זמני כניסה ויציאה כאחד.
140. באשר לבעיה נוספת שהוצגה, השיבה נציגת הרכבת: "אני הבנתי שקיימת בעיה במת"ח, מדובר בבאג קבוע, אנחנו הצפנו למת"ח, מקווה שיסודר בקרוב."
141. נציגת הרכבת אף הפנתה את בטר רייל פעם נוספת אל הגורם במשרד התחבורה, תוך שהבהירה כי על בטר רייל לפנות אליו בנושאים הרלוונטיים, וכי ככל שיועברו דרישות אל הרכבת, היא תקדם אותן.
142. קשה להפריז בחשיבות הדברים. הרכבת אינה רק מודעת לכך שהערוץ המוסדר אינו כולל את מלוא הנתונים. היא אף אישרה בזמן אמת כי קיימת בו בעיה קבועה שהרכבת עצמה כבר הציפה בפני משרד התחבורה.
143. בכך נשמט הבסיס העובדתי לטענה המשתמעת ממכתב ההתראה שלפיה המעבר לערוץ המוסדר הוא פתרון מלא ופשוט, וכי המשך השימוש בממשקי הרכבת אינו אלא בחירה של בטר רייל להתעלם מן ההסדרה.
144. ההפך הוא הנכון. בטר רייל פעלה בדיוק בהתאם למסלול שהרכבת הורתה לה עליו. רק לאחר שעשתה כן היא גילתה שהערוץ המוסדר אינו כולל חלק מן המידע שהרכבת עצמה מספקת לציבור, דיווחה על כך לרכבת, והרכבת אישרה כי אכן קיימת בעיה בערוץ זה.
145. עובדה זו חשובה גם להבנת השתלשלות הדברים שקדמה למכתב ההתראה. ביום 16.7.2026 כבר ידעה הרכבת כי בטר רייל מצויה בתהליך מעבר לערוץ המוסדר, כבר ידעה מהם הפערים שהתגלו בערוץ, ואף ידעה כי קיימת בעיה במערכות משרד התחבורה. חרף זאת, מכתב ההתראה שנשלח ביום 9.8.2026 אינו מציג לקורא את התמונה הזו.

משמעות הדברים: הדרישה לחדול מן הגישה עלולה להביא דווקא להצגת מידע חסר או שגוי לציבור

146. על רקע האמור, יש לבחון מחדש את הדרישות המופיעות בסעיפים 17(א) ו-17(ב) למכתב ההתראה, הדורשות מבטר רייל להפסיק באופן מיידי כל גישה, משיכה או שימוש בממשקי רכבת ישראל ולחדול מהצגה, פרסום, עיבוד או הפצה של המידע.
147. ככל שהכוונה היא לחייב את בטר רייל להסתמך אך ורק על הערוץ המוסדר של משרד התחבורה, הרי שזו בדיוק הדרך שבה בטר רייל כבר החלה לפעול.
148. אלא שהמשמעות המעשית של הסתמכות על הערוץ המוסדר בלבד, במצבו הנוכחי, היא שהאפליקציה לא תוכל להציג לנוסעים חלק מן המידע שהרכבת עצמה מציגה להם. בין היתר, מדובר במידע בדבר רציפים, בזמני עצירה מדויקים ובשינויים תפעוליים בזמן אמת.
149. במילים אחרות, הדרישה כפי שנוסחה אינה מסתכמת בדרישה להפסיק שימוש במידע שהרכבת מבקשת להגן עליו. **משמעותה המעשית היא לדרוש מאפליקציה המיועדת לציבור הנוסעים להציג מידע חסר ושגוי, בכוונת מכוון, שעה שהרכבת עצמה מחזיקה במידע המלא ומציגה אותו לנוסעיה.**
150. הדברים חמורים במיוחד ביחס לשינויים תפעוליים. כאשר רכבת משנה רציף, יעד, מסלול או את זמני הנסיעה, המידע בזמן אמת הוא חלק מהותי מן השירות שהנוסע מצפה לקבל. אפליקציה שאינה מקבלת את הנתונים הללו אינה יכולה לספק לנוסע את אותה רמת מידע.
151. זאת ועוד. אין מדובר במצב שבו בטר רייל מבקשת להתעקש על מקור מידע חלופי מטעמי נוחות בלבד. היא פעלה לעבור למקור שהרכבת עצמה הפנתה אליו, ורק לאחר המעבר התברר כי מקור זה אינו כולל את מלוא הנתונים הדרושים לצורך הצגת מידע אמין לנוסעים.
152. לכן, ככל שהמטרה של רכבת ישראל היא להבטיח כי צדדים שלישיים לא יפנו עוד לממשקים הישירים שלה, אין לבטר רייל כל התנגדות עקרונית להסדרה זו. למעשה, זו כבר הייתה דרכה. אולם, חלה חובה על רכבת ישראל, להבטיח את השירות לציבור, ובכלל זה כי הציבור יוכל לקבל מידע מלא ואמין, ולא ניתן להשלים עם מציאות, כי רכבת ישראל, יוזמת פעולות במטרה להטעות את הציבור, בכוונת מכוון, ולהציג בפניו מידע כוזב על פעילות הרכבת.
153. לא ניתן מצד אחד להפנות את בטר רייל לערוץ המוסדר ולהציגו כחלופה הרשמית, ומצד שני לדרוש ממנה לחדול מן המקור שממנו היא מקבלת את הנתונים החסרים, שעה שהרכבת עצמה מודעת לכך שהערוץ המוסדר אינו כולל את מלוא המידע ואף אישרה כי קיימת בו תקלה.
154. זו אינה מחלוקת טכנית גרידא. מדובר בשאלה מה המידע שהציבור יקבל בפועל. בטר רייל אינה מבקשת לעצמה יתרון פרטי באמצעות המידע. היא מבקשת להמשיך ולהציג לנוסעים מידע מדויק, מלא ועדכני. כאשר הערוץ המוסדר אינו מספק את המידע הזה, הפתרון צריך להיות תיקון הערוץ או יצירת ממשק מוסדר שיספק את הנתונים הדרושים, ולא חיוב האפליקציה להציג לציבור מידע חסר.

155. לפיכך, גם במישור המעשי, הדרישה הגורפת להפסקת כל גישה לממשקי הרכבת אינה יכולה להיבחן במנותק מן העובדה שהרכבת עצמה הפנתה את בטר רייל לערוץ חלופי שהיא יודעת כי אינו מספק את מלוא המידע. ככל שהרכבת מבקשת להביא לסיום הגישה הישירה לממשקה, הדרך הסבירה והעניינית לעשות זאת היא באמצעות השלמת המידע בערוץ המוסדר או באמצעות יצירת ממשק רשמי ומתועד שיאפשר למפתחים לקבל את מלוא המידע הרלוונטי.

התנהלות רכבת ישראל והיעדר בסיס לדרישות שהועלו

בטר רייל פעלה בהתאם להנחיות רכבת ישראל, ולא בניגוד להן

156. בניגוד מוחלט לתמונה שמנסה מכתב ההתראה לצייר, בטר רייל לא התעלמה מפניות רכבת ישראל, לא הסתירה את פעילותה ולא פעלה לאחר שהובהר לה כי עליה לעבור לערוץ אחר.
157. ביום 22.6.2026 פנתה נציגת רכבת ישראל לבטר רייל, ולא דרשה ממנה לחדול לאלתר מפעילותה. להפך. הפנייה נפתחה בהכרה מפורשת בעבודה שנעשתה באפליקציה, ובהמשך נמסר כי "לאורך השנים הייתה גישה" לממשקי המידע של הרכבת. הרכבת הודיעה כי בכוונתה להסדיר את הממשקים ולהביא לחסימתם, והפנתה את בטר רייל אל משרד התחבורה לקבלת המידע "באופן רשמי ומוסדר".
158. בטר רייל פעלה בדיוק כפי שנדרשה. היא לא התנגדה להסדרה ולא ביקשה לעקוף אותה. היא ביקשה לדעת מתי תיחסם הגישה כדי להיערך לשינוי ולהימנע מפגיעה פתאומית במשתמשי האפליקציה.
159. בהמשך, ביום 16.7.2026, הודיעה בטר רייל מיוזמתה לרכבת ישראל כי היא כבר נמצאת בתהליך מעבר מן הממשק של רכבת ישראל אל מקורות המידע המוסדרים של משרד התחבורה, GTFS ו-SIRI.
160. חרף זאת, מכתב ההתראה מיום 9.8.2026 מציג את בטר רייל כמי ש"מתעלמת" מפניות הרכבת וממשיכה לפעול בניגוד להן. מדובר בתיאור שאינו מתיישב עם העובדות הידועות לרכבת עצמה.
161. יתרה מכך, המכתב מתעלם לחלוטין מהודעת בטר רייל מיום 16.7.2026, אף שמדובר במסמך שנשלח לרכבת כשלושה שבועות לפני משלוח מכתב ההתראה.
162. ממילא, הטענה שלפיה המשך הפעילות לאחר יום 22.6.2026 "שולל כל טענה לא-ידיעה ומעצים את הפגיעה" אינה יכולה לעמוד. הרכבת ידעה על המעבר לערוץ המוסדר, ידעה כי המעבר מצוי בעיצומו, ואף קיבלה דיווח מפורש על כך.

רכבת ישראל אינה יכולה לדרוש מבטר רייל להסתמך על ערוץ מידע שהיא עצמה יודעת שאינו מספק את מלוא המידע

163. לאחר שבטר רייל פעלה בהתאם להפניית הרכבת למשרד התחבורה, התברר כי הערוץ המוסדר אינו מספק את מלוא המידע שהרכבת עצמה מציגה לנוסעיה.

164. מדובר בפערים ממשיים ולא בטענות כלליות. המידע המתקבל בערוץ המוסדר אינו כולל, בין היתר, את מלוא המידע בדבר רציפים, אינו משקף במלואו את זמני העצירה המוצגים לנוסעים, ואינו מזרים באופן מלא שינויים תפעוליים בזמן אמת הנוגעים למסלול, ליעד ולרציף.
165. הרכבת ידעה על כך.
166. ביום 16.7.2026 הציגה בטר רייל לרכבת את הפערים שהתגלו לאחר המעבר לערוץ המוסדר. בתגובה, נציגת הרכבת אישרה כי המידע המועבר למשרד התחבורה נקבע לפי פורמט ואפיון שאינם כוללים את מלוא הנתונים, ובפרט את נתוני הרציפים.
167. באותו יום אישרה נציגת הרכבת במפורש כי קיימת בעיה בערוץ המוסדר וכי מדובר ב"באג קבוע", שהרכבת כבר הציפה בפני משרד התחבורה.
168. עובדה זו שוללת את הניסיון להציג את המעבר לערוץ המוסדר כפתרון מלא שכבר היה קיים בפני בטר רייל ואשר היא בחרה להתעלם ממנו.
169. בטר רייל עברה לערוץ המוסדר. היא עשתה זאת בהתאם להנחיית הרכבת. לאחר המעבר היא גילתה שהערוץ אינו כולל את מלוא המידע הדרוש, דיווחה על כך לרכבת, והרכבת אישרה כי אכן קיימת בעיה.
170. בנסיבות אלה, הדרישה כי בטר רייל תחדל באופן מיידי מכל גישה לממשקי הרכבת אינה דרישה להסדרה. היא דרישה המחייבת את בטר רייל להסתמך על מקור מידע שהרכבת עצמה יודעת כי הוא חסר.
171. התוצאה תהיה ברורה - האפליקציה תציג לנוסעים מידע פחות מלא מזה שהרכבת עצמה מציגה להם. היא לא תוכל להציג מידע מלא בדבר רציפים, חלק מזמני העצירה ושינויים תפעוליים בזמן אמת.
172. אין לקבל מצב שבו רכבת ישראל מפנה מפתחים לערוץ המידע המוסדר, יודעת שהערוץ אינו מספק את מלוא המידע, ובמקביל דורשת מהם להפסיק להשתמש במקור שממנו ניתן המידע החסר, מבלי לספק חלופה הולמת.

הטענה בדבר "הודאה" מצד בטר רייל היא ניסיון להוציא את הדברים מהקשרם

173. בסעיף 12 למכתב ההתראה נטען כי תשובת בטר רייל מיום 22.6.2026 "מהווה למעשה הודאה על השימוש".
174. מדובר בפרשנות מלאכותית לתכתובת שאין בה כל הודאה באחריות, בהפרה או באי-חוקיות.
175. בטר רייל לא הכחישה כי היא עושה שימוש במידע. לא היה לה כל צורך לעשות כן. השימוש באפליקציה ובמידע היה ידוע לרכבת לאורך שנים, והרכבת עצמה אישרה זאת בפנייתה מיום 22.6.2026.
176. השאלה הרלוונטית הייתה כיצד ומתי תוסדר הגישה מכאן ולהבא. לכן ביקשה בטר רייל לקבל מועד צפוי לחסימת הממשקים, במטרה להיערך לשינוי ולהימנע מפגיעה פתאומית במשתמשים.

177. אין שום יסוד להפוך התנהלות אחראית זו ל"הודאה" בהפרה.
178. למעשה, הניסיון לעשות כן מדגיש את הפער שבין ההתכתבות בזמן אמת לבין מכתב ההתראה. בזמן אמת התנהלה בין הצדדים הידברות עניינית ביחס להסדרת הגישה. בדיעבד, מבקש המכתב להציג את אותה הידברות עצמה כראיה לפעילות אסורה.
179. לא ניתן לקבל זאת.

הדרישה להסרת האפליקציה היא בלתי מידתית וחסרת זיקה למחלוקת האמיתית

180. מכתב ההתראה דורש, בין היתר, את הסרת אפליקציית בטר רייל מכל חנויות האפליקציות. דרישה זו אינה יכולה לעמוד.
181. המחלוקת, כפי שהיא מוצגת במכתב עצמו, נוגעת לאופן קבלת מידע ולשימוש בממשקים מסוימים של רכבת ישראל. אין בין מחלוקת זו לבין עצם קיומה של האפליקציה כל קשר המצדיק את השמדת השירות כולו.
182. גם לפי גרסת הרכבת עצמה, קיימים נתוני לוחות זמנים ומידע תפעולי המועברים באופן מסודר למשרד התחבורה וזמינים למפתחי שירותים ואפליקציות.
183. לפיכך, לכל היותר מתעוררת שאלה ביחס למקורם של נתונים מסוימים. אין מכאן שום הצדקה להסרת אפליקציה שלמה, למחיקת שירות המשמש ציבור נוסעים או להפסקת פעילותה של פלטפורמה חנימית.
184. הדרישה להסרת האפליקציה אף חורגת מן הסעד הנדרש כדי להגן על האינטרסים שהרכבת טוענת להם. אם הבעיה היא הגישה לממשק מסוים, ניתן להסדיר את הגישה לממשק. אם הבעיה היא מקורם של נתונים מסוימים, ניתן להסדיר את מקור הנתונים. אין כל הצדקה להפוך מחלוקת נקודתית ביחס לממשק למניעה מוחלטת של פעילות האפליקציה.
185. הדברים חמורים במיוחד נוכח אופייה של בטר רייל: אפליקציה חנימית, ללא פרסומות ובקוד פתוח, המשרתת ציבור נוסעים.
186. דרישה להשמיד שירות כאמור אינה אמצעי מידתי להסדרת גישה למידע. היא אינה פותרת את הפערים בערוץ המוסדר, אינה משפרת את אבטחת מערכות הרכבת ואינה מקדמת את האינטרס הציבורי. היא רק מונעת מן הציבור את השירות.
187. ממילא, ככל שהרכבת סבורה כי יש להגן על ממשק מסוים או להסדיר את השימוש בו, אין בכך כדי להקנות לה זכות לדרוש את השמדת האפליקציה כולה.
188. הלכה למעשה, דרישה זו היא חלק מאותה ביריונות מקלדת בה נקטה הרכבת נגד מרשי. אין בה דבר וחצי דבר עם טענות לגיטמיות או בסיס משפטי, וכל מטרתה להלך אימים ולהפחיד את מרשי, מתוך כוונה לפגוע בשיקול דעתו.

התייחסות ליתר הדרישות ולאיזום בהליכים

189. לצד הטענות הקונקרטיות באשר לדירשות הרכבת, ראוי לציין כי רכבת ישראל, בהיותה גוף ציבורי, כפופה לעקרון חוקיות המנהל הקובע כי הרשות מוסמכת לפעול רק מכוח הסמכה מפורשת בחוק או מכוח, וכל מה שאינו מותר לה על פי הדין, אסור לה. כל דרישותיה של הרכבת במכתב ההתראה, חורגים באופן ניכר מכל סמכות וזכות לגיטימית, ונועדו כאמור אך ורק להלך אימים על מרשי ויש להביע צער על הדרך בו נקטה הרכבת כלפי מרשי.
190. באשר לדרישה שבסעיף 17(ג) למכתב, למחוק ולהשמיד כל נתון, קובץ, העתק, מאגר או תוצר נגזר, הדרישה נדחית. משנטענו במכתב ההתראה טענות בדבר הפרות ואף עבירות פליליות, ומשנרמז בסעיף 18 על נקיטת הליכים, ברי כי כל החומרים הרלוונטיים מהווים ראיות פוטנציאליות בהליך עתידי. בנסיבות אלה, מחיקתם והשמדתם לבקשת הצד המאיים בהליכים אינה עולה בקנה אחד עם חובת שימור הראיות, ואף עלולה להיזקף לחובת מרשי. מרשי ישמור אפוא את החומרים הרלוונטיים כמות שהם, וזאת מבלי שיהיה בכך משום הודאה כלשהי בטענותיכם או בזכותכם לדרוש את מחיקתם.
191. באשר לדרישה שבסעיף 17(ה), להעביר פירוט מלא של אופן המשיכה, הממשקים, אמצעי הגישה, כלי התוכנה שהופעלו, תדירות הפניות והתקופה, הדרישה נדחית אף היא. מדובר, למעשה, בהליך גילוי מסמכים מוקדם, הנדרש מחוץ לכל מסגרת דיונית ובלא כל חובה שבדין. הדברים מקבלים משנה חומרה נוכח העובדה שבאותו מכתב עצמו נטענות כלפי מרשי טענות לעבירות פליליות. ממילא, וכפי שפורט בסעיף לעיל, קוד המקור של בטר רייל פתוח וזמין לעיון הציבור, ובכללו לרכבת ישראל, כך שכל הפרטים שנדרשו עמדו ועומדים לעיונכם.
192. באשר לאיום שבסעיף 18 למכתב, בדבר פנייה לרשויות המוסמכות "בקשר להיבטים הפליליים", מרשי רואה בחומרה את השימוש באיום בהליך פלילי במסגרת מה שהוא ביסודו אפילו לא סכסוך אזרחי, אלא חריגה בוטה וקיצונית מכל נורמה והוראת דין מינהלית, מצד גוף ציבורי. כפי שפורט לעיל, לא מתקיים בענייננו ולו יסוד אחד של העבירות הנטענות. שמורות למרשי כל טענותיו בעניין זה, והוא שוקל צעדיו כנגד התנהלות זו של הרכבת.

במקום איום בהליכים, היה על רכבת ישראל להשלים את ההסדרה שעליה הודיעה

193. התכתובת בין הצדדים מלמדת כי כבר בחודש יוני 2026 זיהתה רכבת ישראל את הצורך להסדיר את הגישה לממשקים. היא הפנתה את בטר רייל למשרד התחבורה, ובטר רייל פעלה בהתאם.
194. בחודש יולי התברר כי הערוץ המוסדר אינו כולל את מלוא המידע הדרוש. בטר רייל דיווחה על כך לרכבת, והרכבת אישרה כי קיימת בעיה בערוץ ואף כי מדובר בבאג קבוע.
195. במצב דברים זה, הדרך המתבקשת הייתה להשלים את ההסדרה: לתקן את מקור המידע, להשלים את השדות החסרים או להעמיד לרשות המפתחים ממשק רשמי ומתועד שיאפשר קבלת מידע מלא ומדויק.

196. במקום זאת, שלושה שבועות לאחר שבטר רייל הודיעה כי היא כבר בתהליך מעבר לערוץ המוסדר, נשלח מכתב התראה הכולל טענות חמורות בדבר הפרת זכויות, גזל סוד מסחרי, עבירות לפי חוק המחשבים ואיומים בהליכים נוספים. כל טענות הרכבת, מוכחות כמפורט מעלה, ונעדרות כל בסיס עובדתי או משפטי.
197. עם זאת, ברור כי מה שנדרש כעת הוא להשלים את ההסדרה באופן שיאפשר לבטר רייל ולשירותים דומים לספק לציבור מידע אמין ומלא, ולא לאיים בהשמדת השירות.
198. ראוי להעמיד את הדברים על דיוקם גם מן הצד השני. מכתב ההתראה מציג את רכבת ישראל כמי שנכסיה נגזלו. התמונה העולה מן ההתכתבות שבין הצדדים הפוכה. רכבת ישראל אינה מעמידה לרשות הציבור והמפתחים ממשק רשמי, מתועד ומתוחזק לקבלת נתוני השירות, הדבר הבסיסי ביותר שגוף ציבורי המחזיק במידע ציבורי אמור לעשות, ושרשויות תחבורה במדינות רבות עושות כדבר שבשגרה (ור'ו לעניין זה החלטת ממשלה 1933 משנת 2016). תחת זאת היא מפנה את הציבור לערוץ עקיף, שהיא עצמה יודעת כי הוא לקוי, ואף אישרה בכתב כי קיים בו באג קבוע.
199. הדיווח שרכבת ישראל מעבירה לאותו ערוץ חסר בפועל: ללא נתוני רציף, עם זמני עצירה היוצרים פער שיטתי, ללא עדכון בימי סגירת מסילה, וללא שיקוף של שינויי מסלול, יעד ורציף בזמן אמת. ובמקביל, באפליקציה הרשמית של הרכבת עצמה מוצג המידע המלא. משמע, המידע קיים, זמין ומוגש לנוסע; הוא פשוט אינו מועבר בערוץ שאליו מופנים כל היתר. התוצאה המצטברת אינה טכנית: ציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית בישראל מקבל מידע חסר ולעיתים שגוי, לא משום שאין מידע, אלא משום שהגוף המחזיק בו בוחר שלא להנגישו כראוי, וממשיך בכך גם לאחר שהדברים הובאו לידיעתו בכתב, בפירוט ובדוגמאות.
200. הדברים חמורים שבעתיים משום שמדובר בגוף ציבורי. חברה ממשלתית אינה שחקן פרטי המגן על נכסיו. היא חבה בנאמנות בראש ובראשונה לציבור; המידע שבידיה הוא קניין הציבור ולא קניינה; וכל תכלית קיומה היא מתן שירות לאותו ציבור. גוף כזה אינו רשאי לנהוג במידע שבידיו מנהג בעלים, אינו רשאי לגדר אותו מאחורי טענות קניין שאין להן בסיס בדין, ובוודאי אינו רשאי לנקוט אמצעי הרתעה כלפי אזרח שכל שעשה הוא להנגיש את שירותיו לציבור, בחינם, בשקיפות מלאה ובקוד פתוח, ולהתריע בפניו על ליקויים בדיווח.
201. בהקשר זה יוער כי אם קיים בפרשה זו מצג כלשהו של התעשרות, הרי שהוא של רכבת ישראל. הרכבת נהנית מפירות עבודתם ההתנדבותית של מפתחים חיצוניים, המנגישים את שירותיה לציבור בחינם ובקוד פתוח וחוסכים לה משאבי פיתוח ושירות, ובד בבד היא מבקשת לסלקם מן השוק, בלא לשלם דבר, ובלא להעמיד חלופה ראויה.
202. אין להתעלם גם מן ההקשר התחרותי. רכבת ישראל היא, כהצהרתה שלה, המפעילה הבלעדית של התחבורה המסילתית הכבדה בישראל. היא מפעילה אפליקציה רשמית משלה, שבה מוצג המידע המלא; היא שולטת במידע ובאופן העברתו; והיא מבקשת כעת למנוע מגורם חלופי את הגישה לאותו מידע, מבלי להעמיד חלופה שוות ערך. מצב דברים זה מעורר קושי ממשי בדיני התחרות, וכפי שצוין מעלה, בית המשפט במילאנו כבר קבע כי סירוב מקביל מצד מפעילת תעופה להעניק

גישה למאגר נתונים עלה כדי ניצול לרעה של מעמד דומיננטי בשוק המשני. גם כאן שמורות למרשי כל טענותיו בעניין זה, והוא שוקל את צעדיו.

203. רכבת ישראל רשאית להגן על מערכותיה ולהסדיר את אופן הגישה אליהן. היא אינה רשאית, בשם מטרה זו, לייחס למרשי הפרות שלא הוכחו ועבירות שיסודותיהן אינם מתקיימים; להציג את התכתובת שבין הצדדים באופן חלקי ומטעה; להתעלם מן העובדה שבטר רייל פעלה בהתאם להנחיותיה ואף דיווחה לה על כך; ולדרוש את השמדת האפליקציה כולה בלוח זמנים של שבעה ימים, ותוך איום בהליכים פליליים, שעה שהמחלוקת כולה ניתנת לפתרון פשוט וממוקד באמצעות הסדרת מקור המידע.

204. מכתב שנשלח בשם חברה ממשלתית מונופוליסטית, באמצעות אחד ממשדרי עורכי הדין הגדולים בישראל, אל אדם פרטי המפעיל שירות חנימי בקוד פתוח, בלוח זמנים כזה ובאיום כזה, שואב את עוצמתו מפער הכוחות שבין הצדדים ולא מחוזק הטענות שבו.

סיכום

205. מן האמור לעיל עולה כי התשתית העובדתית שעליה מבוסס מכתב ההתראה אינה משקפת את השתלשלות הדברים כהווייתה.

206. בטר רייל אינה מפעילה "שירות מסחרי" המפיק רווחים מנתוני רכבת ישראל. מדובר באפליקציה חנימית, ללא פרסומות ובקוד פתוח, שנועדה להנגיש לציבור מידע הנוגע לתחבורה הציבורית.

207. רכבת ישראל ידעה על פעילות בטר רייל לאורך שנים. ביום 22.6.2026 היא פנתה לבטר רייל, הודיעה כי בכוונתה להסדיר את הממשקים והפנתה אותה אל משרד התחבורה לקבלת המידע באופן רשמי ומוסדר. בטר רייל פעלה בהתאם.

208. ביום 16.7.2026 הודיעה בטר רייל לרכבת ישראל כי היא כבר מצויה בתהליך מעבר לערוצי המידע המוסדרים של משרד התחבורה. באותה הזדמנות הציגה לרכבת את הפערים שהתגלו במידע המתקבל בערוצים אלה. הרכבת אישרה כי קיימת בעיה ואף ציינה כי מדובר ב"באג קבוע" שהוצף על ידה בפני משרד התחבורה.

209. חרף עובדות אלה, מכתב ההתראה מיום 9.8.2026 מציג את בטר רייל כמי שפעלה במחשכים, התעלמה מדרישות הרכבת, עשתה שימוש מסחרי במידע, התעשרה על חשבונה, נטלה סוד מסחרי ואף ביצעה עבירות לפי חוק המחשבים. לטענות אלה אין שחר, וחלקן אף עומדות בסתירה ישירה להתכתבות בזמן אמת בין הצדדים.

210. גם במישור המשפטי, מכתב ההתראה מבוסס על הנחות שאינן יכולות לעמוד. נתונים ועובדות אינם הופכים לקניינה הבלעדי של רכבת ישראל רק משום שהם מצויים במערכותיה. תנאי שימוש אינם יוצרים זכויות קנייניות במקום שבו הדין אינו מקנה אותן, והטענה בדבר סוד מסחרי אינה יכולה לעמוד ביחס למידע המוצג לציבור ושלא הוכח כי נשמר בסוד.

211. באותה מידה, לא הוצגה תשתית המוכיחה כי בטר רייל חדרה למערכות הרכבת או עקפה אמצעי הגנה, ולא הוצגה תשתית המוכיחה כי פעילותה גרמה לאירועי העומס או לנזק הכספי הנטען.
212. בנסיבות אלה, אין כל בסיס לדרישות הגורפות שהועלו במכתב ההתראה, ובפרט לדרישה להפסיק את פעילות האפליקציה, למחוק את המידע ולהסירה מכל חנויות האפליקציות.
213. בטר רייל נכונה להמשיך ולפעול במסגרת מוסדרת. ככל שרכבת ישראל מבקשת למנוע גישה ישירה לממשקיה, בטר רייל אינה מתנגדת לכך ופעלה כבר בהתאם להנחיה זו. ואולם, אין לקבל מצב שבו מחד גיסא מופנה השירות לערוץ המוסדר, ומאידך גיסא נשללת ממנו האפשרות לקבל באמצעותו את מלוא המידע שהרכבת עצמה מספקת לציבור.
214. לפיכך, דורש מרשי כי רכבת ישראל תחזור בה מן הטענות ומהדרישות שהועלו במכתב ההתראה, ובפרט מן הטענות בדבר הפרת זכויות קנייניות, גזל סוד מסחרי, התעשרות שלא כדין וביצוע עבירות לפי חוק המחשבים.
215. ככל שרכבת ישראל מבקשת להסדיר את אופן הגישה למידע מכאן ולהבא, מרשי מוכן לקיים הידברות עניינית לצורך השלמת המעבר לערוץ מוסדר ומתן מענה לפערים שהוצגו בפניכם. זאת, תוך שמירה על האפשרות להמשיך ולהעניק לציבור מידע מלא, מדויק ועדכני ביחס לשירותי הרכבת.
216. אין באמור במכתב זה, או בהסכמה לקיים הידברות כאמור, כדי לגרוע מכל טענה, זכות או סעד העומדים למרשי. כל זכויותיו שמורות.

בברכה,

גיא זומר, עו"ד

העתק:

היועצת המשפטית לממשלה

לשכה משפטית, משרד התחבורה

הרשות הארצית לתחבורה ציבורית