



הכנסת

הכנסת העשרים וחמש
מושב ראשון

פרוטוקול מס' 144
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, ל' בסיון התשפ"ג (19 ביוני 2023), שעה 11:06

סדר היום:

התקינה למעליות ולמעלונים

נכחו:

חברי הוועדה:

שלום דנינו – היו"ר
אליהו ברוכי
דן אילוז

מוזמנים:

- | | |
|---|--------------------------|
| – מנהלת אגף תורת הבניה ופיתוח הנדסי, משרד הבינוי והשיכון | – אסתי כהן-ליס |
| – צוות ביטוחי חבויות בשוק ההון, משרד האוצר | – ודיע עואד |
| – מהנדס, הממונה על התקינה, משרד הכלכלה | – איגור דוסקלוביץ |
| – עו"ד, לשכה משפטית, משרד העבודה | – משה שוקרון |
| – ממונה מעליות, מנהל הבטיחות, משרד העבודה | – רודי מושיב |
| – משרד העבודה | – רן כהן |
| – איגוד תעשיות המתכת, התאחדות התעשיינים | – גיל רגב |
| – מהנדס, מנהל ענף מעליות ומתקני הרמה, מכון התקנים | – מיכאל סויססא |
| – מנכ"ל חברת אורפז נוימן מעליות בע"מ, ארגון חברות המעליות בישראל | – אורן נוימן |
| – חברת עדן מעליות, ארגון חברות המעליות בישראל, | – דניאל נשנז |
| – מנהל מחלקת התקנה, חברת מעליות קידמת 2000 בע"מ, ארגון חברות המעליות בישראל | – דביר קורן |
| – עורכת דין, חברת שינדלר נחושתן מעליות | – אמלי נבון |
| – סמנכ"ל הנדסה, חברת שינדלר נחושתן מעליות | – פול פדר |
| – יועצת משפטית, חברת מעליות קונה בע"מ | – מיקי חביבי |
| – מנהל הנדסה, חברת מעליות קונה בע"מ | – דוד ביצאצי |
| – עו"ד, ראש צוות אזרחי, הלשכה המשפטית, הרשות להגנת הצרכן והסחר ההוגן | – אילנה מזרחי |
| – מנהלת פורום בודקי מעליות מוסמכים, איגוד לשכות המסחר | – מוריה שרי כלפה הורוביץ |
| – מפקחת נגישות, נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות | – סיגל כרמון קינן |
| – מנכ"ל הרשות הלאומית להסמכת מעבדות | – אתי פלר |
| – מנהל כללי שרות ותחזוקה, א.מ. יהודיין בע"מ | – יוסי יהודיין |
| – איגוד חברות הביטוח | – בועז סטמבשר |

מנהלת הוועדה:

ד"ר עידית חנוכה

רישום פרלמנטרי:

רינת בן מוחה, חבר תרגומים

רשימת הנוכחים על תואריהם מבוססת על המידע שהוזן במערכת המוזמנים הממוחשבת. ייתכנו אי - דיוקים והשמטות

התקינה למעליות ולמעלוניםהיו"ר שלום דנינו:

צוהריים טובים חברים אנחנו פותחים את הדיון בנושא התקינה למעליות ומעלונים, ואנחנו מעלים את הדיון הזה פה מההיבט של יוקר המחיה. עיקר הנושא שאנחנו הולכים היום לדבר עליו ולבחון אותו הוא היחסים בין מכון התקנים, הרגולציה של מכון התקנים, לבין יצרני מעליות ויבואני מעליות. אנחנו נעשה את הסדר בצורה הבאה, אורן, אני רואה פה את מכתב העמדה שלך שפחות או יותר העלית.

קריאה:

אורן לא נוכח.

היו"ר שלום דנינו:

אורן איננו? דני מעדן מעליות אתה יכול? אנחנו שכנים, חברים, לצורך הפרוטוקול.

דניאל נשנו:

את העמדה שלנו, של המכון?

היו"ר שלום דנינו:

כן.

דניאל נשנו:

שלום, אני דניאל נשנו. אני בעלים של חברת עדן מעליות. אנחנו גם מייצגים פה בשם איתי אורן ודביר את ארגון חברות המעליות בישראל. זה ארגון שמקבץ תחתיו כ-50 חברות, חלקן מתקינות מעליות, חלקן מתקינות מעלונים וחלקן גם נותנות שירות למעליות.

כידוע יש לנו תקן רשמי בארץ, תקן חובה, שמחייב כל מעלית לעבור בדיקה, והעלויות שלנו, כי בקושי פנו אלינו, למה המעלונים יקרים? למה המחירים של המעליות יקרות? אז נתנו תשובה שכביכול הרגולטור, המכון, מחייב לפתוח לכל מעלית תיק מוצר, שתיק מוצר מתחיל ב-40,000 ונגמר ב-100,000 שקלים. כל בדיקה היא 2,700-3,000 שקלים למעלית או למעלון וכיוצא בזה.

עכשיו, חלקנו גם מביאים מעליות שברובן הן מיוצרות בחול, כמעט ואין ייצור בארץ. התעשייה הזו נסגרה פה לצערנו. ואנחנו מביאים מעליות שהן עם תקן רשמי אירופאי. תקן שמאומץ על ידי מכון התקנים. המכון מידי פעם משנה בו דברים לראייה שלו כמובן. ופה ושם כל מיני תיקונים קטנטנים ובא ובדק אותם.

עכשיו, בנוסף לזה לפעמים יש לנו מדגמים שאנחנו מביאים מעלונים מוכנים, מה ששורש הבעיה זה מעלונים למוגבלים. כשהמעלון מגיע כמוצר מוכן, מריצים אותו במפעלים, מביאים אותו בישראל, מתקינים. אז במקום לבדוק רק את ההתקנה אז בודקים לנו את כל המערכת, על כל פיפס ובורג וכל מפסק ודברים כאלה. למרות שהמוצר מגיע עם תקנים אירופאים, זה שרוב התקנים - - -

יש עוד תקן אחד שלא מאומץ בישראל למרות שאנחנו דנים בתקנים האלה, זה תקן המשינרי, שרוב רובי המעלונים למוגבלים הם מיוצרים בתקן הזה, זה תקן לא מאומץ בישראל. ויש לתת את הדעת ככה.

עכשיו, לדעתנו יש ריכוזיות בידי המכון, המכון הוא גם מאמץ תקנים, משנה אותם וגם בודק אותם. לעומת ארצות אחרות כמו אנגליה למשל שיש תקן, יש מכון התקנים שכותב את התקנים, אבל אתה יכול להביא מעלון מאוסטריה ולהתקין ולהביא בודק מפולין שיבדוק לך את המעלית שלך, וככה זה נהוג. אני לא יודע אם בודקים כל מעלון וכל מעלית אבל באים ובודקים לך מידי פעם מטעם המכון שבודק ששם, הוא בודק לך מדגמית את הדברים האלה. לדעתנו צריך להיות אולי עוד מכון, עוד בדיקה, או להפריט.

היו"ר שלום דנינו:

עוד חברה בוחנת כאילו, חברה מתחרה למכון התקנים?

דניאל נשנז:

כן, כמו שעשו את זה בבטונים, בכבישים במוצרים הלבנים שהממונה על התקינה עשה. עכשיו כל שינוי בתקן זה משנה לנו שוב עלויות יקרות ושוב להעמיס את זה על הלקוחות שלנו. בנוסף למה שמעלה לנו, אם דיברת על יוקר המחיה, זה הנושא של חברות הביטוח. חברות ביטוח היום נמנעות מלבטח חברות מעליות והביטוחים עולים ועולים. אם חברה במוצע כמו שלי, לפי 4-5 שנים ביטוח עלה בסביבות 70,000-80,000 היום אנחנו מגיעים ל-200,000 ו-300,000. יש לנו חברות בארגון שהן נאלצות לסגור עקב זה שחברת ביטוח מסרבת לבטח אותם. זה עד כאן הנקודות שלנו.

היו"ר שלום דנינו:

יצרנים נוספים, יש פה יצרני מעליות מקומיים?

קריאה:

חברות שרות.

היו"ר שלום דנינו:

או חברות שירות? אבל רציתי קודם אם יש פה יצרנים? לא הגיעו.

דניאל נשנז:

אני רוצה להדגיש שאין יצרנים בישראל. כולנו, גם הגדולים, כל הרביעייה הגדולה וגם בינוניים כמונו וקטנים מאיתנו, אנחנו כולנו מייבאים ציוד מחו"ל, כולנו. אין יצור בארץ הייצור נשחק בזה שחברות גדולות קנו חברות ישראליות, השתלטו עליהם, ואולי הם מכתיבים פה את השוק.

היו"ר שלום דנינו:

אז חברות שירות קונות את כל החלפים, מרכיבים את המעלית?

דניאל נשנז:

כן.

יוסי יהודיין:

יוסי יהודיין. אז כן, מה שקורה היום זה שחברות שירות מרכיבות את החלקים. הבעיה הגדולה שקיימת בחמש השנים האחרונות, קרוב לעשר שנים, זה שהחברות הגדולות כבר לא מביאות חלקים ומרכיבות, הן מביאות קיט, שיש להן בעלויות גם על הזכויות ויש להן תקשורת שלהם בין החלקים. אם בעבר היה הולך לך חלק והיית יכול להחליף אותו בחלק אחר, היום אתה לא יכול, אתה חייב חלק שתואם לאותו פיקוד של אותו יצרן. פשוט מצאו דרך.

היו"ר שלום דנינו:

ואז זה מגביל בעצם, את המשתמש, את הצרכן הסופי?

יוסי יהודיין:

מגביל את הצרכן.

היו"ר שלום דנינו:

מחייב אותו להתחבר לאותה חברה מבלי אפשרות להתגמש?

יוסי יהודיין:

נכון, ובמידה והוא רוצה לצאת יש קנס יציאה שיכול להגיע לעשרות אלפי שקלים ובמקרים קיצוניים יותר, ל-100,000 שקלים מקרה קיצון. למעלית בודדת.

היו"ר שלום דנינו:

כשאי אפשר להחליף את אותו חלק, רק על מנת להבין, זה טכנולוגית לא ניתן?

יוסי יהודיין:

טכנולוגית. יש יצרן אפילו שהגדיל ויצר תקשורת בין הלחצן, שאין שום סיבה הגיונית שלחצן תהיה לו תקשורת, יש לו תקשורת מוצפנת בין הכפתור לפיקוד שלו. זאת אומרת שאם הלך הכפתור, שזה דבר הכי בסיסי, אתה לא יכול להחליף בכפתור אחר. לא אם הוא באותו גודל, גודל שונה, אתה חייב את הכפתור של אותו יצרן.

היו"ר שלום דנינו:

אוקיי. רצית זכות דיבור? בבקשה. רק תציג שם ומאיפה אתה מגיע אלינו?

גיל רגב:

גיל רגב התאחדות התעשיינים. אנחנו בהתאחדות התעשיינים מייצגים מספר חברות בתחום המעליות, קטנות וגדולות כאחד. אנחנו בעצם כרגע בדיון בנושא של התקינה, ולכן אנחנו יכולים להגיד שאכן מעליות הן תחת תו תקן חובה, לא נמצא פה כרגע היו"ר אבל אנחנו כן יכולים להגיד שיש שיתוף פעולה.

היו"ר שלום דנינו:

מה אתה מתכוון כשאתה אומר שזה תחת תו תקן חובה?

גיל רגב:

אז תכף, יש פה נציגים של מכון התקנים ומנהל התקינה.

היו"ר שלום דנינו:

כן, אני משאיר אותם דווקא בסוף להגיב על הכל.

גיל רגב:

אז אני אציג את זה. זה פשוט הרגולטור קובע שיש מוצרים מסוימים על סף הבטיחות שדורשים פיקוח עמוק יותר וחובה. אז ייצרו תו תקן חובה. זה בעצם תו תקן של מכון התקנים.

היו"ר שלום דנינו:

יש תו תקן שהוא לא חובה?

גיל רגב:

יש תו תקן וולונטרי. טובים ממני פה יספרו את זה בצורה יותר מקצועית, אבל יש כמובן וולונטרי. המעליות הן לא בקטגוריה הזאת, הן תו תקן חובה ולכן כל חברה שעוסקת בתחום מחויבת להיות תחת תו תקן חובה.

יש שיתוף פעולה מלא בין מכון התקנים לבין חברות המעליות. כמובן, בכל שיתוף פעולה כזה או אחר לאורך כל כך הרבה שנים יש מקומות גם לשיפור בצורה כזאת או אחרת. אנחנו כן רואים שנושא תו התקן הוא נושא שהוא משמעותי עבור הפעילות של החברות עצמן, ולכן אנחנו כן רואים לנכון שאולי לא

ישר לקפוץ לתחרות כזו או אחרת ולפתוח מכון מקביל, שווה אולי לראות איך אפשר לשפר את המצב הקיים? זה בגדול הכיוון. תודה.

היו"ר שלום דנינו:

אוקיי אז אתה רוצה להוסיף משהו?

דניאל נשנז:

אני הייתי רוצה להוסיף משהו. לא נגד מכון התקנים ולא נגד תקנים. נכון, זה מוצר בטיחותי שמסכן אנשים אם יש התקנה לא נכונה, ואנחנו רוצים לשפר ולייעל את המערכת לטובת הכלל.

היו"ר שלום דנינו:

מכון תקנים אתם רוצים להגיב בשלב הזה?

מיכאל סויסא:

כן, שלום שמי סויסא מיכאל. אני הכנתי את עצמי לדיון התקינה, אתמול קיבלתי מסמכים שעוסקים ביוקר המחיה. אז כמה דברים.

היו"ר שלום דנינו:

אתה מבין את הקשר כן? לא מפתיע אותך? כאילו, זה לא עומד בסתירה, חלילה.

מיכאל סויסא:

לא מפתיע. בוא נסגור את הנושא של התקינה. אנחנו מאמצים את התקינה האירופאית כלשונה והתקינה היא זהה. נגע דני במילה ואמר שיש תקן של תקנות טכניות אז זה לא תקן, זה תקנות טכניות, זה חוקה באירופה שצריך לאמץ אותה פה. אנחנו הצלחנו לעשות את זה במעליות, אבל במעלונים יש קצת קושי לעשות את זה, ולמעשה רוב המעלונים שאני מכיר, רובם הגדול לא תואמות את התקנים האירופאים והן מתאימות לתקנות. ולכן יש מידה מסוימת.

היו"ר שלום דנינו:

רק תסביר לנו רגע את הפרוצדורה שנעקוב אחר כך. מעלון שעובר את מעבדות אירופה עם תעודה של, אני מכיר חלק מהמעבדות, אז אם המעבדה מאשרת, זה מקובל עליך? או שגם על זה יש לך הערות או סוג של פרוטוקול בדיקה נוסף?

מיכאל סויסא:

לא, כדי שבוא נתעסק ניקח רק את המעלונים שזה נדבך מאוד קטן בתוך התהליך, אבל מאחר והן מתאימות לתקנות, אז התקנות הן ללא מספרים ומידות וזה יכול להיות מצב שכששני אנשים יסתכלו על זה הם לא יקבלו את אותה תוצאה. עכשיו, לא כל המעלונים יש להם בדיקה של המעבדה באירופה, חלקם הם לפי הצהרה עצמית של היצרן.

אז כשאתה מסתכל על זה וחלקם הם מוצרים סגורים בוא נגיד ככה דמוי מכונת כביסה שאתה תוקע אותה לפלג וזה פשוט, חלקם דורשים התקנה, הם באים כחלקים ודורשים התקנות וכיוונים ואתה צריך להכיר את המוצר על בוריו על מנת לדעת אם הוא הותקן נכון. זאת אומרת זה לא די בזה שהמעבדה אישרה את זה, אתה צריך בסוף לראות איך זה הותקן ולראות שזה הותקן נכון.

הרי בסוף הדברים, בצד הטכני נגמרים בפרטים הקטנים, לא בערך, לא ליד, אתה חייב לדעת בדיוק איך זה נעשה. אז זה בצד הטכני, אבל קודם כל בצד של התקינה שעליו אני רוצה להגיד, האימוץ, הפלטפורמה היא אחידה.

היו"ר שלום דנינו:

אז בוא רק נחדד, כי מאוד חשוב לי להבין את מה שאתה אומר. אתה אומר כזה דבר, אם יש לקיט אישור מאיזושהי מעבדה, היא מקובלת עליך ואתם לא מתערבים בשינוי הרכיבים רק בודקים פיזית אם זה הורכב נכון? זה נכון להבין ככה את הדברים?

קריאה:

זה לא המצב.

מיכאל סויססא:

אני רוצה עוד פעם לחדד. מאחר והתקנה הטכנית אין לה מעמד בישראל, והתקן הוא המחייב. אז נוצרים דלתאות בין המוצרים, זאת אומרת, בין התקן שהוא במעמד של חוק בישראל, לבין התקנה הטכנית ויש הרבה מאוד מוצרים שאינם מתאימים לישראל.

זה שיש להם אישור לפי תקנה טכנית באירופה, זה הלא אומר שהיא מתאימה לתקן בארץ. ואני יכול להגיד רק, לסבר את האוזן פה, אנחנו מנסים, לפחות בשנה וחצי האחרונות, לקבל את האישור ולאמץ את התקנה הטכנית כתקן בישראל על מנת שתהיה שפה משותפת ואז הדברים האלה יוכלו להיכנס חלק לארץ. לא רק המוצרים האלה, אלא גם מוצרים ופתרונות אחרים בתחום הנגישות שהם חשובים.

זאת אומרת זה הליך שאנחנו התחלנו אותו מיוזמתנו איתרנו את הבעיה הזאת שרוב המוצרים בנגישות, בעיקר בנגישות, הם מאושרים אך ורק לפי תקנה טכנית ולא לפי התקנה האירופאית שמתחדשת, האחרונה היא מלפני שלוש שנים ועדיין המוצרים אינם מתאימים שם. זאת אומרת האירופאים מכריזים על תקן חדש והיצרנים לא מייצרים לפי התקן הזה. אז פה יש איזושהי בעיה, יש יוזמה, יש לי מסמך של אגף תקינה אצלנו שלמעשה זה די מתקדם, עבר את האישור של הוועדה המרכזית וזה עומד להיכנס לעבודה, זה עומד לקבל מימון ולהיכנס לעבודה. אני מניח שזה עניין של שנה-שנה וחצי והמסמך הזה יהיה מוכן.

היו"ר שלום דנינו:

ואיך זה יתבטא מול אותם מעלונים מול יבואנים?

מיכאל סויססא:

אז יקרה בדיוק מה שאתה ציפית שאני אגיד לך. שזה, אם יהיה אישור של מעבדה מחו"ל, למעשה זה יוכל להיכנס לישראל והבדיקה תתמקד בהתאמה למוצר שאושר, ולא יכוח ההתקנה. זה מה שזה יהיה. זו הנקודה של התקינה.

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

למה זה כל כך הרבה זמן? שנה וחצי לוקח לאשר תקנון שקיים כבר?

מיכאל סויססא:

לא, תקנה טכנית אחד זה ועדה ציבורית שאני יכול להעריך זמן מתוך הניסיון שלי בתקינה ואני חבר ועדות תקינה גם בארץ וגם בעולם, אלו תהליכים שלוקחים זמן, אבל לאמץ תקנה טכנית שבמדינה אחרת ולגזור ממנה את החלקים הרלוונטיים הטכניים, זה לא פשוט.

בצד של, אמרתי תקנה, אז הדירקטיבה למכונות, דירקטיבה למכונות היא חלה משעון יד ועד מנופים ולקחת מזה ולגזור רק את הדברים שנוגעים למעלונים, זה אתגר אחרת היינו עושים את זה הרבה יותר פשוט ממה שאתה חושבים.

דן אילוז (הליכוד):

אבל למה לגזור רק את הדברים שרלוונטיים למעלונים ולא לאמץ את כל התקנות הטכניות? אם אתה אומר לי שתקנות טכניות זה משהו שפוגע ביכולת שלנו לאמץ תקינה אירופאית בצורה יותר חלקה,

למה לא לאמץ את כל התקנות הטכניות גם כן? הרי כאילו, בסוף, האיחוד האירופי זה לא רק מדינה אחת, זה הרבה מדינות שונות. אז אנחנו גם יכולים להיכנס לתוך המסגרת.

היו"ר שלום דנינו:

מה שאומר, אם אני מבין גם את אילו, אם אותו מעלון מותקן באיטליה, מיוצר ובטח פי 10 ממה שמותקן פה, ושם זו סתם דוגמה.

דן אילוז (הליכוד):

אני אומר זה הרבה מדינות לא רק אחת.

היו"ר שלום דנינו:

ברור. אם זה מותקן, אז למה לנו זה לא מספיק טוב? כי יש איזה עיקרון שגם משרד הכלכלה וגם הכלכלה שמתנהלת עכשיו בממשלה החדשה, שמה שמתאים לאירופה צריך להתאים לנו. צריכה להיות סיבה מאוד מיוחדת להגיד שצריך פה או שם לתבוע שינוי. אבל הוא באמת צריך להיות יוצא דופן שהוא מתאים רק לארץ, כי הקדמת ואמרת באחד המשפטים, לא כל מה שמתאים בחו"ל מתאים פה. אני לא רואה הבדל.

מיכאל סויססא:

אני מצטער, אם זה מה שהבנת זה לא. התקן בישראל כרגע הוא במעמד של חוק ואין לי את הדרך לאשר משהו שאושר בניגוד לתקן, על פי התקנה באירופה. וזה מה שאנחנו עכשיו עושים. השאלה שנשאלתי מדוע זה לוקח שנה?, אני מעריך שזה ייקח שנה וחצי, זאת מסגרת הזמן שאני מעריך, אם זה יותר קצר מה טוב. אני גם ניסיתי להסביר את הקושי, אבל בוא, יכול להיות שזה ייקח פחות, ואני אשמח על זה. כן? שזו יוזמה שלנו, שאנחנו התחלנו אותה עוד לפני הדיון שהיה.

עכשיו בנוגע להציגו פה מחירים שאחד אני לא מכיר את המחירים האלה, במקרה, אני לא ידעתי שדני יהיה פה, אבל יש פה את ההצעה שיצאה לדני ולחברה שלו, והיא לא עומדת. אני חושב תיק מוצר שהוא כותב שזה 100,000 שקלים.

היו"ר שלום דנינו:

40-80 הוא אמר.

מיכאל סויססא:

כן, אז יש לי במקרה את ההצעה של החברה שלו. אז תיק מוצר 3,700 שקלים ותיק מוצר של חברה של דגם אחר שלו, פיקו, 1,880 שקלים. אז זאת אומרת אני אעביר את זה לוועדה כמובן. מאחר ואני לא ידעתי שהוא יהיה פה, הבאתי של כל מיני חברות.

היו"ר שלום דנינו:

אורן לא פה? הוא כתב לי כדוגמה שיש חברה מסוימת ב-720 בדיקות של מעליות ב-2022, שולם למת"י 2.2 מיליון.

מיכאל סויססא:

נכון, אז אם אני אגע בנושא המספרים האלה. אז כותב - - -

היו"ר שלום דנינו:

כאילו אולי באמת תתייחס למחירים. איך אתם מתמחרים ולמה זה צריך להיות 100% מהבדיקות? כל מעלית? זה מה שחשוב. ואם יש לכם מחשבות אחרות, באמת ללכת לקראת, לעשות את זה מדגמי, לתת איזו סמכות לחברות מסוימות שאתם יודעים שהם מתקינים פרפקט כל מעלית או כל מעלון, ולסווג את החברות לפי איכות העבודה. כי אני מניח שגם להם יש מבקרים, הם חותמים, יש להם את הבקרה הפנימית, את ה-ISO שלהם. אז אולי צריך באמת לסווג אותם אחרת ולא לעשות כללים על כולם?

מיכאל סויסא:

מאחר ואנחנו עוסקים ביוקר המחיה, ואני מנסה, אני אתן איזושהי מסגרת. מחיר בדיקה כפי שמציין אורן בפניה שלו, הוא 2,850 שקלים. לבדיקה של מעלית.

קריאה:

.3,055

הוא שם הוסיף כל מיני, אבל נניח 3,000 שקלים. שאם אני לוקח בניין בן 10 קומות, שזה היום הבניין הנמוך ביותר שזה 40 דיירים. תיקח את ה-3,000 שקלים, תחלק ל-40 דיירים, אתה מגיע ל-75-70 שקלים לדירה. אז בנושא של יוקר המחיה אני לא רואה פה איזושהו יוקר.

היו"ר שלום דנינו:

אז תראה, זו הטענה שכל אחד אומר לנו שזה שולי. הסעיף שלו הוא בסך הכל 70 שקלים לדייר, עוד 50 שקלים לכרטיס טיסה, עוד 30 שקלים לחלב, ואנחנו ככה מגיעים ליוקר המחיה שזה מצטבר לאלפים. אז אני לא מקל ראש, גם כשאתה אומר לי 70 שקלים לאיש, אני שואל למה לא 10 שקלים? למה צריך להיות 70?

מיכאל סויסא:

מאחר ואנחנו עוסקים במוצר בטיחותי ודורש כוח אדם מיומן, וכוח אדם מקצועי כדי לעשות את זה, וכדי להכיר את כל הרכיבים, הוא צריך להיות גם איש חשמל וגם מהנדס מכונות ואתה רוצה שהבדיקה הזאת תיעשה בצורה איכותית, וזו בדיקה ראשונה, היא צריכה להיעשות בצורה יסודית וזה מה שהבדיקה דורשת. זאת אומרת זה לא שאפשר לעשות את הבדיקה או אי אפשר לעשות את הבדיקה. פקודת הבטיחות בעבודה דורשת כל מעלית בבדיקה הראשונה שלה - - - ביסודיות, וזו דרישת החוק.

אז הבדיקה הראשונה הזאת מתבצעת אחד בהתאם לתקן, שזו הפלטפורמה הכי נכונה, ופה אני אולי נשמע משוחד, אבל אני חושב ש-70 שקלים בשביל לבדוק מעלית בצורה יסודית לפני המסירה של הדיירים - - -

היו"ר שלום דנינו:

לא, זה לא מה שמשלמים למהנדס המיומן 70 שקלים. משלמים 3,055.

מיכאל סויסא:

כן אבל פר דירה בסוף.

היו"ר שלום דנינו:

אבל זה לא העניין. ואם זה היה רק דייר אחד היית מוריד את המחיר?

מיכאל סויסא:

אבל פה אני רוצה לגעת בדבר השני, מחיר הבדיקות.

היו"ר שלום דנינו:

ההערה שלי חלילה, היא לא אישית, היא רק על סוג הטיעון. שאם זה הרבה אנשים אז זה מתחלק, לא נורא. זה לא צריך להיות הרציונל. צריך לבדוק את העלות מול התועלת, מול העלויות שלכם.

מיכאל סויסא:

דבר נוסף בהקשר של העלות, מחיר הבדיקה של מכוון התקנים מקרית שמונה עד אילת הוא אחיד לכל סוגי הבניינים, לבניין הגבוה ולבניין הנמוך והמחיר הוא אחיד לכל הארץ. זאת אומרת, אין פה אפליה

של הרחוקים ולא אפליה של הקרובים. זאת אומרת האילוץ הזה שהוא אילוץ גדול מאוד הוא נתון שאני רוצה שיוכר לוועדה.

דבר שני, אני בחנתי אקראית מ-2008, לקחתי פשוט מדגם, קח בחשבון שלא הייתי מוכן לדיון הזה, הכל נפל עליי מאתמול עם כל האילוצים האחרים וראיתי שמ-2008, 15 שנים, מחיר הבדיקה השתנה ב-140 ומשהו שקלים. זאת אומרת אם אנחנו מסתכלים על השחיקה במחיר שהייתה, זה אפילו מגיע ל-40% או 35% ביחס למחיר המקורי שהיה לפני 15 שנים.

אז אני אומר, האתגר הזה, של מחיר אחיד בכל הארץ, לכל סוגי הבניינים, המחיר שלא השתנה לאורך כל התקופה, ואין שום ספק שכוח אדם שצריך להיות פה הוא כוח אדם מקצועי ומיומן ובלתי תלוי, ואני חושב, גם ראיתי בפניה שהם לא מלינים על איכות העבודה ועל המקצועיות של אנשי המכון.

היו"ר שלום דנינו:

אתה יכול לספר לנו משהו מהניסיון שלך, אם מצאתם שבהתקנה, בהרצה של אותה מעלית או מעלון, מה אחוז הליקויים שאתם מוצאים? כאילו, שאתם אומרים לא כשיר, צריך להתקין מחדש, לשנות את ההרכבה? כאילו בדיקה חוזרת. כמה כאלה באחוזים?

מיכאל סויססא:

מאחר ואתה העלית קודם שצריך, תראה, מעלית היא כל אחת ייחודית לבניין וזה יושב עם קבלן אחר והתשתית שהקבלן מכין, זאת אומרת הממשקים עם הבניין הם חשובים ואיכות ההרכבה היא חשובה, וכוח אדם בהרכבה היום הוא יחסית יש בעיה של כוח אדם. כרגע אנחנו עומדים עם אחוזי כשלון בבדיקה הראשונה זה 60%.

היו"ר שלום דנינו:

60%? מה, סוג של הכפתור הזה היה צריך להיות למעלה וזה למטה? או ברמה הבטיחותית?

מיכאל סויססא:

אי התאמה לתקן. אם אני מדייק רק את הבטיחותי, אז זה עומד על סדר גודל של 8%. זאת אומרת פסילות שאנחנו לא מאשרים את ההפעלה.

היו"ר שלום דנינו:

8%?

מיכאל סויססא:

אבל אי התאמה לתקן, כתקן, כבסיס, אז זה מגיע למספרים האלה.

היו"ר שלום דנינו:

יש פה חברות הרכבה שנותנות שירות? נוספות? בבקשה.

אורן נוימן:

אני אורן מאורפו מעליות. אנחנו גם מתקינים וגם נותנים שירות.

היו"ר שלום דנינו:

אוקיי אנחנו נעשה סבב מסודר משמאל לימין. בבקשה.

אורן נוימן:

לגבי מכון התקנים, אנחנו מאוד שמחים שיש מכון תקנים ובאמת הוא עושה את העבודה שלו והם בודקים את המעליות וזה דבר טוב. לגבי מה שמכאל אמר, לגבי 75 שקלים לבן אדם, אז יש לנו גם

מעלוניים שהם מותקנים בבתי פרטיים, וזה כבר לא הופך להיות 75 שקלים, זה הופך להיות כל הסכום על אותו קונה.

יש לנו עוד משהו שחברי פה, דני, לא העלה. זה שיפוצים. יש מעליות שהן מדגם MRL, הן נמצאות בשוק והן הכי פופולריות היום.

היו"ר שלום דנינו:

תגיד לנו במילה מה זה MRL?

אורן נוימן:

Machine room-less זה מעלית בלי חדר מכונה. אז מה שקורה עם ה-MRL זה שאנחנו לא יכולים לשפץ אותן. אם זו מעלית מתוצרת שינדלר, קונה, אנחנו לא יכולים לשפץ אותן. בעצם מי שיכול לשפץ אותם זה אך ורק חברת האם, כי היא קיבלה את אותו תקן למעלית הזו ואנחנו מתקשים.

זאת אומרת אם מעלית עברה אליי לשירות מתוצרת אחרת, ועכשיו אנחנו מדברים על התקן הזה שקיים כבר 20 שנים, ועכשיו אנחנו צריכים לעשות שיפוצים, אז המעלית הזאת עושה איזשהו סיבוב בשוק וחוזרת בחזרה לחברות האם שלה, ושם הם גם נותנים להם מחירים לשפץ את המעליות. לא הגיוני.

היו"ר שלום דנינו:

מהמכון, אפשר רגע רק על ההערה הזאת לראות איך אתם רואים את זה?

מיכאל סויסא:

אנחנו לא בודקים שיפוצים, אלא רק שיפוצים שמגיעים אלינו. זאת אומרת שחברות יוזמות שזה יגיע.

היו"ר שלום דנינו:

הן לא מחויבות בשיפוץ?

מיכאל סויסא:

הן לא מחויבות, רק אם זה היקף שיפוץ עמוק, ואז הן מגיעות אלינו. אני חושב ששיפוץ זו פעולה מסובכת לפעמים הנדסית יותר מאשר התקנה של מעלית חדשה. שצריך לתכן לאילוצים קיימים ורוצים להשתמש בחלק מהציוד שקיים, וזה דורש מומחיות.

אני מכיר את הבעיה הזאת, אבל אם ניקח אנלוגיה של, לפני שאני הולך לרכבים, אבל צריך להבין שהתחום הזה הוא רץ מאוד מר קדימה וכמות המעליות, אם אנחנו חוזרים לדוגמה שדיברתי קודם שיש תקנות טכניות, אז למעשה המעליות אושרו ואנחנו שם הצלחנו לאמץ את התקנות הטכניות, הן חלקן אושרו לפי תקנות טכניות ולא עם סטיות מהתקנים, וזה אומר שבלוחות הפיקוד יש מערכות בקרה על אביזרים שהם חדשניים במעליות.

זאת אומרת בוא ניקח דבר פשוט כדי שלא נעשה את זה יותר מידי באוויר. חלק מהחברות משתמשות בכבלים שהמעלית תלויה עליהם, בחלק אחר זה רצועות. הרצועות צריכות להיות להיות מנוטרות או כבלים מיוחדים שהם מנוטרים. זאת אומרת לוח הפיקוד מנטר את חלק מהציוד לבלאי.

עכשיו אני נותן את זה כדוגמה אחת, אבל יש יותר מדוגמה אחת שהן מוטמעות בלוח הלוח, ולכן יש סיכון בכניסה של שיפוץ חלקי, ולהוציא את המוח של המעלית במוח אחר, וככה, בצורה סתמית, ואני חושב שגם אנחנו נחשפנו למספר תלונות שקרו בעקבות שבוצעו שיפוצים לא אחראיים. אני לא אומר שזו תופעה אבל ממה שאני נתקלתי וממה שהובא לידיעתי היו מספר תלונות בהקשר הזה. צריך לדעת לעשות את זה כמו כל דבר.

היו"ר שלום דנינו:

אז אם אני מבין נכון, אתם לא מעורבים, אבל אתם מצהירים שזה מסוכן, ומי עוצר אותך מלעשות שיפוץ כזה?

אורן נוימן:

מי עוצר אותנו?

היו"ר שלום דנינו:

כן.

אורן נוימן:

הבודקים של משרד העבודה לא מוכנים.

היו"ר שלום דנינו:

אה יש בודקים שמופרדים ממשרד העבודה?

אורן נוימן:

אני רוצה רגע להגיד משהו. אנחנו לא מדברים על לוחות שאנחנו עושים פה בארץ, אנחנו מדברים על לוחות שמגיעים מאירופה ושם יש קיטים מיוחדים, מובנים, להחליף את אותו דגם, רק עכשיו אנחנו בטכנולוגיה שהיא קצת יותר מתקדמת. וגם אירופה כמו שמכיה אמר, היא קצת יותר מתקדמת מאיתנו. אנחנו מקבלים את התקן של אירופה 10 שנים אחר כך. זאת אומרת, הם יצרו את התקן, אנחנו 10 שנים אחר כך מתחילים את התקן שנכתב לפני 10 שנים.

היו"ר שלום דנינו:

באיחור. אוקיי אז תכף נחזור גם לבעיה הזאת. בואו נשמע עוד כמה אנשים וננסה אחרי זה לראות פתרונות. מוריה?

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

נעים מאוד, עורכת הדין מוריה שרי כלפה הורוביץ אני מטעם האיגוד ללשכות המסחר. אני מייצגת את פורום בודקי מעליות מוסמכים. הדיון הזה מדבר פה על תקינה, ואני חושבת שאפשר פה לדבר גם על חוסר ההסדרה שיש בחוק בטיחות במעליות. המציאות היום מספרת לנו שיש 130,000 מעליות במדינת ישראל, בכל שנה מתווספות עוד 3,500 מעליות, שאנחנו כבודקים יודעים שב-50% מהם יש בהן ליקויים ובעיות. הבעיה הזו, שבעצם אם בא בודק ובודק את אותה מעלית, אף אחד לא בא ונגיד מספר לבודק כן, נבדק או לא נבדק. היום אתה מעביר את הרכב שלך דרך מכון רישוי - - -

היו"ר שלום דנינו:

סליחה לא הבנתי את ההערה הקודמת, על הבקרה על הביקורת, מה זאת אומרת לא נרשם?

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

זאת אומרת אם היום לדוגמה בא בודק ואמר יש 80 ליקויים, אף אחד לא בא לאותו בודק אחרי שאותו בודק בא ומוצא ליקויים, אין מישהו שבא ומסדיר את זה. זאת אומרת שיכול להיות שאותה מעלית תמשיך לפעול ובעצם הליקויים יהיו קיימים בה. זאת המציאות היום.

היו"ר שלום דנינו:

כששמים את האישור והבודק?

קריאה:

אין לו אישור.

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

אתה חושב שיש דיווח על הדבר הזה? אתה יודע כמה פעמים אנחנו פנינו למשרד, היום יושב פה משרד העבודה, מי שהיה בזמנו משרד הכלכלה, יש היום חוק שמקדמים אותו, חוק המעליות של הבטיחות, יש כאן חברים שיושבים שמספרים שאנחנו מאמצים פה את התקינה האירופאית, למה לא מאמצים כאן את הרגולציה האירופאית, איפה נשמע דבר כזה? מאמצים כאן תקנים מסוג אחד ורגולציה מסוג אחר.

פנינו כמה פעמים, גם היום, חוק הבטיחות שמוצע מדבר על חלק מאוד מאוד קטן מנושא הבטיחות. אין הסדרה בין כלל השחקנים במגרש הזה.

היו"ר שלום דנינו:

אז רגע, בוא ננסה רגע להבין את התהליך כי הוא חשוב. כשאת מדברת על הבודקים מטעם מי הבודקים האלו שאת מדברת עליהם?

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

הבודקים שהוסמכו להיות בודקים במדינת ישראל.

היו"ר שלום דנינו:

אנשים פרטיים שמוזמנים מטעם מי? מטעם הבניין? הצרכן?

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

הם צריכים בכל חצי שנה לעשות בדיקה, בדיוק כמו רכב.

היו"ר שלום דנינו:

והמהות של הבדיקה הזאת היא לאשר שהמעלית תקינה או לא תקינה?

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

שהמעלית תקינה ושאפשר להמשיך להשתמש בה. יש פה סיכון שהוא גם סיכון למי שמתמש באותה מעלית, לציבור.

היו"ר שלום דנינו:

ואם הם טוענים שיש 80 ליקויים, והמעלית לא כשירה לשימוש, אין השבתה?

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

אין השבתה של אותה מעלית, לא.

דן אילוז (הליכוד):

לפי חוק אסור להם להשתמש במעלית הזאת.

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

וזה מה שקורה במציאות? זה מה שקורה בפרקטיקה היום-יומית?

דן אילוז (הליכוד):

אם משתמשים בזה ואם חס וחלילה קורה משהו - - -

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

וחס וחלילה קורה הרבה פעמים משהו.

היו"ר שלום דנינו:

ולמי הוא מדווח? הוא נותן את זה לצרכן?

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

יש בעצם אנשים שהם חברות שירות במעליות, הם מי שבאים ומתקנים את אותה מעלית.

היו"ר שלום דנינו:

אז את מדברת על פרילנסר של אלקטרה לדוגמה, שהוא שולח אותם לבדוק עבורם, ואז חברת אלקטרה מקבלת את הליקויים והיא מחויבת - - -

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

היא לא מחויבת. קודם כל הבודק לא מביא את זה, היצרן לא מחויב לתקן את המעלית.

היו"ר שלום דנינו:

החברה שהיא בהסכם השירות לאותו בניין?

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

כן, את אותו שירות, מי שבא ואמור לתקן, אבל כל הדבר הוא לא מוסדר, היום כמו שאמרתי, יש טיוטת חוק שבעצם מקדמים אותה, מנוגדת לרגולציה האירופאית.

היו"ר שלום דנינו:

מי מקדם את החוק?

מוריה שרי כלפה הורוביץ:

משרד העבודה היקר שיושב פה.

היו"ר שלום דנינו:

משרד העבודה פה?

רן כהן:

כן.

היו"ר שלום דנינו:

כן, בבקשה?

רן כהן:

רן כהן ממשרד העבודה, מנהל הבטיחות. קודם כל הסבר קטן על מה זה הבודק המוסמך בסדר? הבודק המוסמך זה מהנדס מכוונת עם שש שנות ניסיון בתכנון ייצור או פיתוח שאחרי שהוא בכלל עונה על

הדרישות האלה, הוא נכנס לקורס מאוד ארוך, לא מאוד ארוך, של, בערך, 150 שעות, 300 לאלה שצריכים את ההשלמה הנוספת, וגם בקורס הזה בערך 30% נכשלים, זאת אומרת מלכתחילה הם בפרופיל מאוד גבוה והם עדיין נכשלים, כך שמדובר באנשים מאוד מקצועיים שאנחנו סומכים עליהם.

השיטה הזאת זה לא פרילנסרים, אלא זה צד ג', זה כמו שמכון רישוי מטעם משרד התחבורה, אלה לא עובדי מדינה אבל משרד התחבורה מגדיר להם איך הם צריכים לבדוק. החברה האלה בודקים את המעליות פעמיים בשנה, כשהם בעצם נותנים תזכיר בדיקה, ככה זה נקרא, גם לחברת השירות וגם לבעל המעלית. אם זה בבית פרטי אז זה לוועד הבית.

כאשר אנחנו, מהצד של הרגולציה, מטילים צווים, שזה אומר או הפסקת שימוש או צו שיפור, מה שנקרא כרטיס צהוב תתקן תוך X זמן בהיקף של 20,000 לשנה. אני לא יודע מאיפה המספרים האלה שאין אכיפה, אגב כל הנתונים שלנו מפורסמים, יש דוחות פומביים, רק צריך לקרוא אותם. אני לא יודע אם קראת משהו מזה, תסלחי לי מה שאמרת פה ממש לא נכון אפילו לא בכיוון. זה דבר אחד. דבר שני, אנחנו ישבנו איתם וגם ביקשנו מהם הערות.

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

אתה מקבל את הדוח מהבודק?

רו כהן:

הבודקים יכולים לשלוח.

היו"ר שלום דנינו:

השאלה איך אתה מודע לדוח הזה?

רו כהן:

אז התשובה היא כן. אבל, מאחר ומדובר ב-130,000 מעליות שנבדקות פעמיים בשנה, זה 260,000 דוחות. אנחנו בחוק המעליות, בטיטה שאנחנו מקדמים, הפכנו בחקיקה את הדיווח הזה למקוון כדי שגם נוכל לשלוט עליו. זה מידע שעבורנו הוא זהב. זה 260,000 תזכירים, כל אחד מהם משהו כמו 10 שדות, תתחילו לעשות את המכפלות בראש, קחו כמה שנים קדימה, נוכל אפילו לתת פרדיקציה מתי מעלית מסוג מסוים עלולה אולי להיכשל, גם בתלות מי בעל המעלית. אנחנו לגמרי בכיוון, בשביל זה צריך שינוי חקיקה, ויש גם טיוטת חקיקה שמפורסמת וגם התייחסנו אליה כאן.

אנחנו מתעסקים עם התפעול השוטף של המעלית, לא עם אישור המעלית כמוצר, זה החלוקה. זה כמו שמשרד התחבורה מאשר מכונית, משטרת התנועה דואגת שהיא תיסע בהתאם לכללים. אז זה לגבי העניין הזה.

מיכאל סויסא:

רק להוסיף מילה לגבי זה.

היו"ר שלום דנינו:

אני יכול להבין איך אתה בכל זאת מגיע לאינפורמציה של הדוח?

מיכאל סויסא:

אני רציתי לעזור לזה.

רו כהן:

אז רגע תן לי שניה מילה, ואז בשמחה תעזור. אני לא רואה בזה פחיתות כבוד, אני רק רוצה לדבר בשם המשרד ואז תוסיף אם אני מפספס. הבודקים מחויבים לנו, א' במסירה, כמובן, של התזכיר כשהם מסיימים, אבל מאחר ויש כל כך הרבה תזכירים, אז הם מחויבים, במידה ויש ליקוי בטיחותי שבגינו הם

עצרו מעלית, לדווח אישית ומיידית למפקח העבודה האזורי. זה כמו מנהל מחוז, יש לנו חמישה כאלה ותחתם זה בעצם המפקחים שמסתובבים במחוזות.

בשנייה שמגיע כזה דיווח, אוטומטית מפקח מוציא צו בטיחות. אגב, בחוק המעליות גם עשינו קצת שינויים לגבי קצת ביזור הסמכות של מי שיכול להפסיק. כי היום הבודק יכול להגיד אסור, אבל לא חייבים בכלל להקשיב לו, אז גם את זה קצת ביזרנו כדי שיהיה יותר משוכלל כי אנחנו מסתכלים 30 שנים קדימה. היום יש פה 130 והמעליות האלו רק ימשיכו ויעלו בהיקף שלהן. וכך, בעצם, אנחנו מודעים לאותן מעליות שיש עליהן סיכון בטיחותי.

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

מה שאתה אומר זה שבעצם אם הבודק הראה צורך ברמה של עצירת מעלית, יש לו את המסלול לדאוג לזה?

היו"ר שלום דנינו:

זה הדיווח הישיר לזה?

רו כהן:

כך אנחנו בעצם מוציאים צווים.

היו"ר שלום דנינו:

וכאשר זה לא כזה רק לכרטיס צהוב, איך אתה מקבל את התזכיר?

רו כהן:

אנחנו עדיין מקבלים את התזכירים, אבל יש לנו אנשים כבר, ייעודיים, במחוזות, מהנדסים. אגב, אנחנו גם מגייסים אנשים לתפקידים האלה שגם הם בפרופיל משרה שונה ממפקחי השטח שלנו, הם מראש מהנדסי מכונות עם ניסיון וכו', והם אלה שבעצם עוברים על התזכירים, הם גם מחוברים לשטח. כמובן יש הרבה דברים בחוק המעליות שאנחנו צריכים למסד אותם כולל המקוון, זה לא מושלם מבחינת הסגירה של הפרצות למעט צווי הבטיחות שזה הרמטי. והם אלה שעוברים על התזכירים איפה שצריך, אם הם רואים ליקוי חוזר לדוגמה, אז זה כבר למשל ביוזמתם.

היו"ר שלום דנינו:

אז אני שואל עוד פעם רק איך הוא מגיע אליך?

רו כהן:

הבודק שולח את התזכיר אלינו.

היו"ר שלום דנינו:

ישירות?

רו כהן:

בוודאי, הוא מחויב לשלוח את התזכיר.

היו"ר שלום דנינו:

ולחברת השירות?

רו כהן:

ולחברת השירות כי היא צריכה לדעת מה הליקויים ולתקן, ואנחנו גם מטילים עיצומים כספיים, חשוב לי לציין גם את זה, זאת אומרת אין פה אכיפה שהיא אוורירית, ממש לא.

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

כמה עיצומים כספיים ניתנו בשנים האחרונות?

רו כהן:

אני לא יודע לגבי המעליות, אני יכול לבדוק עכשיו. סך העיצומים הכספיים מאז שקיבלנו את הכלי הזה בינואר 2018, אבל זה גם על ענף הבניה, זה סביב הכמעט 100 מיליון שקלים. כמה זה על מעליות? אני אנסה עכשיו תוך כדי הדיון לברר, אני לא יודע.

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

אבל יש עיצומים כספיים גם על מעליות?

דן אילוז (הליכוד):

יש את האפשרות אם כן או לא?

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

השאלה האם בפועל זה ניתן?

רו כהן:

על הפרת צו איפה שיש הפרת צו אז יוצא עיצום, אין פה משחקים.

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

אני שואל אם זה בוצע, זה מבוצע בפועל?

רו כהן:

שוב, שאלת אותי לגבי ההיקף והמספרים, את זה אני לא יודע בשלף, אני אנסה לברר עכשיו. איפה שיוצא צו בטיחות והוא מופר, זאת אומרת המעלית מופעלת, אין למפקח שיקול דעת. הוא מחויב להוציא עיצום לבעל המעלית.

דניאל נשנז:

אני רוצה להעיר משהו בבקשה, לנושא אם כבר זלגתם - - -

היו"ר שלום דנינו:

דני תמתין, ניתן לאחרים. בבקשה.

פול פדר:

שמי פול, ואני מחברת שינדלר. אני רוצה לעשות פה קצת סדר. דובר פה על המון נושאים, ואני קצת הלכתי לאיבוד. רק ככה לעשות טיפה סדר אני אנסה. אז ככה, בהתייחס למה שאת אומרת, קודם כל למדינת ישראל אין רגולציה למעליות בסדר? מי שלא הבין את זה עד עכשיו.

היו"ר שלום דנינו:

מה זאת אומרת אין רגולציה ויש תקן? תקן הוא לא רגולציה?

פול פדר :

אני אסביר. התקן מדבר אך ורק על מעליות חדשות, ובהחלט אני חושב שכל מה שקשור למעליות חדשות, כל מה שקשור למכון התקנים אני חושב שאנחנו עושים עבודה טובה במדינת ישראל, כשאני אומר אנחנו זה חברות המעליות בשיתוף פעולה מלא עם מכון התקנים. ובעניין של מעליות חדשות אנחנו בהחלט עושים עבודה טובה.

אני יכול טיפה לסטות מהנושא ולהגיד דבר אחד שלי חורה בעניין הזה, זה שיש רק מעבדה אחת שהיא מכון התקנים ויש להם מונופול, ונגזרת של מחירים קצת קשה לדבר כשיש יחידה שהיא מונופול בעניין הזה.

בעניין הרגולציה, אני חוזר בחזרה. הוזכר פה, למעשה באירופה, כעובד בחברת שינדלר, חברה של, בערך, 70,000 עובדים, עם פריסה מאוד מאוד משמעותית באירופה. כמעט כל מה שקורה בחברה, למרות שאנחנו מאוד חזקים באסיה ובהודו, כל מה שקורה בחברה הגלובלית הוא ברוח גבית אירופאית מאוד מאוד כבדה. באירופה יש שני רגולציות, יש את הדירקטיבה למכונות ודירקטיבה למעליות, והדירקטיבה, כמו שמכנה הזכיר פה או מישהו אחר, זו חוקה. והחוקה הזאת מדברת על כל מה שקשור במעליות, לאו דווקא המעליות חדשות, אלא גם במעליות שהן מעליות, בכלל אם ניקח את אורך חיי המוצר, אורך חיי המוצר בקטע הזה של מעלית חדשה הוא מאוד מאוד קצר ואורך החיים של המעלית, וכל מי שכאן יודע שיש לנו מעליות בנות 40 ו-50, וגם לנו בחברת שינדלר אנחנו מטפלים במעליות בנות 40-50 שנים, עם אותה מכונה ואותו לוח פיקוח שעודכן בשנות ה-50' וה-40' וה-60'.

ומה שאנחנו מדברים פה כרגע, באמת עשינו קצת בלבול, מאחר ואין באמת רגולציה כפי שנהוגה באירופה, ואנחנו פה מאמצים, אגב מי שלא יודע איך אנחנו מאמצים תקנים במדינת ישראל, יש ועדה מקצועית שיושבת במכון התקנים ומחליטה אם מאמצים את התקן האירופאי הזה או מאמצים את התקן האירופאי האחר? ואני יכול להגיד לכם בתור אחד שהיה חבר בוועדה הזאת לפני הרבה שנים, העסק לא זורם, ויש הרבה תקנים שלדעתי כאיש מקצוע, בודק מוסמך אגב בהכשרתי, הייתי מהנדס ראשי הרבה שנים, היום סמנכ"ל הנדסה ואני בהחלט מבין במעליות, לא מתבייש להגיד, יש הרבה תקנים אירופאיים שלא אימצנו פה במדינת ישראל.

ואגב, אני טיפה אעשה סדר במה שהיא אמרה קודם, מה שהיא דיברה על 80 ליקויים במעליות, מדובר על תקן EN 81-80 שזה תקן שהאירופאים המציאו על מנת לטפל במעליות מאוד מאוד ישנות, בנות 30, 40 ו-50 שנים. אגב, למה האירופאים החליטו לאמץ את התקן הזה?

היו"ר שלום דנינו :

מה העיקרון? תנסה לתת לנו את השורה הסופית, כי אנחנו מתכנסים לסוף הדיון.

פול פדר :

בשורה התחתונה, אם רוצים לעשות פה שינוי, אז קודם כל צריך להסמיך את הרשות להסמכת מעבדות, המנכ"לית יושבת פה מימיני, וקודם כל לאפשר חופש פעולה גדול יותר במדינת ישראל. ככה לסבר את האוזן באיטליה למשל יש מעל 50 מעבדות מאשרות למעליות, זה דבר אחד.

דבר שני, צריך לאמץ פה את הרגולציה כפי שנהוגה באירופה ולא לקחת חלקים כפי שאנחנו עושים. ומשפט אחרון בעניין חוק מעליות, שזה נושא אחר שגם עליו דובר פה, כמו שאמרתי דיברנו על הרבה נושאים, בעניין חוק המעליות אני חושב שצריך לקיים דיון ספציפי לגבי המסמך הזה שהפיץ משרד העבודה. כי לי יש הרבה מה להגיד, אני יודע שגם ליצרני מעליות אחרים יש הרבה מה להגיד בעניין. וכמו שאמרתי, אני חושב שכדי באמת לעשות סדר פה במדינת ישראל, צריך לאמץ את הרגולציה באירופה כפי שהיא ולא לקחת פיסות ממנה. תודה רבה.

היו"ר שלום דנינו :

חבר הכנסת אילוז?

דן אילוז (הליכוד):

אני אשמח להתייחס לכל מה שנאמר פה, כי נראה לי שבסוף הייתה התחמקות מהשאלה המרכזית שנראה לי שאנחנו צריכים לדון בה, וזה עניין הבדיקות, ולמה יש ריכוזיות בנושא של מי יכול לעשות את הבדיקות האלו? אגב, זה לא נכון רק בתחום של מעליות, זה נכון בהרבה מאוד תחומים שבהם יש מונופול למכון התקנים, זה מייצר מצב שבו מכון התקנים הוא לא רק מגדיר איזה תקן צריך להשתמש בו? אגב, גם אם הוא מאמץ תקינה אירופאית הוא בסוף גם מחליט, כמו ששמענו פה, איזו תקנה טכנית כן לאמץ, איזו לא לאמץ? ובסוף הוא גם זה שבודק את התקינה שהוא בעצמו הגדיר. זה ניגוד עניינים.

כאילו, אם אני מכון התקנים, אני רוצה הכי הרבה תקנים שאפשר כדי אחר כך לעשות הכי הרבה בדיקות שאפשר. עכשיו, אני לא אומר שזה מה שאתם עושים, כי אני באמת מאמין שאתה בן אדם ישר וטוב, אבל אנחנו כאנשים מדיניות צריכים להסתכל על המדיניות לא לפי מי שיושב כרגע, אלא לפי מהי המדיניות הנכונה גם אם יש מישהו שהוא לא בן אדם נכון וטוב שיושב על הכיסא הזה. זה א'.

ב', בנושא של המחירים, יש מונופול כרגע ואומרים לנו זה בסדר שיש מונופול כי המחירים הם לא כאלה גרועים. אז האמת היא שאין דרך לדעת מה המחיר יהיה אם תהיה תחרות, בלי שתהיה תחרות. יכול להיות שהמחירים יהיו הרבה יותר נמוכים, ואני לא מוצא סיבה שלא ניתן למעבדות אחרות, לבודקים אחרים, פה לא מדובר במעבדות בנושא הזה, מדובר בבודקים, לבודקים אחרים שמוסמכים, שעוברים תהליכי הסמכה וכו', לעשות את הבדיקות האלה. חברות חדשות שיקומו, שיתנו את השירות הזה של הבדיקות, תחת רגולציה, כדי שנוכל באמת לבדוק שהם באמת עונים על קריטריונים, ואז אחר כך אנחנו באמת נוכל לראות, לדעתי, הורדה של המחירים בנושא הזה.

ולא ענית על השאלה הזאת בסוף, לא ענית על השאלה למה לא לאפשר לאנשים אחרים גם כן לבצע את הבדיקות האלה? שוב, אנחנו מתמקדים כרגע בנושא של המעליות. אני מכיר שהנושא הזה קיים גם כן בתחומים רבים אחרים.

היו"ר שלום דנינו:

יש פה רשות להסמכת מעבדות?

אתי פלר:

כן אדוני.

היו"ר שלום דנינו:

בבקשה, אנחנו רוצים לשמוע את דעתך.

אתי פלר:

טוב, שמי אתי פלר, אני מנכ"ל הרשות הלאומית להסמכת מעבדות. אנחנו מעורבים מספר לא מבוטל של שנים בכל הנושא הזה של הפיקוח על העבודה בכלל ומעליות בפרט. בעבר פנו מספר מעבדות וביקשו הסמכה אלא שאנחנו, כמוסד ללא מטרות רווח, הבהרנו להם שלנו יש את היכולת לבצע ולבדוק את הכשירות המקצועית שלהם ולתת להם הסמכה, בנושא הזה אנחנו גם נאלץ להביא בודקים מחו"ל בגלל מצב של ניגוד עניינים. אלא שלא ברור האם הרגולטור יכיר בעבודה שלהם. ומשכך, הארגונים האלה בעצם לא נכנסו - - -

היו"ר שלום דנינו:

אז לסכם, יש בכוחכם להסמיך מעבדות שידעו לעשות את העבודה?

אתי פלר:

נכון.

היו"ר שלום דנינו:

וכאן משרד הכלכלה, בבקשה, איך אתם רואים את זה?

איגור דוסקלוביץ:

איגור דוסקלוביץ, ממונה התקינה משרד הכלכלה והתעשייה. קודם כל אנחנו מאשרים מעבדות מאושרות לבדיקת התאמה לתקנים. נכון להיום יש לנו קשר של מעבדות מאושרות. בתחום המעליות, מלבד מכון התקנים, אין לנו אף מעבדה, אבל אנחנו, גם בכוונה בדקתי אחורה, בשנים האחרונות לא הוגשה אף בקשה ממעבדה אחת שאנחנו נכיר אותה כמעבדה מאושרת בתחום בדיקת מעליות. כל מעבדה שתגיע בבקשה לקבל סטטוס מעבדה מאושרת, היא תיבחן בהתאם לקריטריונים שהוגדרו בחוק, ואנחנו נשמח כי אנחנו בעד תחרות בכל תחום.

דן אילוז (הליכוד):

זו אמירה חשובה.

אתי פלר:

אם יורשה לי להסביר.

היו"ר שלום דנינו:

כן בבקשה.

אתי פלר:

אנחנו עובדים בשיתוף פעולה מלא עם הממונה על התקינה.

היו"ר שלום דנינו:

אז איך לא הצלחתם לדבר על העניין שבאו אליך והוא לא יודע כעליהם?

אתי פלר:

משום שהפניה של המעבדות הייתה למפקח עבודה ראשי, ומפקח העבודה הראשי דאז אמר שהוא לא יכיר בעבודה של טרום זמנך. פניה נוספת שהייתה היא של מעבדות מפעל, כאשר גם שם קיבלנו תשובה שלילית, למרות שבמדינת ישראל יש מעבדות מפעל מוסמכות, מוכרו על ידי רגולטורים, לא על ידי הממונה על התקינה. הבולט שבהם זה מעבדות מפעל בתחום הדלק, שמוכרות על ידי הרגולטור הרלוונטי בתחום הדלק.

נקודה נוספת הייתה בעצם ההסמכה של בודקים. אנחנו מנועים על פי חוק, מלעשות תהליך שנקרא personal certification, קרי לתת הסמכה אישית. כן באנו בפתרון שקיים במשרדי ממשלה אחרים כמו במשרד הבריאות, משרד החקלאות ומשרד הגנת הסביבה, שבו בעצם אמרו לבודקים בתחומים השונים, וזה יכול להיות בודקים של מים, שפכים, משחטות, אוויר נקי, ארובות וכדומה.

היו"ר שלום דנינו:

בוא נקצר בבקשה.

אתי פלר:

אמרו להם תתאגדו כעמותה. הרשות תסמיך אתכם כבודקים של העמותה, איך אתם מתחברים ביניכם? זה כבר עניין שלכם, אבל הרשות כן תוכל לבדוק את הפעילות שלכם כבודקים, אלא אם כן תתאגדו כגוף.

היו"ר שלום דנינו:

בוא נקדם את הנושא רגע. איך אתם מקיימים פה, משרד העבודה, הכלכלה והרשות?

אתי פלר:

הלאומית להסמכת מעבדות.

היו"ר שלום דנינו:

להסמכת מעבדות, כן. איך אתם מתחברים? האם משרד הכלכלה יכול להוביל את זה? ונוכל לשמוע מכם?

איגור דוסקלוביץ:

רגולטור מהותי בתחום של המעליות זה משרד העבודה, מנהל הבטיחות.

רו כהן:

רגולטור מהותי של התקנת מעליות מבחינת המבנה שלהם, זה משרד הכלכלה. אני רוצה להתייחס אדוני, ככה.

אתי פלר:

בבקשה, עכשיו הבנת אדוני למה.

רו כהן:

לא אתי חכי, גם לך אני רוצה להגיד כמה דברים.

אתי פלר:

אתה יכול להגיד.

רו כהן:

זה לא אישי, זה דיון פתוח.

היו"ר שלום דנינו:

אה, חברים. בדיוק.

רו כהן:

זה עניין ענייני, כולנו עובדי ציבור אין פה שום דבר אישי.

היו"ר שלום דנינו:

ברוגע.

רו כהן:

אנחנו עשינו בדיקה בדוח הפומבי שפרסמנו לגבי הרגולציה ובסוף נימקנו למה אנחנו רוצים ללכת לכיוון שאנחנו רוצים ללכת בחוק המעליות, בטיוטה. בחנו גם את העניין הזה של הסמכת מעבדות. בחנו את זה, כולל, אגב, עם אחת המעבדות הכי גדולות שיש בעולם, מעבדת TUV, אם היה לי מבטא גרמנית גם הייתי אומרת את זה נכון כי לא אומרים את זה ככה, אבל היא מעבדה שעובדת בכל העולם, כולם מכירים אותה, גם משרד הכלכלה הצליח להביא אותה לארץ, אני לא יודע אם היא התחילה כבר לפעול, אבל אני יודע שכבר הצליחו למשוך ולעניין אותה בשוק הישראלי וטוב שכך, כי היא תהווה תחרות למכון התקנים.

היו"ר שלום דנינו:

תגיע.

רו כהן:

כשאנחנו בעצם מסתכלים איך אנחנו רוצים לעדכן את הרגולציה, אנחנו מסתכלים על שני פרמטרים. א', עד כמה היא תהיה אפקטיבית? אפקטיבית זה לא אומר בנגזרת הראשונה איזה יופי אני אסמיך מעבדה והיא תסמיך את האנשים שלה.

היו"ר שלום דנינו:

אבל למה זה עניין זה שלך לבדוק אפקטיביות?

רו כהן:

אני אחראי על הבטיחות - - - המשרד אחראי על הבטיחות.

היו"ר שלום דנינו:

כן, אבל לא על האפקטיביות של התחרות.

רו כהן:

לא על התחרות, אני ממש לא תחרות. אמרתי, משרד הכלכלה עשה עבודה נהדרת, הביא לפה את TUV, זו התחרות למכון התקנים, ללפחות במעליות ממה שאז קראנו, וטוב מאוד שזה כך, וזה הצעד לתחרות. אנחנו מדברים על בטיחות המשתמש.

היו"ר שלום דנינו:

אבל זה מה זה קשור?

רו כהן:

זה קשור, משום שאם יש לך גופי בדיקה, ובסוף השוק בישראל הוא לא כזה גדול, יהיו לך שניים, שלושה ארבעה גופי בדיקה, וגופי הבדיקה האלה פעם אחת, ותכף נדבר גם על התחרות אתה יודע זו נקודה טובה כי גם את זה בדקנו לא אמורים לבדוק תחרות, ואם פעם אחת הבודקים האלה לא מבצעים את עבודתם.

היו"ר שלום דנינו:

ואחרים, אתה בטוח שיעשו את עבודתם?

רו כהן:

כן.

היו"ר שלום דנינו:

למה?

רו כהן:

כי אנחנו מפקחים עליהם ואנחנו נבקש מהם גם.

היו"ר שלום דנינו:

אז אתה מפקח גם על אלו.

רו כהן:

לא, אני לא יכול לפקח עליהם בצורה הזאת, ואני אסביר בדיוק את הנקודה אדוני. משום שאם אנחנו נותנים, זה מה שהם בעצם מציעים, זה המודל שהם מדברים על האירופה שגם באירופה יש להם ביקורת על המודל הזה, שאם אתה מכשיר גוף שהוא חיצוני ואתה אומר לגוף תשמע אני לא אכפת לי לאיזו רמה של מהנדס אתה בוחר.

אגב, אתה יודע מה קורה בגרמניה? שאלנו אותם, לוקחים מהנדס שסיים עכשיו את האוניברסיטה, מהנדס מכוונות, מעבירים אותו קורס שהוא on the job training כזה, הוא מתלווה לבודק, עושה גם כמה מבחנים עיוניים, אני לא מזלזל בגרמנים, וזהו, בתוך שנה, לא שש שנים, לא 30% נכשלים, הרמה ההנדסית שם לגבי הבדיקות, בטח במבנה הרגולטורי בישראל, היא פחות טובה, ואולי הם יכולים להרשות את זה לעצמם כי יש להם חברות ביטוח וגופים אחרים שנכנסים, כולל אגב, איגודים מקצועיים שמכשירים בתוך עצמם השתלמויות עומק לבודקי, מה שפה לא קורה. פה האיגודים המקצועיים הם בעיקר גופי לובינג.

אני מדבר ככה כי חשוב לי להבין, אנחנו אחראים בסוף ואנחנו רואים את התוצאות של בטיחות ציבור כשהיא משתבשת, ובגלל זה בנפשנו, ובגלל זה כשאני שומע כאלו הערות, זה לא עובר לידי. עכשיו יותר מזה, בואו נדבר על תחרות. אנחנו פנינו לרשות להסמכת מעבדות, אמרנו אני רוצה לדעת את העלויות. תני לי עלויות ותני לי יותר מעלויות, אם את אומרת שאת מפקחת אני רוצה לדעת לכמה את לקחת רישיונות? כי אז זה אפקטיביות גם של הפיקוח. עלויות לא קיבלנו, אלו שבדקנו אותם כי אחר כך שמענו - - -

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

עלויות של מה?

רו כהן:

של להסמיך מעבדה, הרי אם אני "מפריט" את זה, מעביר את זה לרשות אז הרשות לא עובדת בחינם, היא לוקחת כסף על עצם ההסמכה. אתה רוצה לפתוח מעבדה? היא אומרת בסדר, זה מה שאני דורשת, אלו התנאים, בבקשה. אגב נשמח מאוד בוועדה הזאת לקבל, עכשיו, בבקשה, אם יוצא סיכום נשמח מאוד ונבחן את זה גם עניינית, מסמך כתוב עם לוגו כמה העלויות? לא קיבלנו כזה אדוני. זה דבר אחד.

דבר שני, אני רוצה גם מסמך כתוב כמה שינויים ורישיונות לקחתם? היום הרשות להסמכת מעבדות, שמענו פה דוגמאות, אין מצב, אדוני, ואנחנו עוסקים ברגולציה של בטיחות לא מעט שנים, אין מצב שכל החברות האלה שעובדות על פי השיטה המוצעת, עובדות כולן נהדר. כמה לקחו להם את הרישיונות? אם אתה רוצה, אני מוכן להתחייב פה, אנחנו נבדוק את זה, אם יצא פה סיכום שהרשות להסמכת מעבדות מעבירה לנו עלויות וכמה שינויים בפועל בוצעו באיזה חתכים של איזה ענפי משק, נבדוק את זה. כולנו חיים במדינה, גם אני רוצה לשלם פחות על המעלויות בבניין שאני גר, אין פה עניין אישי. אבל הנתונים, אם הם לא קיימים זה לא יהיה.

אתי פלר:

כבודו אני יכולה לענות בבקשה?

היו"ר שלום דנינו:

בקצרה בבקשה, ורק לעניין.

אתי פלר:

לעניין. אין שום בעיה של עלויות, הן מפורסמות באתר האינטרנט.

רו כהן:

אל תשלחי אותי לאתר גם אני יכול.

אתי פלר:

סליחה אני לא הפרעתי לך.

היו"ר שלום דנינו:

סליחה, תאפשר לה.

אתי פלר:

הכל מפורסם באתר האינטרנט של הרשות. 99% מהמסמכים של הרשות מפורסמים. לעניין
השהייה, שלילה.

היו"ר שלום דנינו:

אגב מה עם האחוז האחרון? למה לא?

אתי פלר:

דרישות פנימיות של הממונה על השכר, איך אנחנו קולטים עובדים ואיך אנחנו מבצעים הדרכה
לעובדי רשות לא מפורסם. אבל כל שאר הנהלים מפורסמים, דו לשוני. מחירון הרשות מפורסם. השהייה,
שלילה, הסרת הסמכה, אני חושבת שאנחנו בין הגופים היחידים במדינה שמפרסמים שנה אחורה למי
שללנו - - -

היו"ר שלום דנינו:

טוב, חברים. אם הרעיון הוא לפתח מעבדות, אז המציאות תכתוב את התחרות ולא מראש ולא
תעריפים שמוכתבים. ועדת הכלכלה, משרד הכלכלה, אתה מוכן להוביל את הבחינה הזאת?

איגור דוסקלוביץ:

לעניין הבחינה ואימוץ רגולציה אירופאית בתחום של המעליות, אנחנו בהחלט מובילים את הקו,
זו המדיניות של המשרד.

היו"ר שלום דנינו:

והסמכה של מתחרים? בוא נתחיל עם מעבדה אחת שתיים.

איגור דוסקלוביץ:

לעניין אישור מעבדות, בהחלט אני אומר, זו המדיניות שלנו. אנחנו מעודדים כל מעבדה שתיכנס
לתחום ותקבל את האישור.

היו"ר שלום דנינו:

משרד הכלכלה יכול להוביל כזה דיון? או שנצטרך לעשות אותו פה?

איגור דוסקלוביץ:

בהחלט אנחנו יכולים לפנות למעבדות ומי שמעוניין.

היו"ר שלום דנינו:

ביחד עם משרד העבודה והרווחה?

איגור דוסקלוביץ:

רגע, צריך להפריד בין שני דברים. אנחנו כרגע דיברנו על הנושא של אישור מעבדות. זה למעשה מעבדות שעושות את הבדיקה הראשונה והאישור הראשוני של המעלית, זה פן אחד. בנוסף לזה דיברו על הנושא של בודקים מוסכמים, הסמכת בודקים מוסכמים שהם פועלים בתחום, אחר כך בשימוש המעלית, כדי לתת אישור תקופתי בכל חצי שנה, זה סיפור אחר לגמרי וזה באמת בשדה של משרד העבודה, כי אלו בודקים מטעמו.

היו"ר שלום דנינו:

אז אני שואל עוד פעם, אתה יכול להוביל את הדיון הזה?

איגור דוסקלוביץ:

--- אישור מעבדות זו המדיניות שלנו, כל הזמן מעודדים, מי שמעוניין להיכנס אנחנו נשמח לפנות גם בקול קורא.

היו"ר שלום דנינו:

כמה זמן אתה חושב שתוכל לבוא ולדווח לוועדה?

איגור דוסקלוביץ:

זה עניין עסקי של המעבדות. אנחנו יכולים לבוא ולעודד שייכנסו לשוק של המעבדות ותעשו תחרות, אבל זה עניין עסקי. המעבדה צריכה ---

היו"ר שלום דנינו:

אבל היא טוענת שהאנשים לא פונים ולא מבקשים כי אתם לא מאשרים בסופו של דבר.

איגור דוסקלוביץ:

שניה, אנחנו מאשרים מעבדות בהתאם לכללי, לא באוויר. אני אתן דוגמה רגע שניה. המעבדה לא יכולה להיות מעבדה תלויה.

היו"ר שלום דנינו:

אני אומר בהנחה והמעבדה עומדת בכל התנאים, לא הביאו מוכר בנות לבדוק מעלית. ברור. כמה זמן ייקח לכם רגע לבחון את זה ולבוא עם אישור עקרוני של רגולציה, להגיד אנחנו הלכים לאשר פתיחה של מעבדה או שתיים בשלב הראשון?

איגור דוסקלוביץ:

יש לנו את כל הנהלים, יש לנו את כל האורות, הכל מוכן ושקוף לציבור ונמצא באתר. כל מעבדה שמעוניינת להיכנס לתחום מוזמנת.

היו"ר שלום דנינו:

היא יכולה?

איגור דוסקלוביץ:

בוודאי, כבר היום.

היו"ר שלום דנינו:

אוקיי. ואתם יכולים להסמך?

אתי פלר :

אנחנו יכולים להסמיך. אנחנו מחויבים לתת לכל מעבדה שמגישה, בתוך ששה חודשים לבצע מבדק. למה? משום שבעניין הזה אנחנו צריכים להביא בודק מחו"ל, אף יועץ בישראל לא יכול לבצע את המבדק כי הוא נמצא בניגוד עניינים. אז להערכתך, להיות ריאליים, אם מישהו אפילו יגיש מחר בבוקר, זה עניין של עד שנה שהוא יהיה מוסמך.

היו"ר שלום דנינו :

ואתם תתחילו את התהליך הזה?

אתי פלר :

אנחנו כבר התחלנו בעבר את התהליך. הממונה על התקינה יודע, היה פה גם בודק, היו גם מעבדות. אם הן יחליטו להגיש את עצמן שוב, אין שום בעיה לפתוח את הנושא מחדש.

היו"ר שלום דנינו :

כן?

רו כהן :

הבהרה, ונתון נוסף. קודם כל אני לא יודע אם יש פה איזשהו בלבול אבל לי חשוב לומר את זה. צריך להבחין בין העניין של מכון התקנים והתחרות לו על ההתקנה לבין הבדיקות התקופתיות, בסדר?

היו"ר שלום דנינו :

בין ההתקנה הראשונה לבין הבוחנים במהלך הדרך.

רו כהן :

כן, אני ל איודע למה התייחס הממונה על התקינה. אני לרגע הבנתי שהוא התייחס - - -

היו"ר שלום דנינו :

לא, הוא הבחין נכון, הוא אמר שהבוחנים הם באחריותך והתקינה הראשונה זה באחריותו ואפשר לפתוח מעבדה.

רו כהן :

נכון.

היו"ר שלום דנינו :

הדברים ברורים, חבל.

רו כהן :

אני לא אנאם, רק משפט. נתון נוסף מאחר וזאת ועדת כלכלה. היום בודק מוסמך שמגיע לבדיקה התקופתית אם אתה גר בבניין והוא בודק לך את המעלית, גובה סביב ה-300 שקלים.

היו"ר שלום דנינו :

אני לא רוצה להיכנס לזה רגע, בבקשה. אני רוצה למצות פה את הדיון למשהו תכליתי, ולהתחיל איזשהו תהליך של תחרות. אני עוזב את שיפוץ המעליות, אני רוצה רק לגעת, איפה איש חברות הביטוח? נעלם? הוא ישב פה.

קריאה:

הוא היה צריך ללכת לוועדת הכספים והוא לא ראה שהנושא עלה.

היו"ר שלום דנינו:

הנושא עלה רק אמרנו שנגיע אליו בסוף, שחברות הביטוח לא ממהרות לבטח, ניסיתי להבין את המניע, ולמה הפוליסות מתייקרות כל כך הרבה? אז אני רוצה רגע לסכם, אתה משרד הכלכלה.

ודיע עואד:

סליחה אני יכול להתייחס שניה לעניין הבטוחי?

היו"ר שלום דנינו:

רק נשלים, שוק ההון יש לי עניין איתכם. אפשר לסמוך עליכם. איך אנחנו מקדמים את זה? אתה יכול לתת לי עצה?

איגור דוסקלוביץ:

אנחנו למעשה יכולים לפרסם קול קורא למעבדות שמעוניינות לקבל סטטוס מעבדה מאושרת לבדיקת מעליות, לעודד שתיכנס.

היו"ר שלום דנינו:

ועל הבסיס של קול הקורא הזה את יכולה להמשיך את התהליך?

קריאה:

אני מתחילה.

היו"ר שלום דנינו:

מתחילה? מתי אתם חושבים ששווה לנו להיפגש עוד פעם ולראות שזה התחיל?

איגור דוסקלוביץ:

אנחנו יכולים לתת דיווח, נניח, בתוך חצי שנה. כמה מעבדות ניגשו וביקשו לקבל סטטוס ומה הסטטוס שלהן?

היו"ר שלום דנינו:

אוקיי, אם אנחנו נעשה את המדרגה הראשונה הזאת, אנחנו נתקדם אחרי זה גם לבוחנים ועד אז, אני חושב שגם משרד הרווחה, - - - המים, העבודה יהיה יותר רגוע. ועכשיו לביטוח.

ודיע עואד:

אז אדוני אני אתייחס בקצרה, ודיע עואד, מנהל מחלקת ביטוח חברות ברשות שוק ההון. את האמת, הרושם שאני מקבל כאן בדיון, שבעצם מדובר כאן בענף שהוא לא מוסדר. לפני הדיון עשיתי בדיקה בשוק, אמנם יש חברות ביטוח שמציעות ביטוח, בעצם מדברים על ביטוח אחריות מקצועית למתקיני או בודקי מעליות, יש היצע בשוק, אבל צריך להבין שהענף הזה, טמון בו סיכון, ובהתאם גם הפרמיה נקבעת בהתאם לסיכון הטמון בענף הזה. עכשיו, מה שאני מבין מהדיון, שמדובר - - -

היו"ר שלום דנינו:

סליחה, תסביר לי איך יכול להיות סיכון כשמכון התקנים בודק את המעבדות של אירופה, ואחרי זה באים משרד הרווחה עם המומחים, כאילו, איך נוצרים סיכונים עם כל המערכת בקרה הזאת שעולה הרבה כסף מסביב?

ודיע עואד :

הסיכון נוצר מהיסטורית התביעות, תאונות שהיו, תביעות של הפוליסות האלה. זה אחד. דבר שני, גם שמעתי עכשיו בדיון סקירה שחלק מהליקויים לא מתוקנים.

היו"ר שלום דנינו :

משרד העובדה, אני אומר שהוא אמר שזה לא נכון, הוא מקבל תזכיר והוא אפילו משבית מעלית באופן מיידי אם יש בה סכנה בטיחותית.

ודיע עואד :

שאלת ספציפית לגבי הסיכון. חברות הביטוח מנהלות את הסיכון שלהן בהתאם לניסיון העבר. וצריך להבין, מדובר כאן בענף שהוא ענף חבויות, ביטוח חבויות, צריך להבין שגם מאחורי הפוליסות האלה עומדים מפתחי משנה מחו"ל, זאת אומרת חברת הביטוח לפעמים משמשת גם פרונטנג לחברת ביטוח מחו"ל.

זאת אומרת יש את הניסיון גם של הענף הספציפי מה שקורה בעולם, ועם מה שקורה אצלנו בארץ, וכך הן מנהלות את הסיכון. עכשיו, מבדיקה שלי, שחברות הביטוח בעצם קובעות את הפרמיה לפי היקף הפעילות של אותו מתקין, בודק של אותה חברה, ובהתאם גם נקבעת פרמיה. ולכן יש שינוי גם בגובה הפרמיה בין החברות השונות.

היו"ר שלום דנינו :

טוב, תראה, מה שאתה עכשיו אומר לי זה את הנוסחה הבסיסי של ביטוח, ובסדר זה נכון לגבי רכב, בית אש וכל השאר. אנחנו מבקשים לדעת באמת שאתה בוחן את הדברים, רואה את רמת הסיכון, רואה את רמת הפרמיה, מתי נוכל לקבל דו"ח לוועדה אם המחירים סבירים שהם עומדים באמת ברמת הסיכון או שהמחיר מופרז?

ודיע עואד :

שוב אדוני אני מחדד את העניין הזה של הסיכון. מדובר כאן בפוליסות של ביטוח חבויות, אחריות מקצועית. חברת הביטוח, כשהיא רוצה לקבוע פרמיה עבור הסיכון שהיא מבטחת, היא לוקחת את ניסיון התביעות.

היו"ר שלום דנינו :

אבל אתה אומר כזה דבר, אני סומך על חברת הביטוח שהיא עשתה את הבדיקה וגבתה את המחיר הנכון.

ודיע עואד :

לא לא אמרתי.

היו"ר שלום דנינו :

אז איך אתה בודק שאלו באמת לא מחירים מופרזים? זה מה שמעניין אותנו פה בוועדה. כי הכל מתגלגל בסוף ליוקר המחיה, ומה שאנחנו עכשיו פה משקיעים זמן זה רק לראות איך אנחנו מורידים את יוקר המחיר אפילו ב-10 שקלים. לנו זה שווה לשבת פה.

ודיע עואד :

שוב אני אומר, לרשות שוק ההון בעבר לא קיבלנו שום פניה לעניין גובה.

היו"ר שלום דנינו :

אז הנה, עכשיו קיבלנו. ומתי נדע?

ודיע עואד:

אז אני אומר, אני רוצה להבין איזה מחירים משלמים היום? לגבי פניה רשימת שתתאר את העניין הזה של הנתונים, ואנחנו נבדוק את זה.

היו"ר שלום דנינו:

אוקיי. אז איך אנחנו מעבירים את התלוונות המסודרות? להגיד פוליסה אפס תביעות ב-10 השנים האחרונות.

אורן נוימן:

הם בוחנים אותנו לפי הרווח השנתי שלנו, לא לפי כמה מעליות יש לנו, כמה דברים יש לנו. אם יש לי מחסן ב-5 מיליון שקלים הם גם לוקחים את זה.

היו"ר שלום דנינו:

אוקיי.

ודיע עואד:

כי אתה תרצה לבטח את הפעילות שלך, אתה רוצה להיות מכוסה בפוליסת אחריות מקצועית.

אורן נוימן:

בסדר אבל אנחנו עושים כמה ביטוחים, הביטוחים שלנו מסתכמים במאות אלפי שקלים, לא בעשרות.

ודיע עואד:

אז תחיד את השאלה, אתה מדבר על אחריות מקצועית של מתקיני - - - ?

היו"ר שלום דנינו:

הוא צודק, צריך פה רגע לחדד, אם זה על ציוד כללי זה לא מעניין אותם. עכשיו, אם הרווח שלהם כזה גדול, למה שלא יבטחו? כאילו יש פה איזו סתירה שאני לא מצליח לעלות עליה.

אורן נוימן:

אנחנו גם לא יודעים למה. פשוט יש איזה שתי חברות או שלוש חברות שמבטחות, והן עושות מה שהן רוצות, הן גובות סכומים מאוד מאוד גבוהים.

היו"ר שלום דנינו:

אתם יכולים רגע להציג איזה מסמך עמדה מסודר?

אורן נוימן:

לי אין מסמך, דני?

היו"ר שלום דנינו:

לא, לכתוב אותו. תייצר את המסמך, תעבירו לרשות ההון.

ודיע עואד :

וגם היסטורית תביעות. אם אתה מבוטח בחברה מסוימת, אז אתה יכול לקבל גם כלקוח שלה את היסטורית התביעות. כמה תבעת? כמה סכומים שולמו? קצת לתת לנו רגע מבחינה מספרית.

היו"ר שלום דנינו :

וקח חמש שנים, שלוש שנים, עשור.

אורן נוימן :

אנחנו נעשה לך מסמך.

דניאל נשנז :

אני חושב שאי אפשר לצייר או לצבוע את התאונות והסיכונים במעליות כמו בתאונות דרכים.

היו"ר שלום דנינו :

לא דני, אבל יש נתונים.

דניאל נשנז :

אין הרבה תאונות בדבר הזה

היו"ר שלום דנינו :

אם אתם באים ואומרים בעשר השנים האחרונות, החברה שלי שילמה 10 מיליון והיה לי אפס תביעות, נשמע שזה מופרז ומוגזם. אז הוא יכול לבחון את זה שזה לא עומד בנוסחה של רמת הסיכון. אבל צריך רגע להביא קצת מספרים. אם התביעות הן באמת ענקיות ויקרות מאוד, ואתם משלמים בהתאם.

ודיע עואד :

ואדוני צריך גם לזכור נקודה מאוד חשובה. תלוי לאיזה ענף מקצועי אתה משווה את הפעילות שלכם, שוב, להסתכל על הענף כענף, כמה סיכון טמון בו?

אורן נוימן :

כמה תאונות שמעת בשנה האחרונה?

ודיע עואד :

מה זאת אומרת שמעת? צריך לדעת נתונים, זה לא עניין של לשמוע פרסומים.

היו"ר שלום דנינו :

חברים, אתם תציגו נייר שנתקדם גם בעניין של הביטוח?

אורן נוימן :

כן כן.

היו"ר שלום דנינו :

אם צריך, נקיים דיון קטן בסדר?

אורן נוימן :

אנחנו מבקשים מהם גם להציג את הנתונים שלהם, כמה הם אספו מאיתנו וכמה הם שילמו?

היו"ר שלום דנינו:

גם אתה תקבל מחברות הביטוח על הנושא בסדר?

ודיע עואד:

אפשר לעשות בדיקה.

היו"ר שלום דנינו:

איך את מציעה, ד"ר חנוכה?

ד"ר עידית חנוכה:

אם הם צריכים סיוע שלנו להעביר את המידע לרשות שוק ההון, שיעבירו אלינו ואנחנו נעביר לרשות שוק ההון.

היו"ר שלום דנינו:

ואיך את מציעה שאנחנו נקבל תשובות גם מרשות ההון וגם מהחבריה של הביטוח?

ד"ר עידית חנוכה:

לכמה זמן אתם זקוקים, רשות שוק ההון?

ודיע עואד:

שוב, זה תלוי בנתונים שנקבל. קודם כל בואו נראה את הנתונים, נעבור על הנתונים, שיעבירו לנו את הפניה המסודרת הרשמית, ונעשה בדיקה מול חברות הביטוח.

ד"ר עידית חנוכה:

חודש-חודשיים?

היו"ר שלום דנינו:

ולשכת המסחר, אתם רוצים להיות מעורבים בעניין?

קריאה:

אנחנו נבדוק.

היו"ר שלום דנינו:

ואתה מה אמרת שאת?

קריאה:

איגוד התעשיינים.

היו"ר שלום דנינו:

אתה מייצג את החבר'ה האלה, לא טעיתי. אז אתה יכול מצידך רגע לאסוף את הנתונים האלה, כי אתם יותר מסודרים זה לא פרטי, של כל האיגוד, כמה שולמו לביטוח וכמה תביעות תבעו? שני נתונים בסיסיים.

גיל רגב:

אני אבדוק עם החברות על המידע הזה

היו"ר שלום דנינו:

זה חשוב. ואתה תבדוק גם, רשות ההון, למה חברות הביטוח לא ממהרות לבטח אוקיי? אז בעניין הזה אפשר לסגור חודשיים לקבל נתונים?

דניאל נשנז:

אפשר. עכשיו מה לגבי סירוב חברות לבטח? מה עושים איתם?

היו"ר שלום דנינו:

זה חלק מהעניין.

ודיע עואד:

אז אני אתייחס גם לנקודה הזאת, צריך לזכור גם, חברות הביטוח הן גופים עסקיים פרטיים, אמנם הם קיבלו רישיון מרשות שוק ההון לפעול בארץ, אבל בסופו של דבר הם בוחנים את הסיכונים שלהם. זאת אומרת, אנחנו גם כרשות, באופן כללי אני אגיד את זה, אנחנו לא יכולים לחייב חברת ביטוח -

היו"ר שלום דנינו:

בוודאי שאתה יכול לחייב.

ודיע עואד:

- - להיכנס לענף מסוים.

היו"ר שלום דנינו:

בוודאי שאתה יכול לחייב. חייב שתהיה פה תחרות ושיהיו חברות שמבטחות. בשביל זה הן מקבלות רישיון, הן לא יכולות לבטח רק מה שטוב להן.

ודיע עואד:

בוודאי אנחנו מעודדים תחרות, אנחנו מעודדים כמה שיותר כניסה של חברות ביטוח.

היו"ר שלום דנינו:

ואתם חייבים לבטח בעיקר את כל ענפי השירותים האלה, שהם יעבדו בבטחה ולא בסכומים מופרזים ומוגזמים. מה זאת אומרת זה לא בסמכותנו? זה בדיוק, בנו אתכם למשימות האלה.

היו"ר שלום דנינו:

לחייב את חברות הביטוח לבטח כל ענף שהוא?

היו"ר שלום דנינו:

כן. אם אין שם תחרות ואין מספיק חברות, כן בטח.

ודיע עואד:

שוב, אנחנו בעד ומעודדים תחרות וכניסה של שחקנים נוספים בכל תחום.

היו"ר שלום דנינו:

וצריך לראות שכל הענפים מבוטחים, כל הענפים. ואם זה פרוטקשן ששורפים אסמים ועסקים וחברות הביטוח בורחות, שם המדינה צריכה לבטח בעצמה. אבל בוודאי שזה תפקידנו.

ודיע עואד:

אז נכון, זו גם אופציה.

היו"ר שלום דנינו:

מה אנחנו אומרים להם? תעשו מה שאתם רוצים? תרוויחו איפה שאתם רוצים? הם צריכים לתת שירות להכל. זה מה שהם מבקשים מרשות הדואר, להגיע לכל יישוב, לכל מושב, והחברות הפרטיות מפיצות בתל אביב.

ודיע עואד:

שוב אדוני אני מתייחס לשאלה לעניין למה חברות הביטוח מסרבות למכור בענף הזה? שוב אני אומר כי חברות הביטוח בסופו של דבר מנהלות את הסיכון שלהן.

היו"ר שלום דנינו:

אני מבין את עניין הסיכון, לא אמרתי שייקחו סיכון.

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

החברות יכולות להחליט שהן לא מספקות ביטוח בענף מסוים, יש לחברות ביטוח את הכוח להחליט כזה דבר?

ודיע עואד:

כן, חברת ביטוח יכולה לנהל את הסיכון שלה ולבחור שהיא לא מוכרת פוליסות בענף מסוים, שהוא מספיק מסוכן מבחינתה, שהוא לא רווחי, לא עסקי, ואז היא לא מוכרת, נכון.

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

ולנו כמדינה אין שום אמירה בדבר הזה?

ודיע עואד:

לחייב את חברות הביטוח?

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

אני שואל ששאלה.

ודיע עואד:

לא, לחייב.

אליהו ברוכי (יהדות התורה):

ואמירה אחרת?

ודיע עואד:

אנחנו כרשות שוק ההון אנחנו ודאי בעד ומעודדים כניסה של שחקנים חדשים בכל ענף, זה רלוונטי לכל התחומים בכל המקצועות. אבל שוב, לא בכל ענף כל חברות הביטוח שפועלות בענף ויש להן רישיון מוכרות פוליסות לכל הענפים שקיימים, לכל המקצועות. זאת התשובה.

היו"ר שלום דנינו:

טוב, אני רוצה לסכם כמה דברים מעבר למה שכתבנו בפרוטוקול. תוך חודשיים נקבל התייחסות של רשות ההון, זה זמן סביר?

ודיע עואד:

כן, בהתאם לנתונים שיועברו.

היו"ר שלום דנינו:

משרד הכלכלה אתה מוציא קול קורא לעידוד מעבדות ואת תסמיכי לנו מעבדות בעקבות קול הקורא?

אתי פלר:

אני אסמך ואמרתי זה עד שנה להשלמה, תלוי במעבדה.

היו"ר שלום דנינו:

אז בתוך חצי שנה נוכל לקבל דיווח אמצע כזה, מה קורה?

אתי פלר:

כן.

היו"ר שלום דנינו:

אוקיי. ומכון תקנים, אני מקבל את ההערה שצריך לאמץ את כל הרגולציה בשלמותה, של השוק האירופאי מה המשמעות של זה? ומה אתה חושב?

מיכאל סויססא:

אני לא חושב שזה מהלך כל כך פשוט.

היו"ר שלום דנינו:

לא מהלך פשוט?

מיכאל סויססא:

זו חקיקה.

היו"ר שלום דנינו:

אז בוא נסכם שזה מהלך מסובך. ואיך עושים אותו?

מיכאל סויססא:

זה לא נוגע כבר למכון. אנחנו יכולים, למרות שאני חייב לתקן פה, אבל הוא לא נמצא, זו ועדה ציבורי. זה לא שמכון התקנים מחליט מה עושים וזה נעשה.

היו"ר שלום דנינו:

אתה אמרת שאתם התחלתם באימוץ התקנות ויוזמים.

מיכאל סויססא:

נכון, אנחנו יוזמים, אני יכול לזום, אבל הוועדה יכולה לאשר או לא. כדי שתאומץ חקיקה אירופאית כמערת רגולטורית בישראל, זה לא העבודה של המכון.

היו"ר שלום דנינו:

אני חוזר למשרד הכלכלה, אתם יכולים להיכנס לזה?

איגור דוסקלוביץ:

המשרד שלנו בדיוק נמצא בימים אלה בבחינה איך הם מאמצים מבנה רגולטורי אירופאי, לרבות רגולציה טכנית. זה סיפור מורכב, אנחנו דנים על זה כי אנחנו בהחלט חושבים שזה מנגנון נכון וטוב, אבל זה לא תהליך שהוא מהיום למחר, זה תהליך שלוקח זמן.

היו"ר שלום דנינו:

כמה זמן?

איגור דוסקלוביץ:

אנחנו בדיוק נמצאים בדיונים האלה בתוך המשרד.

היו"ר שלום דנינו:

מה ההערכה שלכם? אם אנחנו רוצים להמשיך ולעקוב פה באמת אחרי כל הרגולציות האירופאיות בעניין הזה ספציפית של מעליות, מה ההערכה שלכם?

איגור דוסקלוביץ:

בעניין הספציפי של המעליות אז יש תהליכי אמצע, מה שנקרא לא תהליכים קריטיים, כמו שנניח נכון להיום, אומצו בתקן למעליות דירקטיבה אירופאית למעליות עם שינויים בהתאמה, אפשר לייצר מנגנון דומה לאמץ את הדירקטיבה למשינרי שתתן מענה למעלונים. אפשר לעשות דבר כזה.

קריאה:

זו בדיוק היוזמה שאנחנו עושים.

איגור דוסקלוביץ:

כן, זה בדיוק מה שהם עושים, זה בתחום הזה. אבל מבחינה כללית עכשיו לבוא ולשנות את כל הרגולציה הטכנית במדינה ולאמץ את המבנה הרגולטורי, או להישען על המבנה הרגולטורי האירופאי, זה ייקח זמן, זה גם כנסת, זה חקיקה, זה תהליכים מאוד מורכבים, והרבה מאוד רגולטורים קשורים לזה לכן אני לא יכול לבוא עכשיו להגיד כמה זמן זה ייקח ואיזו החלטה בסוף תתקבל?

היו"ר שלום דנינו:

לא, ההחלטה שתתקבל אנחנו לא יודעים, אבל זה תהליך שייקח לכם חצי שנה-שנה?

איגור דוסקלוביץ:

לקבל החלטה מקצועית בהחלט, אבל ליישם את זה, זה יכול לקחת המון המון זמן. אני לא יכול לשלוט בזמן פה.

היו"ר שלום דנינו:

שאלה אחרונה, ובזה נסכם את הדיון, למכון התקנים. הנושא הזה שכל חברה בונה מעגלים אלקטרוניים שסוגרת בעצם את התחרות בפניה, האם מכון התקנים יכול להתערב בזה שלא יהיו מעגלים סגורים?

יוסי יהודיין:

יש פרוטוקול פתוח שנקרא CANopen האם אתם בעד לאמץ את הפרוטוקול הזה

היו"ר שלום דנינו:

מה זה הפרוטוקול? אני לא יודע עליו.

יוסי יהודיין:

זה פרוטוקול פתוח, שאימצו אותו, ההתחלה שלו היא על ידי חברת בוש בגרמניה והוא אומץ על ידי מספר חברות באירופה. ואז בעצם כולם מדברים עם לכולם. אתה יכול לקנות כרטיס פיקוד של יצרן גרמני ומראה קומות של יצרן אחר, מאיטליה, והם ידברו אחד עם השני.

מיכאל סויססא:

אני חייב להגיד שאני לא מכיר את מה שיוסי מדבר. אני יודע שגופים באירופה, גופים ציבוריים מחליטים שהם עובדים עם open source, זאת אומרת שהציוד הוא כזה שכל חברה יכולה לגשת אליו. מדברים על בתי חולים, על בתי ספר, על מוסדות ציבור, אבל זה לא מוגבל לבתים פרטיים. אני מכיר חברות שעושות את זה, אבל זה צריך לבוא דרך חקיקה, שזה באמת מה שהדרישה הלאומית צריכה להיות. אני לא מכיר שעושים את זה בבתי פרטיים.

היו"ר שלום דנינו:

לאו דווקא בתים פרטיים.

מיכאל סויססא:

בתים פרטיים הכוונה שלי בניינים.

היו"ר שלום דנינו:

אוקיי, המעליות. אתם יכולים לקחת על עצמכם לגבש הצעת חוק בדבר הזה? שנדע שמגיעים ציודים ולא סגורים בעצם תחרות בזה שיש מעגל אלקטרוני ייחודי לכל חברה?

אילנה מזרחי:

אפשר להגיב לדבר הזה?

היו"ר שלום דנינו:

כן.

אילנה מזרחי:

עורכת דין אילנה מזרחי מהרשות להגנת הצרכן.

היו"ר שלום דנינו:

שלום לך, את הכי חשובה פה.

אילנה מזרחי:

חיכיתי שזה יהיה רלוונטי אלינו. חיכיתי בסבלנות אבל זה הגיע. הרשות להגנת הצרכן מקדמת תקנות במקביל לחקיקה שמבוצעת בנושא של בטיחות במעליות, אז בעצם ההוראות הצרכניות אמורות להיות מוסדרות אצלנו בתקנות, וזה תהליך שאמור להיות ביחד, כיוון שכל החקיקה הזאת, כל המארג הזה בעתם מחליף את צו הפיקוח על מצרכים ושירותים שנוגע למעליות ולמעלונים. ושם יש באמת הוראות שחלקן נוגעות בדיוק לדבר הזה, שבעצם מחייבות את נותני שירותי המעליות לספק חלקי חילוף גם למקומות אחרים שהם לא מספקות את השירות לגביהם. כל עוד מתקין מעלית נותן שירות למעלית.

היו"ר שלום דנינו:

אני לא חושב שזה יפתור את הבעיה. סליחה שאני מפסיק אותך. כי את דמי הגביה, במקום לגבות מהצרכן הסופי הוא יגבה מהמתווך. אז אני חושב שצריך לפתוח את זה במהות שלו, שלא יהיו מעגלים חוסמים תחרות, כי זה מתחיל שם, בטריקים האלה, אם אני מבין נכון.

דניאל נשנז:

אבל זה לא בסמכות התקנים, הדברים האלה. מכון התקנים נועד לבדוק מעליות וזה מה שראש ענף מעליות - - -

היו"ר שלום דנינו:

ברור, אבל אני אומר - - -

דניאל נשנז:

מה שהיא מתכוונת זה שמגיעים חברות בלעדיות, יש 4-5 חברות מובילות בארץ, היא מביאה את הציוד שלה. למשל שינדלר יש לה ביוניק 5, אני יכול לגעת בביוניק 5, הם למדו את זה שעדן מעליות ועוד עשרות כאלה לוקחים להם מעליות, הם עברו לביוניק 7, ביוניק 7 אני לא מסוגל, פונים אליי אנשים לדוגמה 1800-2000 שקלים, שאותם צריך לתחזק ב-500-600 שקלים. למה יש נעילות? זו הכוונה. מכון התקנים לא מעורב פה.

היו"ר שלום דנינו:

ברור לי, אבל אם התקינה שיש שזה פתוח.

דניאל נשנז:

זה רשות התחרות צריכה להתערב ולהגיד מה קורה.

אילנה מזרחי:

אנחנו ניסינו להתמודד על השאלות האלה בתקנות ואפשר לשבת ביחד ולחשוב על עוד השלמות שנדרשות אבל יש התייחסות. מה שאני דיברתי עליו הוא נותן ביטוי להוראה אחת שקבועה בתקנות, אבל יש הוראות נוספות בחוק, מדברים גם על המחיר, גם על האופן, גם על הזמן שבו יצטרכו לספק את החלקים. האלה. ואני חושבת שגם אם זה לא נותן מענה שלם, זה בטח נותן מענה.

היו"ר שלום דנינו:

לא, זאת לא הגישה. אנחנו רוצים לפתור את הבעיה. אז לא להגיד אם לא נותן מענה שלם, אז אנחנו נסתפק בזה.

אילנה מזרחי:

לא, סליחה אז אני אסביר את עצמי שוב. כל מה שאני אומרת שיש תקנות ואנחנו מוכנים לשבת ולנסות לסייע, לשפצר אותן עוד ולהוסיף מה שצריך בסדר?

היו"ר שלום דנינו:

אוקיי זה יותר טוב. אז איך אנחנו עובדים על זה? הוא הציע, הוא אומר פה שאפשר לאמץ.

יוסי יהודיין:

יש פרוטוקול מוכן, אירופאי.

היו"ר שלום דנינו:

אתה יכול להעביר גם לנו וגם?

אילנה מזרחי:

אנחנו נשמח לקבל ממי שיש לו.

היו"ר שלום דנינו:

כי אתם חייבים לבנות בחוק שאתם עכשיו מטפלים בו, אתם חייבים לבנות את זה מהיסוד שזה פתוח לכל אחד עם תחרות של חברה אחרת. זה לא חלקי חילוף של אוטו. אוקיי? זה החשוב. כי זה לא יעזור שלשינדלר יהיו מתווכים.

אילנה מזרחי:

אז אנחנו נעשה את הבדיקות שלנו, שוב בהתאם לדברים ששמעתי כאן וכתבתי לי את אותם דברים שהיו רלוונטיים, אם יש כאן גורמים שיודעים להמציא לוועדה מסמכים שיכולים לסייע לנו אז אנחנו נשמח לקבל אותם דרך הוועדה, ונתקדם משם.

היו"ר שלום דנינו:

אתה לוקח את זה על עצמך?

קריאה:

כן.

היו"ר שלום דנינו:

אתה תחליף איתה גם טלפונים?

קריאה:

כן.

היו"ר שלום דנינו:

בסדר, מיד בתום הדין. אוקיי? ותערבו את הוועדה תשתפו אותנו.

גיל רגב:

אנחנו כמובן גם נהיה חלק מזה. תודה.

היו"ר שלום דנינו:

יופי, בסדר. אנחנו יכולים לסגור את הדין? או שיש עוד משהו חשוב למישהו? בבקשה שינדלר.

פול פדר :

דובר פה על חוק המעליות, שזה דיון נפרד. הייתי שמח אם היינו עושים דיון רק בעניין הזה, כי אני יודע שליצרני המעליות, ולהרבה אנשים שעוסקים במלאכה יש הרבה מה להגיד בעניין הזה. אני יודע שהועבר בקריאה ראשונה ב-2017.

ד"ר עידית חנוכה :

מדובר בחוק שלא נמצא כרגע למיטב ידיעתי כרגע בכנסת, יתקן אותי נציג משרד העבודה.

היו"ר שלום דנינו :

הוא יגיע לוועדה אחרת.

ד"ר עידית חנוכה :

-- של ועדת העבודה.

רו כהן :

לגמרי, והתהליך אגב, הוא תהליך שקוף, זה יגיע גם לדיונים פה.

היו"ר שלום דנינו :

לא, לא אצלנו. אתם תהיו בטח בוועדת העבודה והרווחה.

דניאל נשנז :

לגבי חוק המעלית, אני חושב שהם היום די פיירים והפיצו את החוק הזה. הם קיבלו מאתנו המון הערות ובקשות ושינויים והתייעצו איתנו, ומי שהוביל את זה היה רובי מושייב והשאיר את הדלת פתוחה לכל מי שרוצה להעיר הערות שם, לא היה שם מכשול או משהו.

היו"ר שלום דנינו :

יפה . חברים בזה תם הדיון, אנחנו סוגרים אותו. תודה רבה לכם חברים.

הישיבה ננעלה בשעה 12:30.