

צ. פ. ע חברה בע"מ

ריכוז ממצאים

בסוף 1973 רכשה צ. פ. ע. חברה בע"מ - חברה ממשלתית שלא הייתה פעילה שנים מספר - 121 כלי רכב כבדים ו-104 נגררים. כלי רכב אלה יועדו לצורכי הובלות המשק האזרחי בשעת חירום (מל"ח), והם היוו את מחסן החירום שעמד רק לרשות מל"ח.

א. בדצמבר 1989 התפטר יו"ר הדירקטוריון מתפקידו ומאז לא מונה אחר תחתיו; מאפריל 1990 לא קוימו ישיבות דירקטוריון, הואיל ופג תוקף מינוים של מרבית חבריו; אסיפה כללית שנתית של החברה לא כונסה במשך שנתיים. מפני שהממשלה לא מינתה את נציגיה לאסיפה הכללית. באוגוסט 1990 כונסה האסיפה הכללית, ואולם נציג המדינה, שהיא בעלת כל המניות, פרט לאחת, לא השתתף. חרף היעדר מניין חוקי, אישרה האסיפה הכללית השנתית את הדוחות הכספיים של החברה ומינתה רואה חשבון.

ב. משרד האוצר לא הקצה לחברה את הכספים הדרושים להחלפת כלי הרכב שהתיישנו במשך השנים, והיא מכרה אותם בהדרגה. עד אמצע 1990 ירדה מצבת כלי הרכב של החברה ל-20 משאיות וגוררים ולנגרר אחד. בכך חוסל כמעט כליל מחסן החירום שהוחזק בידי החברה עבור מל"ח.

ג. בעשר השנים האחרונות קיימו כל הגורמים הממשלתיים הנוגעים בדבר דיונים רבים בדבר עתידה של צ. פ. ע., אך לכלל הכרעה לא הגיעו. היעדר החלטה במשך תקופה כה ארוכה הביא לחיסול כמעט גמור של מחסן החירום שהוחזק על ידי החברה בשביל מל"ח. תהליך זה התרחש בלי שנקבעה חלופה לכושר ההובלה שהיה מרוכז בידי החברה.



באוקטובר 1973, במהלך מלחמת יום הכיפורים, החליטה ועדת השרים לענייני כלכלה לאפשר ליבואני רכב לייבא 2,500 משאיות, שלהן כושר הובלה של 15-20 טונות, ושהיו דרושות כדי להתגבר על מחסור חמור באמצעי תובלה, ששרר באותה העת. כלי הרכב נועדו להימכר למובילים ומשרד התחבורה התחייב בפני היבואנים, שהממשלה תרכוש את כלי הרכב שלא יימכרו.

בנובמבר 1973 הוחלט, בדיון שהשתתפו בו עובדים בכירים במשרד התחבורה ובמשרד התעשייה והמסחר, שצ. פ. ע. חברה בע"מ - חברה ממשלתית שלא הייתה פעילה שנים מספר (להלן - החברה) - תרכוש את המשאיות שיובאו כאמור ושלא נמכרו; כלי רכב אלה יועדו לצורכי הובלות המשק האזרחי בשעת חירום (מל"ח). בעקבות החלטה זו נחתם זכרון דברים בין הממשלה לבין החברה. נאמר בו, כי ידוע לממשלה שבדעת החברה להתקשר בהסכם עם חברת מפעלי תובלה בע"מ(*) (להלן - מפעלי תובלה), אשר תפעיל את המשאיות של החברה, בנוסף למצבת הרכב הרגילה שלה. ההוצאות של מפעלי תובלה בגין הפעלת משאיות

(*) חברה בת ממשלתית בבעלות מלאה של כימיקלים לישראל בע"מ (כי"ל). פרטים על החברה וקשריה עם צ. פ. ע. ראה בדוח של מבקר המדינה על הביקורת בחברת מפעלי תובלה, שפורסם בשנת 1984.

אלה, בתוספת עמלה בשיעור 7.5%, יכוסו על ידי הממשלה, ואילו הכנסות מפעלי תובלה מהפעלתן יועברו לממשלה באמצעות החברה. בסוף דצמבר 1973 נחתם הסכם בין החברה לבין מפעלי תובלה, המסדיר את הקשרים ביניהן. בעקבות ההסכם רכשה החברה 121 כלי רכב - משאיות וגוררים - ו-104 נגרים (*).

כלי הרכב שבבעלות החברה מאוחסנים ומתוחזקים (**) על ידי מפעלי תובלה. הם היוו את מחסן החירום היחיד של גוררים (סמי-טריילרים), שעמד בלעדית לרשות המשק האזרחי בשעת חירום (מל"ח).

עד אמצע שנת 1990 הגיעה מצבת כלי הרכב של החברה ל-20 משאיות וגוררים ולנגר אחד, וזאת בעקבות מכירה הדרגתית. בכך חוסל כמעט כליל מחסן החירום, שהוחזק בידי החברה בשביל מל"ח.

בשנת 1985 העסיקה החברה שמונה עובדי תחזוקה ובתחילת 1991 - לאחר צמצום מצבת כלי הרכב - שלושה בלבד. אין לחברה מנגנון מינהלי משלה, ומפעלי תובלה היא הנותנת לה שירותי ניהול והנהלת חשבונות. תמורת שירותים אלה משלמת החברה דמי ניהול.

ב-1986 הפסיק משרד האוצר לתקצב את תחזוקת כלי הרכב של צ. פ. ע. מאז מומנה פעילות החברה בעיקר מהכנסות הנובעות מהשכרת כלי רכב לחברת מפעלי תובלה, ממכירת כלי הרכב וחלפים ומהכנסות מימון.

בשנת 1990 הסתכמו הכנסות צ. פ. ע. בכ-900,000 ש"ח: כ-700,000 ש"ח ממכירת כלי רכב, וכ-200,000 ש"ח - מהשכרת הרכב. באותה שנה הסתכמו הוצאותיה בכ-855,000 ש"ח: כ-650,000 ש"ח על אחזקת כלי הרכב, הנהלה וכלליות, וכ-200,000 ש"ח על תקורה, דמי ניהול ומפעלי תובלה ועמלה.

בחודשים יולי-דצמבר 1990 בדק משרד מבקר המדינה, לסירוגין, את השתלשלות הדברים שהביאו למעשה לחיסול מחסן החירום של כלי רכב כבדים בשביל מל"ח. הבדיקה נערכה בחברה ובמפעלי תובלה. בדיקות השלמה נערכו במשרד התחבורה.

החברה עומדת לביקורת מבקר המדינה לפי סעיף 9(5) לחוק מבקר המדינה, התשי"ח-1958 (נוסח משולב), בהיותה גוף שהממשלה משתתפת בהנהלתו. החברה היא חברה ממשלתית כמשמעותה בחוק החברות הממשלתיות התשל"ה-1975. שר התחבורה הוא השר האחראי לענייניה ובידיו, יחד עם שר האוצר, הסמכויות המפורטות בחוק בענייני החברה.

מוסדות החברה

במאס 1978 אישרה ועדת השרים לענייני כלכלה את העברת האחריות לחברה משר הפיתוח לשר התחבורה, וביוני 1979 מונה המפקח על התעבורה לתפקיד יו"ר הדירקטוריון שלה. שאר חברי הדירקטוריון היו עובדים של משרדי האוצר והתחבורה, עובד כ"ל, נציג ציבור ומנכ"ל מפעלי תובלה המכהן גם בתפקיד מנכ"ל החברה. בדצמבר 1989

(*) בעניין ביקורת קודמות, שערך משרד מבקר המדינה על פעולות צ. פ. ע., ראה דוח שנתי מס' 30, עמ' 532, דוח שנתי מס' 33 עמ' 300.

(**) בדבר הפעלת רכב צ. פ. ע. על ידי מפעלי תובלה ראה דוח שנתי מס' 33, עמ' 301. במועד סיום הביקורת הפעילה מפעלי תובלה כלי רכב אחד בלבד.

התפטר יו"ר הדירקטוריון מתפקידו. מאז ועד לסיום הביקורת בתחילת 1991 לא מונה אחר תחתיו.

לאחר אפריל 1990 לא קוימו ישיבות דירקטוריון, הואיל ופג תוקף מינוים של מרבית חבריו. חברי הדירקטוריון לשעבר מתכנסים מאז כ"ועדה מייעצת".

באוגוסט 1990 נערכה האסיפה הכללית השנתית של החברה ולאחריה - אסיפה כללית שלא מן המניין. בשתי האסיפות השתתף רק נציג חברת חרסית וחול זך בנגב בע"מ, שהיא בעלת מניה אחת בחברה (*). נציג מדינת ישראל לא השתתף. חרף היעדר מניין חוקי לפי תקנות ההתאגדות של החברה, אישרה האסיפה הכללית השנתית את הדוחות הכספיים של החברה לשנים 1985-1989 ומינתה לה רואה חשבון; האסיפה הכללית שלא מן המניין החליטה, בין היתר, על מכירת כלי הרכב של החברה. יצוין, כי האסיפה הכללית השנתית הקודמת התקיימה בפברואר 1988. לפי דיווח מנכ"ל החברה לדירקטוריון שלה, לא כונסה האסיפה הכללית במשך אותן שנתיים, מפני שהממשלה לא מינתה את נציגיה לאסיפה הכללית.

לדעת מבקר המדינה, היעדר מניין חוקי של דירקטורים וכינוס אסיפה כללית ללא נציג המדינה, שהיא בעלת המניות העיקריות, אינו עולה בקנה אחד עם הוראות החוק ועם סדרי מינהל תקין. על רשות החברות הממשלתיות ועל משרד התחבורה לפעול ללא דיחוי לתיקון המצב.

דיונים על תפקידיה ועתידה של החברה

1. בזכרון הדברים שנחתם בין הממשלה לבין החברה בנובמבר 1973 לא נקבעו הסדרים לחידוש מצבת כלי הרכב שלה. בפברואר 1976 הגיש מנכ"ל החברה לדירקטוריון שלה תכנית לחידוש מצבת כלי הרכב, אולם הדירקטוריון לא דן בתכנית זו.

2. בתזכיר, שהגישה רשות החברות הממשלתיות לשר האוצר ולשר התחבורה באוקטובר 1978 בעניין החברה, נאמדה עלות הפעלתה בעשרה מיליוני ל"י בשנה, במחירים שוטפים. בתזכיר צוין, כי לא נקבעה מדיניות לחידוש צי הרכב של החברה ואף לא מדיניות בדבר רמת התחזוקה של כלי הרכב ובדבר מלאי החלפים הדרוש. בתזכיר המליץ מנהל הרשות ששר האוצר ושר התחבורה ימנו ועדה בהשתתפות נציגי הרשות לתובלה יבשתית (**), משרד האוצר ורשות החברות הממשלתיות; הוועדה תבדוק אם יש לקיים את החברה במתכונתה הנוכחית ותבחן מחדש את יעדיה, משאביה והארגון של מוסדותיה. הביקורת העלתה, כי ועדה כזאת לא הוקמה.

3. בעשור הראשון לקיומה מכרה החברה 39 משאיות וגוררים ו-13 נגררים. באותה תקופה היא רכשה 35 כלי רכב, חלקם חדשים (***) ; המצבה בסוף 1983 עמדה על 117 משאיות וגוררים ו-91 נגררים. באותה שנה, לאחר שרובו של צי כלי הרכב שברשותה הגיע לגיל של עשר שנים, הכינה החברה תכנית רב שנתית להחלפתם.

(*) ז. פ. ע. הינה חברה פרטית כמשמעותה בפקודת החברות, ולה שני בעלי מניות: מדינת ישראל המחזיקה ב-19,999 מניות וחברת חרסית וחול זך בנגב בע"מ (חברה בת בבעלות מליאה של כ"ל) המחזיקה כאמור במניה אחת.

(**) רשות ייעודית לתובלה יבשתית לשעת חירום במשרד התחבורה.

(***) בשנת 1982 רכשה החברה 15 גוררים משופצים ממפעלי תובלה ו-20 גוררים חדשים ממפעל הרכבה בארץ. בדבר רכישת גוררים אלה, ראה דוח שנתי מס' 33, עמ' 301.

בתכנית הומלץ להחליף מדי שנה, במשך עשר שנים, עשרה גוררים וחמישה כלי רכב אחרים בהשקעה שנתית של כחצי מיליון דולרים. תכנית זו התבססה על צורכי ההובלה של מל"ח.

במאוס 1984 החליט דירקטוריון החברה לרכוש עשרה גוררים, כפוף לאישור משרד האוצר לממן את רכישתם. לאחר שאגף התקציבים באוצר הודיע באותו חודש, שאין הוא יכול להקצות חצי מיליון דולרים לרכישת כלי הרכב, הפסיקה החברה את הטיפול ברכישה. בישיבת הדירקטוריון שלה, שהתקיימה ביוני 1984, דיווח על כך המנכ"ל וציין, כי אי הקצאת משאבים לריענון הרכב מעמידה בספק את יכולתה של החברה לבצע את משימתה בשעת חירום.

4. באפריל 1985 ביקשו שר האוצר ושר התחבורה מיו"ר הדירקטוריון של החברה להעלות על סדר יומו של הדירקטוריון בישיבתו הקרובה את נושא מכירת כלי הרכב והחלפים שבבעלותה. לפי דיווח היו"ר לדירקטוריון, הוגשה בקשת השרים לאחר שצי הרכב של החברה התיישן - עד כדי כך, שאי אפשר היה עוד להשתמש בו ליעודו - לאחר החלטת משרד האוצר שלא לתקצב את חידוש צי הרכב, ולאחר שנענתה בשלילה הפנייה לשלטונות הביטחון, שצה"ל ישחרר מגיוס כלי רכב של חברת תובלה בעלת כושר הובלה הדומה לזה של החברה.

פניית השרים לדירקטוריון התבססה על נייר עמדה, שהכינו הממונה על התקציבים במשרד האוצר ומנהל רשות החברות הממשלתיות. נאמר בו, בין השאר, כי מרבית כלי הרכב שברשות החברה מיושנים ויש להחליפם בקרוב; החברה מעסיקה עשרה עובדים קבועים, וההוצאה למשק (אם מחליפים באופן סדיר את צי הרכב) נאמדת בכ-1.25 מיליון דולרים בשנה (כערכם דאז). בנייר העמדה הובאה המלצה למכור את רכוש החברה ובד בבד לפעול להעמדת כושר הובלה דומה של חברות תובלה אחרות לרשות המשק האזרחי בשעת חירום, כתחליף לחברה; לאחר סיום מכירת הרכוש תפורק החברה.

הדיון בבקשת השרים התקיים בדירקטוריון החברה בישיבתו במאי 1985. בסיכום הדיון החליט הדירקטוריון - לנוכח מצב כלי הרכב ולאחר שהתברר, כי אין סיכוי סביר לחידוש צי הרכב על פי התכנית מאוקטובר 1983 (כאמור לעיל) - למכור את כלי הרכב של החברה ולהטיל על יו"ר הדירקטוריון שלה להביא את ההחלטה ומשמעויותיה לתשומת לב השרים.

בהתאם להחלטה זו, פנה יו"ר הדירקטוריון ביוני 1985 אל שני השרים וציין, כי ייחודה של יחידת התובלה של החברה במערך מל"ח היה ביכולת ההפעלה המרוכזת של יותר מ-80 גוררים למשימות החיוניות ביותר של המשק האזרחי בשעת חירום ובזמניותם כבר מן היום הראשון לקריאה; חיסולה, בלי למצוא פתרון חלופי, ייצור חסר ניכר בכושר התובלה של המשק האזרחי בשעת חירום.

בשנת 1984 ובמחצית הראשונה של 1985 מכרה החברה 8 גוררים ו-14 נגרים.

5. בהמשך להחלטת הדירקטוריון ממאי 1985, בעקבות פניית שר האוצר ושר התחבורה, החליט הדירקטוריון באוגוסט 1985 על השלבים הבאים למכירת כלי הרכב: בשלב א' - כלי רכב שמצבם הטכני לא שפיר ואפשרות הפעלתם בשעת חירום מוטלת בספק, וכן כלי רכב שאינם נחוצים להובלות מל"ח (15 גוררים משנת ייצור 1977; 27 משאיות משנת 1973; ו-31 נגרים משנת 1973); בשלב ב' - 42 גוררים משנת 1973 שמצבם הטכני סביר, אך הפעלתם בשעת חירום מוגבלת; בשלב ג'

- כלי הרכב שמצבם טוב ותועלתם למשק בשעת חירום רבה וחשובה (20 גוררים שנרכשו בסוף 1982 ו-45 גוררים משנת 1973).

בהתאם להחלטה זו החלה החברה במכירת כלי הרכב והגוררים, על אף שלא נמצא עדיין תחליף כמבואר.

להלן טבלה המפרטת את התפתחות מצבת כלי הרכב של החברה, מאמצע 1985 עד 1990:

התקופה	משאיות וגוררים	גוררים
-----	-----	-----
מצבה ביוני 1985	190	77
מכירות:		
ביוני 1985	(20)	
באוגוסט 1985-		
פברואר 1987	(33)	(36)
ב-1989	(13)	(5)
ב-1990	(23)	(35)
-----	-----	-----
מצבה בסוף 1990	20	1

6. באוקטובר 1985 התכנסו אצל עוזר שר הביטחון נציגים של משרד התחבורה, של משרד האנרגיה והתשתית, של משרד התעשייה והמסחר, של ועדת מל"ח עליונה ושל צה"ל לדיון בנושא החברה. בדיון סוכם, כי יש להתנות כל פעולה של ביצוע החלטת הדירקטוריון של החברה בדבר מכירת כלי הרכב, במציאת פתרונות חלופיים להובלת הגרעינים והדלק בשעת חירום. פתרונות אלה צריכים להיות על דעת משרד התעשייה והמסחר ומשרד האנרגיה והתשתית, שהם המשרדים האחראים להספקת הגרעינים והדלק למשק, ועל דעת ועדת מל"ח עליונה.

7. בסוף 1985 התקיים דיון בעניין חברת צ. פ. ע. אצל מזכיר הממשלה, ובו השתתפו יו"ר דירקטוריון צ. פ. ע., המנהלים הכלליים של משרד התחבורה, משרד הביטחון, משרד התעשייה והמסחר ומשרד העבודה והרווחה ונציגים של מינהל הדלק, אגף התקציבים באוצר, רשות החברות הממשלתיות ועדת מל"ח עליונה.

מנכ"ל משרד התחבורה ונציג האוצר טענו, כי אין הצדקה לקיומה של צ. פ. ע., וכי אפשר למצוא פתרון חלופי הולם, זול ואמין יותר לצורכי המשק האזרחי בשעת חירום, על ידי גריעת אחד הקואופרטיבים להובלה ממערך הגיוס של צה"ל והעמדתו לרשות המשק האזרחי בשעת חירום.

מנכ"ל משרד הביטחון ואנשי מל"ח שהשתתפו בדיון טענו, כי אחריות התפעול של החברה מוטלת על משרד התחבורה, וכי החברה יכולה לתת תשובה לצורכי המשק האזרחי על פי ייעודה המקורי. מנכ"ל משרד הביטחון ציין, כי לא ניתן לסמוך על פתרון, שלפיו ייגרע חלק כלשהו מפוטנציאל ההובלה שיועמד לרשות צה"ל בשעת חירום במגמה

להעמידו לצורכי המשק האזרחי, משום שהצרכים של צה"ל אינם מאפשרים ויתור כזה.

בדיון סוכס, כי מנכ"ל משרד הביטחון ימנה מומחה (קצין מצה"ל), אשר יבדוק את הנתונים העובדתיים בדבר כושרה של החברה ויכולתה להגשים את יעדיה. ממצאי הבדיקה יועברו לידי מזכיר הממשלה.

בעקבות סיכום הדיון אצל מזכיר הממשלה, הגיש צה"ל בפברואר 1986 דוח, ובו הומלץ לבחון את אפשרות הכנסתם של כלי הרכב של החברה לאחסנה יבשה(*), כדי לשמר את כלי הרכב ולחסוך בהוצאות תחזוקה.

המלצת צה"ל הובאה לפני דירקטוריון החברה במארכ 1986. מנכ"ל החברה גרס, שהכנסת הרכב לאחסנה יבשה הוא תהליך ממושך ויקר ומיועד לאחסון לטווח ארוך; מאחר שתשתית לאחסנה רגילה קיימת, אין חסכון באחסנה יבשה. בסיכום הדיון החליט הדירקטוריון, כי החלטתו הקודמת למכור את כלי הרכב בעינה עומדת.

8. בישיבת דירקטוריון החברה באפריל 1989 הוחלט להטיל על היו"ר לפנות לשר התחבורה, לשר האוצר ולוועדת מל"ח עליונה בבקשה לקבל החלטה בדבר המשך קיומה ותפקודה של החברה.

ביולי 1989 פנה היו"ר אל שר התחבורה וציין, כי לדעתו יש לקבל בחודשים הקרובים החלטה ברורה על עתיד החברה. מן הראוי, שהחלטה זו תתקבל בוועדת השרים לענייני כלכלה, אשר החליטה בזמנה על הקמת החברה, בשנת 1973; אי קבלת החלטה לפני סוף 1989, תחייב את דירקטוריון החברה להפסיק את פעילותה במהלך 1990 מחוסר אמצעים.

9. בספטמבר 1989 שלח ממלא מקום קבוע של יו"ר ועדת מל"ח עליונה מסמך אל שר התחבורה, וממנו עולה, כי מל"ח מייחסת חשיבות רבה להמשך קיום החברה המשמשת כספק של רכב כבד לצורכי מל"ח בימים הראשונים של מצב חירום. לדעתו, מכירת רכב נוסף של החברה משמעותה חיסול יחידת התובלה. במועד זה היו בידי החברה 43 גוררים ו-36 נגררים.

באותו חודש פנה שר התחבורה אל שר האוצר ואל שר הביטחון בהצעה להקצות אמצעים לחידוש משק הרכב של החברה, בסכום של כ-1.2 מיליוני ש"ח בשנה, כדי לאפשר המשך קיומו של מחסן חירום, שייכלול כ-50 גוררים לצורכי התובלה של המשק האזרחי בשעת חירום.

בנובמבר 1989 דחה שר האוצר את הבקשה וציין, כי כושר ההובלה של החברה הוא חלק קטן ביותר מהיקף ההובלה של מל"ח. קיימים הסדרים עם הרכבת ועם מפעלים בדבר כלי רכב ייעודיים, שיועמדו בעת הצורך לרשות המשק האזרחי לשעת חירום. צי הרכב של החברה הוא מיושן ברובו, לפיכך השגת המטרות שלשמן הוקמה החברה מוטלת בספק. לדעת שר האוצר, יש לפעול לפירוק החברה, מכירת הרכוש הנותר והעברת הכספים לממשלה. אין טעם בהמשך קיום החברה "אשר עתידה לגסוס בצורה איטית תוך ניצול הכספים שבחברה ואכילת יתר הרכוש."

(*) ב"אחסנה יבשה" מאוחסנים כלי הרכב בכיסוי פלסטי אטום, והלחות בתוך הכיסוי מבוקרת אוטומטית. צורת אחסון זו נועדה לצמצם את הטיפולים היוזמים, שיש לבצע בכלי הרכב, ולשפר את כשירותם בשעת חירום.

10. ממלא המקום הקבוע ליו"ר ועדת מל"ח עליונה פנה שוב בדצמבר 1989 אל מנכ"ל משרד התחבורה והתריע פעם נוספת על המצב הקשה שייווצר עם חיסול החברה. בין השאר ציין, כי מינהל הדלק רכש נגררי דלק חדשים, והגוררים של החברה מיועדים להובלתם.

11. במסגרת ביקורת כוונות, שערך מטה מל"ח ארצי בנובמבר 1989 ברשות לתובלה היבשתית לשעת חירום וביחידותיה, נערכה ביקורת גם בחברה.

בסיכום הביקורת של מטה מל"ח צוין, כי כלי הרכב של צ. פ. ע. הולכים ובלים, וחלקם אינם כשירים למשימות בשעת חירום; הגיעה העת לשקול את המשך הצורך בקיומה: אם תתקבל החלטה חיובית, יש לחדש את צי הרכב שלה; אם המסקנה תהיה שלילית, יש לחסלה.

12. בישיבת דירקטוריון שהתקיימה בדצמבר 1989 מסר היו"ר, כי העתודות הכספיות של החברה יאזלו עד סוף שנת 1990. יש לקבל החלטה בדבר גורלה של החברה, כי קיימת סכנה שהחברה תתפרק בלי תכנון ובלי היערכות; ההחלטה על סגירתה צריכה להתקבל בוועדת שרים לענייני כלכלה, אשר הקימה את החברה, ואין זו החלטה הנתונה בידי הדירקטוריון. בסיכום הדיון החליט הדירקטוריון להמשיך ולפעול, כדי לקבל החלטה ברורה מוועדת השרים לענייני כלכלה.

ב-15.2.90 נערך דיון בנושא החברה בלשכת מנכ"ל משרד התחבורה, וזה הורה לפעול לפירוקה הטייל על אחד מעובדי המשרד להכין מסמך אופרטיבי לפירוקה.

על פי המלצת "הוועדה המייעצת" של החברה (כאמור לעיל) מאוגוסט 1990, החל משא ומתן בין מנכ"ל החברה לבין מנכ"ל משרד האנרגיה והתשתית ומינהל הדלק על מכירתם של 20 הגוררים, שנותרו בחברה, למינהל הדלק.

עד למועד סיכום הביקורת לא התקבלה החלטה על עתיד החברה בוועדת השרים לענייני כלכלה או בכל פורום מוסמך אחר, ואף לא על הפתרונות החלופיים להעמדת נפח ההובלה הדרוש לרשות מל"ח. לפי הודעת רשות החברות הממשלתיות למשרד מבקר המדינה מאוקטובר 1991, ממשיך משרד האוצר להחזיק בדעתו, כי יש לפרק את החברה ולמכור את נכסיה.

*

בעשר השנים האחרונות קיימו כל הגורמים הממשלתיים הנוגעים בדבר - משרד האוצר, משרד הביטחון, מל"ח ומשרד התחבורה - אין ספור דיונים בדבר עתידה של צ. פ. ע. , אך לכלל הכרעה לא הגיעו. הדבר נבע במידה רבה מכך, שכל אחד מהם ייצג את המקטע שהוא מופקד עליו. משהתברר, כי הדיונים בפורומים השונים הגיעו למבוי סתום, דרוש היה להביא את העניין לשולחן הממשלה, או לאחת מוועדותיה, אך גם דבר זה לא נעשה.

היעדר החלטה במשך תקופה כה ארוכה הביא לחיסול כמעט גמור של יחידת התובלה לשעת חירום, שהוחזקה במסגרת חברת צ. פ. ע. בשביל מל"ח. תהליך זה התרחש על אף החשיבות הרבה שוועדת מל"ח עליונה ייחסה ליחידה זו כספק של רכב כבד לצורכי מל"ח בימים הראשונים של מצב חירום. בחומרה יתירה יש להתייחס לעובדה, שחרף המצב הקשה, שבו מצוי מחסן החירום של החברה, לא נקבעה חלופה להעמדת נפח התובלה הדרוש למל"ח.