Verkoop ABX bonafide

Brussel, 6 maart 2008. Gisteren verscheen in Knack een artikel met als titel "ABX: een bonafide verkoop of de grote treinroof?". Naar aanleiding van de aangekondigde verkoop van ABX Worldwide door de private equity fonds 3i, het bedrijf dat in 2006 ABX overnam, worden in dit artikel vragen gesteld bij de verkoopprijs die de NMBS-Holding kreeg voor de verkoop van de aandelen van ABX LOGISTICS Worldwide en bij de procedure die hierbij gevolgd werd. De directie van de NMBS-Holding heeft in dit dossier alle wettelijke procedures gevolgd. Bovendien kreeg het een prijs die marktconform is. Dit werd tot twee keer toe bevestigd door een groot en internationaal onafhankelijk auditbureau, dat werd gekozen in overleg met de Europese Commissie. Even de feiten op een rijtje.

Op 3 augustus 2006 droeg de NMBS-Holding 100% van haar aandelen in ABX LOGISTICS Wordwide over aan 3i. De prijs voor deze overname bedroeg 10 miljoen euro voor de aankoop van de aandelen. 3i van zijn kant investeerde 80 miljoen euro in ABX LOGISTICS. Daarmee werd een punt gezet achter het lange proces voor de verkoop van ABX LOGISTICS Worldwide, die ten gevolge van een Europese procedure verplicht was.
Op dat moment had ABX al bijna 1,5 miljard gekost aan de NMBS-Groep.

De activiteiten van ABX LOGISTICS werden door de NMBS opgericht tussen 1998 en 2001 via de overname van verschillende buitenlandse bedrijven actief in de sector van transport en logistiek. In 2002 constateerde de toenmalige CEO van de NMBS, Karel Vinck, dat de toestand van het verlieslatende ABX grote risico's met zich meebracht. Hij stelde een herstructurering voor. Vanaf 2003 werden de noodzakelijke herstructureringen en financiële maatregelen geïdentificeerd en in september 2003 aan de Europese Commissie gemeld om de bevestiging te krijgen dat ze in overeenstemming waren met de Europese regels inzake staatssteun.

Ondertussen had de Belgische spoorwegmaatschappij ook beslist zich op haar kernactiviteiten terug te plooien en een industriële partner te zoeken die de toekomst van ABX LOGISTICS Worldwide veilig kon stellen. Petercam, een gespecialiseerde financiële adviseur, werd gevraagd om de NMBS en ABX hierbij te vertegenwoordigen.

Tussen begin 2003 en eind 2004 voerden NMBS en Petercam verregaande gesprekken met meerdere industriële partners. Uit deze onderhandelingen kwam géén concreet voorstel naar voren. De catastrofale financiële resultaten, de schuldgraad van de activiteiten in meerdere landen en het risico dat de Europese Commissie het herstructureringsplan niet zou goedkeuren, waren de belangrijkste redenen voor het mislukken ervan. Bovendien, rekening houdend met de weinig rooskleurige marktsituatie van de logistieke sector, hoopte de markt op een faillissement van de ABX-groep, waardoor een aanzienlijke concurrent van het toneel zou verdwijnen.

Daarom werd tijdens de zomer van 2004 besloten om contact te nemen met geïnteresseerde financiële partners, met de bedoeling om binnen een redelijke termijn tegemoet te komen aan de verwachtingen van de Europese Commissie. Contacten werden gelegd met 3i, een van de grootste Europese "private equity" fondsen, opgericht in 1949 en genoteerd op de Beurs van Londen in september 2004. 3i diende in november

2004 een bindend bod in, onder voorbehoud dat de Europese Commissie de financiële herstructureringsmaatregelen zou goedkeuren.

Vervolgens werd op 9 december 2004 een formele exclusiviteitsovereenkomst ondertekend met de kandidaat 3i, wat aanleiding gaf tot de ondertekening van een Memorandum of Understanding op 22 maart 2005. Op dat moment had de NMBS-Holding geen kennis van enig bod vanwege de firma Sofipa-Capitalia voor de overname van de groep ABX LOGISTICS.

Begin 2005 ontving de NMBS-Holding via de permanente vertegenwoordiger bij de Europese Unie een klacht van een niet genoemd Italiaans bedrijf dat niet bij de onderhandelingen werd betrokken. Er werd door de NMBS-Holding en de Staat uitgebreid op deze klacht geantwoord en uitgelegd dat vanaf het ogenblik dat de exclusiviteit was toegekend, de NMBS niet meer de mogelijkheid had om onderhandelingen te voeren met andere kandidaat-overnemers. De Europese Commissie heeft aan deze klacht geen gevolg gegeven en heeft geen bezwaren geuit met betrekking tot de verkoopprocedure van ABX LOGISTICS.
Tijdens een persconferentie over de financiële resultaten in februari 2005 werd de impact van ABX op de rekeningen van de NMBS-Groep besproken. ABX had toen reeds bijna 1,2 miljard euro gekost en er werden nog bijkomende voorzieningen en waardeverminderingen geboekt. Op de persconferentie werd in antwoord op een vraag van de pers inderdaad erkend dat de waarde van de participaties in ABX tot nul was teruggebracht in de boeken van de NMBS. Merk op dat het overnamebedrag toen reeds vastlag sinds het bindende bod van 3i eind 2004.

Met het oog op de verkoop werd de waarde van de activa van de onderneming door een onafhankelijke expert geëvalueerd volgens verschillende waarderingsmethoden.
De waardeschaal voor de onderneming lag tussen 30 en 300 miljoen euro, waardoor - rekening houdend met de schulden ten belope van ongeveer 285 miljoen euro - de waarde van de aandelen kwam te liggen tussen een sterk negatief en een licht positief cijfer.

Op 7 december 2005 keurde de Europese Commissie de financiële hestructureringsmaatregelen van ABX LOGISTICS Worldwide door de NMBS-Holding goed. Hieraan verbond de Commissie wel de verplichting om ABX LOGISTICS uiterlijk tegen 07 december 2006 te verkopen aan een derde, private partij zonder enige band met de NMBS en tegen marktvoorwaarden. Tevens moet worden benadrukt dat de Europese Commissie, bij de goedkeuring van het herstructureringsplan, de NMBS-Holding de facto verbood om ook maar enige aanvullende som te investeren in de ABX-groep.

De investering van 3i in de groep, de verkoop van een aantal perifere activiteiten, de verdere gestage verbetering van de resultaten sinds 2003 en de vermindering van de risico's in de tijd naarmate de vennootschap de doelstellingen van haar businessplan haalde, maakt dat de waarde van ABX WW vandaag inderdaad hoger kan worden geschat dan in 2004, het jaar waarop het verkoopbedrag gebaseerd is. De NMBS-Groep kon en wilde deze herstructurering en noodzakelijke investeringen echter niet doen, omdat dit als illegale staatssteun zou kunnen worden bestempeld.

In het kader van de gesloten akkoorden heeft de NMBS-Holding contractuele en morele verbintenissen vanwege 3i onderhandeld, meer bepaald wat betreft het behoud in België

van het beslissingcentrum en van de hoofdzetel van ABX Worldwide gedurende 4 jaar. Ze onderhandelde tevens een mogelijke financiële return (« earn-out ») voor de NMBS-Holding in geval van snelle verkoop van de ABX-groep door 3i. De NMBS-Holding zal erop toezien dat 3i al zijn verbintenissen nakomt.

Buiten tijdens de ondertekening van de verkoopsovereenkomst op 09 juni 2006, heeft de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding, Jannie Haek, in geen van zijn functies persoonlijk contact gehad met een enige vertegenwoordiger van het private equity fonds 3i.

** De NMBS-Holding overkoepelt de NMBS-Groep en staat mee garant voor een optimale kwaliteit van de dienstverlening. Dit doet ze door de activiteiten van haar filialen NMBS (exploitant) en Infrabel (infrastructuurbeheerder) te coördineren en te ondersteunen. Ze let op de samenhang van hun strategieën en de eenheid van de groep om, onder meer, een financieel evenwicht te bereiken. De NMBS-Holding is de werkgever van het voltallige spoorwegpersoneel van de NMBS-Groep. Dat telt circa 38 000 personeelsleden. De Holding is eigenaar van de stationsgebouwen, parkings, fietsenstallingen en ruimtes voor fietsenverhuur en de stationsomgeving. Verder staat zij voor de veiligheid op en de beveiliging van het spoorwegdomein. Daarenboven beheert zij de ICT-netwerken voor de volledige groep. Ze zet zich in voor het behoud van het historisch patrimonium van de spoorwegactiviteit en heeft de promotie van het vervoer op het Belgische spoorwegnet, een van 's werelds dichtste, tot doel.*

Perscontact:
Leen Uyterhoeven, woordvoerster NMBS-Holding: 02/526.37.20 of 0478/23.41.73 of leen.uyterhoeven@b-holding.be.

Vente d'ABX : en toute bonne foi

Bruxelles, 6 mars 2008. Un article intitulé "ABX: een bonafide verkoop of de grote treinroof?" est paru hier dans Knack. Dans le cadre de la vente éventuelle d'ABX Worldwide par le fonds de private equity 3i, auquel la SNCB Holding a vendu ABX en 2006, cet article soulève des questions concernant le prix de vente obtenu par la SNCB-Holding pour la cession des actions d'ABX Logistics Worldwide et la procédure qui été suivie à cet égard. Pour mener ce dossier à bien, la direction de la SNCB-Holding a suivi toutes les procédures légales. Le prix de vente était un prix de marché. Ceci a été confirmé à deux reprises par un grand bureau international d'audit indépendant choisi en accord avec la Commission Européenne. Récapitulatif des faits.

Le 3 août 2006, la SNCB-Holding transfère à 3i 100% de ses actions dans ABX LOGISTICS Worldwide. Le prix de cette reprise est de 10 millions d'euros pour l'achat des actions. 3i investit de son côté 80 millions d'euros dans ABX LOGISTICS. Cette opération vient clôturer le long processus de la vente d'ABX LOGISTICS Worldwide imposé par la procédure européenne . A ce moment, le dossier ABX avait déjà coûté la somme de 1,5 milliard d'euros..

Les activités d'ABX LOGISTICS ont été constituées par la SNCB entre 1998 et 2001 via la reprise de plusieurs entreprises étrangères actives dans le secteur du transport et de la logistique. En 2002, le CEO de la SNCB, Karel Vinck, a constaté que la situation déficitaire d'ABX comportait des risques importants et a proposé une restructuration. A partir de 2003, les restructurations et mesures financières nécessaires ont été identifiées et notifiées en septembre 2003 à la Commission Européenne en vue d'obtenir confirmation de leur compatibilité avec les règles européennes en matière d'aides d'Etat.

Entre-temps, la SNCB a aussi décidé de redéployer ses activités-clés et de rechercher un partenaire industriel susceptible d'assurer l'avenir d' ABX LOGISTICS Worldwide. Il a été fait appel à un conseiller financier spécialisé, Petercam, pour représenter la SNCB et ABX dans ce dossier.

Entre 2003 et 2004, la SNCB et son conseiller ont mené des discussions approfondies avec plusieurs partenaires industriels. Ces négociations n'ont débouché sur aucune proposition concrète. Les résultats financiers catastrophiques, le niveau d'endettement des activités dans plusieurs pays et le risque que la Commission Européenne n'approuve pas le plan de restructuration, ont été les principaux motifs de ces échecs. De plus, compte tenu de la situation du marché peu florissante pour le secteur de la logistique, le marché pouvait espérer une faillite du groupe ABX et donc la disparition d'un concurrent de taille.

Au cours de l'été 2004, il a été décidé d'entrer en relation avec des partenaires financiers intéressés afin de répondre aux attentes de la Commission européenne dans un délai raisonnable. En septembre 2004, des contacts ont été établis avec 3i, l'un des plus gros fonds européens de "private equity", créé en 1949 et coté à la bourse de Londres. En novembre 2004, 3i a remis une offre liante conditionnée à l'approbation par la Commission Européenne des mesures de restructuration financière.

Une convention d'exclusivité formelle a ensuite été signée avec le candidat 3i le 9 décembre 2004, donnant lieu à la signature d'un Memorandum of Understanding le 22 mars 2005.
A cette date, la SNCB Holding n'avait pas connaissance d'une quelconque offre émanant de la société Sofipa-Capitalia pour la reprise du groupe ABX LOGISTICS.

Début 2005, la SNCB-Holding a reçu, via le représentant permanent auprès de l'Union Européenne, une plainte émanant d'une entreprise non citée qui n'était pas impliquée dans les négociations. La SNCB-Holding et l'Etat ont réagi de manière détaillée à cette plainte en expliquant qu'à partir du moment où une exclusivité avait été accordée, il n'était pas possible pour la SNCB de mener des négociations avec d'autres candidats-repreneurs.
La Commission européenne n'a pas donné suite à cette plainte et n'a pas soulevé d'objections quant à la procédure de vente d'ABX LOGISTICS.

L'impact d'ABX sur les comptes du Groupe SNCB a été discuté en février 2005 lors d'une conférence de presse relative au Groupe SNCB. A l'époque, ABX avait déjà coûté près de 1,2 milliard d'euros et des provisions et réductions de valeur supplémentaires avaient encore été enregistrées. Durant une conférence de presse sur les résultats annuels et en réponse à une question des médias, il a en effet été reconnu que la valeur des participations dans ABX avait été ramenée à zéro dans les comptes de la SNCB. Il convient de rappeler que le montant de la reprise avait déjà été déterminé en novembre 2004 dans l'offre liante de 3i.

En vue de la cession, la valeur des actifs de l'entreprise a été évaluée par un expert indépendant selon différentes méthodes de valorisation.
La fourchette de valeur pour l'entreprise se situait entre 30 et 300 millions d'euros, ce qui compte tenu des dettes d'un montant d'environ 285 millions d'euros, conduisait à une valeur des actions située dans une fourchette comprise entre une valeur largement négative et une valeur faiblement positive.

Le 7 décembre 2005, la Commission Européenne a approuvé les mesures de restructuration financière de la SNCB-Holding pour ABX LOGISTICS. Toutefois, la Commission y associait l'obligation de vendre ABX LOGISTICS pour le 07 décembre 2006 au plus tard à une tierce partie privée sans lien avec la SNCB et à des conditions de marché. Il faut également souligner que la Commission Européenne, en approuvant le plan de restructuration, interdisait de facto à la SNCB-Holding d'investir quelque somme complémentaire que ce soit dans le groupe ABX.

L'investissement de 3i dans le groupe, la vente d'une série d'activités périphériques, la poursuite de l'amélioration continue des résultats depuis 2003 et la diminution des risques dans le temps au fur et à mesure que la société atteignait les objectifs fixés dans son business plan, font que la valeur d'ABX WW peut en effet être considérée comme plus élevée aujourd'hui qu'en 2004, année sur laquelle se base la montant de la vente. Le Groupe SNCB ne pouvait et ne voulait cependant pas procéder à cette restructuration et aux investissements nécessaires parce que cela aurait pu être qualifié d'aide d'Etat illégale.

Dans le cadre des accords conclus, la SNCB-Holding a négocié des engagements contractuels et moraux de la part de 3i, notamment en ce qui concerne le maintien en

Belgique du centre de décisions et du siège social d'ABX Worldwide pendant 4 ans. Elle a également négocié un possible retour financier (« earn-out ») pour la SNCB-Holding en cas de cession rapide du groupe ABX par 3i. La SNCB-Holding sera attentive au respect par 3i de tous ses engagements.

Par ailleurs, sauf au moment de la signature de la convention de cession du 9 juin 2006, l'Administrateur délégué de la SNCB-Holding, Jannie Haek n'a jamais eu, dans aucune de ses fonctions, de contact personnel avec un quelconque représentant du fonds de private equity 3i.

** * La SNCB-Holding chapeaute le Groupe SNCB et garantit une qualité optimale du service à la clientèle. Elle remplit cette mission en coordonnant et en soutenant les activités de la SNCB (exploitant) et d'Infrabel (gestionnaire de l'infrastructure). Elle veille à la cohésion de leurs stratégies et à l'unicité du groupe pour, notamment, atteindre un équilibre financier. La SNCB-Holding est l'employeur de tout le personnel ferroviaire du Groupe SNCB. Celui-ci compte quelque 38.000 membres du personnel. Le Holding est propriétaire des bâtiments de gare, des parkings, des dépôts pour vélos et des espaces de location de vélos, ainsi que des abords de gare. Elle est également en charge de la sécurité et de la protection du domaine ferroviaire. En outre, la SNCB-Holding gère le réseau IT pour l'ensemble du groupe. Elle veille à la conservation du patrimoine historique de l'activité ferroviaire et assure la promotion du transport sur le réseau des chemins de fer belges, l'un des plus denses au monde.*

Contact presse:
Philippe Tomberg – Tél.: 02/526.37.30 ou 0499/59.18.78,
e-mail : philippe.tomberg@b-holding.be