

26. ágúst 2020



# Ríkisábyrgð á lánalínum til Icelandair

| Stjórnarráð Íslands  
Fjármála- og efnahagsráðuneytið



# Forsaga málsins



# Samskipti ríkisins og Ícelandair voru sett í skipulegan farveg strax í upphafi

- Í mars s.l. ámalguðu forráðamenn félagsins við stjórnvöld að félaginu yrði veitt USD 300 m. rekstrarlán
- Stjórnvöld töldu, í ljósi þeirra miklu hagsmuna sem í húfi væru, rétt að koma samskiptum við félagið í skipulegan farveg
- Málið er á forræði ráðherranefndar um ríkisfjármál, með ferðamálaráðherra
- Starfshópur 4 ráðuneyta undir forystu fjármála- og efnahagsráðuneytis, með ráðgjöfum, fór með málið milli funda ráðherranefndar
- Jóhannesi Bjarna Björnssyni, lögmanni, og Jóni Gunnari Vilhelmssyni, sérfræðingi í fjármálaráðuneyti, falið að eiga viðræður og annast samskipti við Ícelandair
- Deloitte ráðið til að afla og greina fjármálalegar upplýsingar



# Skýrur forsendur fyrir mögulegri aðkomu ríkisins settar í ráðherranefnd

1. Að aðkoma ríkisins sé nauðsynleg í þeim tilgangi að tryggja traustar og órofnar flugsamgöngur til og frá landinu.
2. Að tryggja að til staðar sé flugrekstraraðili sem taki öflugan þátt í efnahagslegri viðspyrnu þegar þar að kemur.
3. Að rekstrar- og samkeppnishæfni til lengri tíma sé tryggð.
4. Að almannafé og áhætta ríkisins verði takmörkuð við það sem þjóni opinberum hagsmunum, en hafi ekki að markmiði að verja hag hluthafa eða lánadrottna.



# Sameiginlegur skilningur aðila um helstu þætti fjárhagslegrar endurskipulagningar

1. Raunsæ áætlun um rekstur og fjárpörf
  2. Viðeigandi hlutafjánhækkun
  3. Viðunandi þátttaka kröfuhafa, t.d. skuldir frystar til að draga úr fjárpörf á tímabili tekjumissis í áætlun
  4. Samkeppnishæfni félagsins verði tryggt til næstu framtíðar
  5. Lánalína, af ríkinu eða með ábyrgð ríkisins, til þrautavara
- Markmið að félagið fjármagnaði rekstraráætlunina með öðru fé en opinberu
  - Lánalínur með ábyrgð ríkisins væru til þrautavara, til að auka líkur á að félagið komist í gegnum þá óvissutíma sem framundan eru
  - Aðgengi að lausafé umfram þörf styrkir tiltrú kröfuhafa og fjárfesta á félaginu og eykur líkur á þátttöku þeirra



# Helstu vörður í ferlinu byggja á samningum Icelandair við helstu hagaðila

- Grunnáætlun félagsins og vænt heildarfjárpörf kynnt fyrir ríkinu í apríl, en uppfærð reglulega út ferlið
- Yfirlýsing ríkisstjórnar í lok apríl um vilja til að ræða aðkomu að fjárhagslegri endurskipulagningu að uppfylltum skilyrðum
- Hluthafafundur félagsins í maí, samþykkt að auka hlutafé allt að 30 ma.kr.
- Kjarasamningum félagsins við stéttarfélög lokið í júlí
- Samningum við kröfuhafa og lykilbirgja, þ.m.t. Boeing, lokið fyrri hluta ágúst
- Niðurstaða um fjárpörf í framhaldinu og fyrirkomulag fjármögnunar
- Skilmálum við viðskiptabanka um rekstrarlínur og nýjar lánalínur með ríkisábyrgð lokið í vikunni. Einnig skilmálum um ríkisábyrgð



# Stjórnvöld hafa upplýst um mögulega aðkomu ríkisins að málinu í samræmi við framvindu

- Ríkisstjórnin tilkynnti þann 30. apríl um að samþykkt hefði verið tillaga fjögurra ráðherra um að ríkið væri tilbúið að eiga samtál um mögulega veitingu lánalínu eða ábyrgð á lánum til félagsins með vissum fyrirvörum
- Ríkisstjórnin tilkynnti þann 18. ágúst um að ríkisstjórnin hefði samþykkt tillögu sömu ráðherra um að veita ábyrgð á lánalínu að fjárhæð allt að 120 m.USD með fyrirvörum, þ.m.t. um endanlega skilmála, samþykki Alþingis og hlutafjárukningu



# Áætluð fjárpörf og fjármögnun





## Áætluð fjármögnun félagsins

Áætluð fjármögnun	Fjárhæð í m.USD	Fjárhæð ma.ISK
Nýtt hlutafé	147-169	20-23
Áskriftaréttindi	37-42	5-6
Rekstrarlínur:		
1. Íslandsbanki	30	4
2. Landsbanki	22	3
Lánalínur með 90% ábyrgð ríkis Íslandsbanki / Landsbanki (50%/50%)	120	16
Samtals án áskriftar	319 - 341	43 - 46
Samtals með áskrift	356 - 383	48 - 52

Fjárförf félagsins næstu 12 mánuði m.v. rekstraráætlun er um 260 m.USD, en til viðbótar fyrrgreindri fjármögnun átti félagið handbært fé um 150 m.USD í lok júní.



# Helstu skilmálar ríkisábyrgðar á lánalínum



# Síðast inn – fyrst út

## Síðast inn

- Til að ná þessu markmiði var gerð krafa um að rekstraráætlun félagsins væri að fullu fjármögnuð með öðru fé en lánalínunum með ábyrgð ríkisins
- Óheimilt verður að draga á lánalínur með ábyrgð ríkisins fyrr en búið er að nýta alla aðra fjármögnun félagsins. Lánalínur með ríkisábyrgð koma því síðast inn

## Fyrst út

- Gert er ráð fyrir að ádráttartímabil lánalína verði í 2 ár eða til september 2022. Frá þeim

tíma lokast það og lánalínurnar skal endurgreiða með jöfnum mánaðarlegum greiðslum á næstu 3 árum

- Leyfi rekstur félagsins að greiða lánalínurnar hraðar niður skal það gert. Miðað er við að 75% af umfram lausafé „excess cash“ á hverjum tíma fari til lækkunar á skuld samkvæmt lánalínunum.
- Aðeins verður heimilt að nýta umfram fé í rekstri félagsins til þess að flýta endurgreiðslu á lánalínunum með ábyrgð ríkisins en engum öðrum lánunum



## Takmörkun á heimild til ráðstöfunar

- Aðeins verður heimilt að nýta lánalínurnar til að standa skil á almennum rekstrarkostnaði félagsins
- Til almenns rekstrarkostnaðar teljast m.a. laun og launatengd gjöld, rekstraraðföng, leiga, önnur rekstrartengd gjöld, samningsbundnar afborganir og vaxtagreiðslur samkvæmt rekstraráætlun, olíuvarnir vegna vöru- og þjónustuviðskipta, endurgreiðslur til viðskiptavina, og reglubundið viðhald
- Félagið getur því ekki nýtt lánalínuna til fjárfestinga eða til að endurfjármagna núverandi skuldbindingar eða flýta greiðslu þeirra



# Úttektartakmörk og veð

## Úttektartakmörk

- Í fyrsta lagi eru mörk á mánaðarlegri úttekt 20 m. USD
- Í öðru lagi eru mörk við eiginfjárlutfall 2% eða 25 m. USD (um 3,4 ma.kr.)

## Veð

Til tryggingar endurgreiðslu reyni á ábyrgð þess; vörumerki félagsins og dótturfélagsins Icelandair ehf., vefslóðar sömu félaga og lendingarheimildir í London og New York, ef unnt reynist að taka veð í lendingarheimildum



# Helstu skilyrði fyrir stofnun og gildi ábyrgðar

## Skilyrði fyrir því að til ábyrgðar stofnist

- Að lántaki hafi styrkt fjárhag sinn í samræmi við áform félagsins
- Að Alþingi samþykki heimild til að gangast í ábyrgð

## Viðvarandi skilyrði ábyrgðar

- Að höfuðstöðvar móðurfélags og flugrekstrar verði á Íslandi
- Að félagið verði með hlutabréf sín skráð á skipulegan verðbréfamarkað í Kauphöll Íslands
- Óheimilt er að greiða arð, lækka hlutafé eða

kaupa eigin hluti, eða gera annað sem felur í sér að fjármunum eða eignum félagsins er ráðstafað til hluthafa eða tengdra aðila

- Að lánveitendur og fjármögnunaraðilar nýti ekki heimild til gjaldfellingar eða til að flýta greiðslum á láns- eða fjármögnunarsamningi
- Lántaki semji hvorki við lánveitendur, aðra fjármögnunaraðila eða birgja um að flýta greiðslum eða aðrar íþyngjandi breytingar á endurgreiðsluskilmálum umfram það sem fram kemur í rekstaráætlun



# Endurgjald og ríkisaðstoð



# Endurgjald fyrir veitta ábyrgð og ríkisaðstoð uppfyllir skilyrði ESA

Ábyrgðargjald sem nemur 0,25% á ársgrunni af ábyrgðarfjárhæðinni (108 m.USD, 90% af 120 m.USD)

Notkunarálag, reiknast af stöðu ádráttar í lok hvers mánaðar og fer hækkandi eftir fjárhæð ádráttar, þannig:

- a. Ef lánalínurnar eru ádregnar 0 – 40 m. USD, verður notkunarálagið 0,75%.
- b. Ef lánalínur eru ádregnar 40 m. – 80 m. USD, verður notkunarálagið 0,875%.
- c. Ef lánalínur eru ádregnar umfram 80 m. USD verður notkunarálagið 1,00%.

Lágmarks ábyrgðargjald á útistandandi ádrátt 1%, sem er það viðmið sem ESA hefur samþykkt og notað var í tilfalli SAS

ESA hefur gefið samþykki fyrir mögulegri ábyrgðarveitingu ríkisins til félagsins