

Nefndasvið Alþingis  
Fjárlaganefnd  
[nefnasvid@althingi.is](mailto:nefnasvid@althingi.is)

## Efni: Umsögn um mál nr. 969 – Ríkisábyrgð í þágu Icelandair Group

Flugfélaginu Play barst erindi frá fjárlaganefnd 26. ágúst sl. þar sem óskað var umsagnar um framlagt frumvarp fjármála- og efnahagsráðherra til fjárukalaga fyrir 2020. Meginefni frumvarpsins snýr að lögfestingu heimildar til að gefa út ríkisábyrgð vegna fyrirhugaðrar lántök Icelandair Group, sem er einn hluti fjárhagslegrar endurskipulagningar félagsins.<sup>1</sup>

Flugfélagið Play þakkar fyrir tækifærið til þess að veita umsögn um frumvarpið og vill af því tilefni koma á framfæri efasemdum um réttmæti þess. Ljóst er að það er til þess fallið að raska eðlilegum samkeppnismarkaði í flugi til og frá Íslandi næstu 5 árin og gera þannig nýjum aðilum erfiðara fyrir að fóta sig á þeim markaði. Eins og frumvarpið er sett fram er líklegt að það vinni gegn helsta markmiði sínu um að stuðla að tryggum flugsamgöngum við landið, enda verða þær best tryggðar með því að allir flugrekstraraðilar keppi um markaðshlutdeild á forsendum eðlilegs samkeppnismarkaðar. Ívilnun úr hófi fram við einn aðila er líkleg til að stuðla að fákeppnismarkaði þar sem aðili, sem hefur reynst erfitt að fóta sig í samkeppnisumhverfi, fær nægjanlegt forskot fyrir tilstuðlan ríkisins til þess að halda öðrum aðilum frá þeim markaði og veita þannig löskuðum rekstri óverðskuldað framhaldslíf.

Í grunninn eru þau áform um fjárhagslega endurskipulagningu, sem liggja að baki þeirri ábyrgð sem ríkið hyggst veita, óraunsæ. Veittur er gálgafrestur með ýmsar skuldbindingar, en þær í engu afskrifaðar eða breytt í hlutafé. Þessar skuldbindingar munu að líkindum á seinni hluta ábyrgðartímans leggjast á að nýju af fullum þunga í viðbót við þann ádrátt sem orðið hefur á lánalínurnar sem eru andlag ríkisábyrgðarinnar. Hafi komið til ádráttar á þessar ríkistryggðu lánalínur verður félagið þá þegar orðið verulega illa stadd og því ósennilegt að það standi undir þeirri auknu skuldabyrði sem hlýst af ádrætti á ríkistryggðu lánalínurnar. Greiðslufall mun því blasa við. Líkt og Ríkisendurskoðun hefur bent á í umsögn sinni um þetta frumvarp eru veð ríkisins í því tilviki hverfandi, sem jafnframt gefur vísbendingu um að skuldsetning félagsins sé nú þegar orðin ósjálfbær.

Áætlun forsvarsmanna Icelandair Group um það hvernig félagið muni standa undir þessum skuldbindingum gerir ráð fyrir hækkandi tekjum af hverri einingu. Þessi spá er bjartsýn og samræmist ekki því sem greiningaraðilar hafa verið að spá um harða samkeppni þegar flug hefst að nýju eftir Covid 19 faraldurinn. Þessi spá virðist einnig horfa hjá möguleikanum á samkeppni frá innlendum aðila á borð við þá sem félagið glímdi við á uppgangstíma WOW Air, enda er aukin samkeppni nefnd sem einn af helstu áhættuþáttum þess að spár félagsins gangi eftir og því jafnframt einn helsti áhættuþátturinn í því að reyna muni á ábyrgðina.<sup>2</sup> Frumvarpið virðist því sett fram að gefinni þeirri forsendu að áform flugfélagsins Play um að hefja flug frá Íslandi um leið og aðstæður leyfa gangi ekki eftir, enda gætu þau áform orðið til þess að raungera þá áhættu sem ætlunin er að taka með veitingu ábyrgðarinnar. Að mati

---

<sup>1</sup> Icelandair Group er móðurfélag flugfélagsins Icelandair og 8 annarra dótturfélaga sem eru virk og markaðsleiðandi á ýmsum sviðum flug- og ferðaþjónustu. Sjá nánar á vef félagsins: <https://www.icelandairgroup.is/companies/>.

<sup>2</sup> Í töluilið nr. 2 á bls. 9 í frumvarpinu segir um helstu áhættuþætti sem valdið geti því að áætlanir félagsins gangi ekki eftir: „Að aukin samkeppni muni leiða til lægri verða á flugsætum en gert er ráð fyrir.“

Play er það ótækt að ríkið leggi skattfé með þessum hætti að veði gegn áformum félagsins um að veita Icelandair Group samkeppni. Með hliðsjón af þessum varnaðarorðum er Alþingi hvatt til ítrustu varfærni áður en sameiginlegir sjóðir almennings eru skuldbundnir með þeim hætti sem frumvarpið leggur upp með.

## 1. Um Ríkisábyrgðina

Með frumvarpinu er lögð til heimild til að veita Icelandair Group ríkisábyrgð vegna lánalínu sem veitt verður af tveimur viðskiptabönkum. Gildistími ábyrgðarinnar verður 5 ár og nær hún til 90% af ádrætti lánalínunnar hverju sinni. Ljóst má vera að ábyrgðin mun auðvelda aðra fjármögnun félagsins á þeim tíma sem ábyrgðin er í gildi, óháð því hvort til þess komi að draga þurfi á lánin sem eru andlag ábyrgðarinnar.

Eðli máls samkvæmt leiðir ofangreint inngríp ríkisins til ívilnunar til félagsins sem nýtur ábyrgðarinnar, sem flokkast myndi sem ríkisaðstoð í skilningi EES réttar, sbr. 61. gr. EES samningsins. Almennt er ríkisaðstoð í skilningi EES samningsins óheimil vegna þeirra neikvæðu áhrifa sem slíkt inngríp í markaðinn hefur á m.a. samkeppnisaðila, en þó er í vissum tilvikum unnt að nýta undanþágur frá almenna banninu sé slíkt gert í samræmi við þær reglur sem um það gilda.

Í því tilviki sem hér um ræðir hefur Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) gefið út, að fyrirmynd Framkvæmdastjórnar ESB, að Covid 19 faraldurinn virkji undanþágu sem finna má í staflíð b. í 3. mgr. 61. gr. EES samningsins. Undanþágan gerir ráð fyrir að ríkisaðstoð, sem hefur það að markmiði að ráða bót á alvarlegri röskun á efnahagslífi aðildarríkis, geti talist samrýmanlegt framkvæmd EES samningsins. Byggt á nýlegum ákvörðunum ESB, hafa jafnframt verið tekin saman viðmið um veitingu ríkisábyrgða með skírskotun til Covid 19 ástandsins, sem ESA vísar jafnframt til á vefsíðu sinni.<sup>3</sup>

Sjá má að sú ábyrgð sem hér um ræðir byggir á þeirri fyrirmynd sem mótast hefur í framkvæmd ESB við umfjöllun um sambærilegar ábyrgðir í þágu stórra flugfélaga í Frakklandi, Þýskalandi, Hollandi, Finnlandi, Danmörku og Svíþjóð. Rétt þykir þó að vekja athygli fjárlaganefndar á tveimur atriðum varðandi fyrirbyggjandi drög. Í fyrsta lagi á umfangi ábyrgðargjaldsins sem ábyrgðarþeganum verður gert að greiða og í öðru lagi þau skilyrði sem sett eru fyrir veitingu ábyrgðarinnar af hálfu ríkisins. Play telur að unnt væri að lágmarka þann skaða sem fyrirhuguð ábyrgð mun hafa í för með sér á samkeppnisumhverfi í fluggeiranum með því að hækka ábyrgðargjaldið til samræmis við það sem tíðkast í öðrum Evrópulöndum og með því að setja frekari skilyrði fyrir veitingu ábyrgðarinnar líkt og gert hefur verið í sambærilegum tilfellum annars staðar.

### 1.1. Ábyrgðargjaldið

Lykilþáttur þeirrar ívilnunar sem felst í ríkisaðstoðar á formi ábyrgðar felst í því gjaldi sem ábyrgðarþega er gert að greiða fyrir ábyrgðina. Ábyrgðir á lánaskuldbindingum eru seldar á markaði og bera því ákveðið verð sem ræðst af markaðsaðstæðum hverju sinni og þeirri áhættu sem í veitingu ábyrgðarinnar felst. Það að Icelandair Group hafi leitað til ríkisins um veitingu slíkrar ábyrgðar gefur til kynna að markaðsverð fyrir slíka ábyrgð sé svo hátt að félagið hafi ekki tök á að greiða fyrir hana. Ívilnun ríkisins til fyrirtækisins felst þannig einkum í mismuninum á milli þess verðs sem markaðsaðili myndi rukka fyrir ábyrgðina og þess verðs sem ríkið rukkar. Í þessum mismun felst einnig megin skekkjan á samkeppnisaðstæðum þess félags sem hlýtur slíka ábyrgð og annarra félaga sem njóta ekki slíkrar ábyrgðar. Birtingarmynd skekkjunnar kemur einnig fram í mismun á þeim lánakjörum sem bjóðast með

<sup>3</sup> Sjá skjal á vef Framkvæmdastjórnar ESB, bls. 9-10: [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/-what\\_is\\_new/TF\\_consolidated\\_version\\_amended\\_3\\_april\\_8\\_may\\_and\\_29\\_june\\_2020\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/-what_is_new/TF_consolidated_version_amended_3_april_8_may_and_29_june_2020_en.pdf).



ESA hafi þegar samþykkt viðmið um lágmarksábyrgðargjald upp á 100 bps, sem sé það viðmið sem notað hafi verið í tilfalli SAS.

Enn sem komið er liggur ekki fyrir opinberlega hvað það var sem ESA samþykkti og á grundvelli hvaða upplýsinga. Hitt liggur þó fyrir að ef sú fyrirmynd sem byggt er á hafi verið ríkisábyrgð, sem veitt var SAS á vordögum og fjallað var um í ákvörðun Framkvæmdastjórnar ESB frá 15. apríl sl., að þá eru lágmarksviðmiðin í töflunni um ábyrgðargjald uppfyllt að því er varðar ábyrgðina til SAS en ekki varðandi þá ábyrgð sem hér er til umfjöllunar.<sup>7</sup> Ábyrgðin til SAS var veitt til þriggja ára og ráð fyrir því gert að 100 bps ábyrgðargjald yrði greitt árlega, án tillits til ádráttar á það lán sem hún tryggði.<sup>8</sup> Ábyrgðin til Icelandair Group mun verða til fimm ára og því mun ábyrgðargjaldið á fjórða og fimmta ári ekki ná 200 bps lágmarkinu sem miðaða er við.

Upplýsingar um ábyrgðargjald sambærilegra ábyrgða til evrópskra flugfélaga, sem komið hafa til kasta Framkvæmdastjórnar ESB, eru í sumum tilfellum orðnar opinberar og í öðrum tilfellum munu þær verða opinberar á næstunni. T.d. hefur komið fram að Finnka ríkið fer fram á 300 bps árlegt gjald vegna ábyrgðar sem veitt hefur verið Finnair til þriggja ára.<sup>9</sup> Þá hefur sænska ríkið komið á fót aðstoðarkerfi sem allt að 20 flugfélög geta nýtt sér. Samkvæmt því er mögulegt að öðlast ríkisábyrgð til allt að sex ára og er ábyrgðargjaldið miðað við töfluna sem vísað er til hér að ofan.

Af ofangreindu má ljóst vera að það ábyrgðargjald sem til stendur að leggja á vegna veitingu ábyrgðarinnar er lágt í samanburði við það sem önnur ríki hafa verið að leggja á við sambærilegar aðstæður og raunar virðist sem gjaldið sé lægra en þau lágmarksviðmið sem ESA og Framkvæmdastjórn ESB gera ráð fyrir. Einnig er vísað í frumvarpinu til ábyrgðar sem veitt var SAS sem fyrirmyndar, en við nánari skoðun kemur í ljós að sá samanburður er villandi, enda er gildistími þeirrar ábyrgðar mun skemmri en sá 5 ára tími sem gert er ráð fyrir varðandi þá ábyrgð sem veita á Icelandair Group. Það væri því forvitnilegt að fá nánari útskýringu á því hvað vakti fyrir höfundu frumvarpsins með þessari tilvísun í SAS.

Í ljósi þess langa gildistíma sem gert er ráð fyrir að ábyrgðin hafi, hefði verið eðlilegt að hanna ábyrgðargjaldið með innbyggðum hvata til þess að ábyrgðarþeginn losaði sig undan ábyrgðinni við fyrsta mögulega tækifæri. Viðmið ESA og Framkvæmdastjórnar ESB gefa forskrift að slíkri hönnun með gjaldi sem fer stighækkandi eftir því sem líður á gildistíma langra ábyrgða, þ.e. úr 50 bps í 200 bps. Það vekur athygli að þessi leið er ekki farin varðandi téða ábyrgð. Þess í stað er valið að ábyrgðargjaldið af upphæðinni allri ádreginni sér örlítið hærra en gjaldið af fyrstu ádregnu krónunni, eða sem nemur 25 bps. Þessi skortur á hvata fyrir ábyrgðarþegann til þess að losa sig undan ábyrgðinni við fyrsta tækifæri framlengir þá samkeppnisskekkju sem af ríkisaðstoðinni hlýst umfram þann tíma sem kann að vera nauðsynlegur til þess að bregðast við Covid 19 ástandinu.

Það skal líka haft í huga að ef ábyrgðarþeginn telst ekki hafa fjárhagslega burði til að standa undir lágmarks ábyrgðargjaldi þá kann staða hans að vera orðin svo slæm að ríkisaðstoð á formi ríkisábyrgðar sé ekki hentugt úræði. Í því tilliti má nefna að sú ríkisábyrgð sem veitt var SAS í apríl sl. hefur nú verið afturkölluð og annað form ríkisaðstoðar verið notað í hennar stað. Þann 17. ágúst sl. tilkynnti

<sup>7</sup> Sjá ákvörðun Framkvæmdastjórnarinnar í máli SA.56795.

<sup>8</sup> Sjá einnig ákvarðanir ESA í málum 029/20/COL og 089/20/COL vegna norsks Covid 19 aðstoðarkerfis fyrir flugfélög, en þar var sömuleiðis gert ráð fyrir 100 bps ábyrgðargjaldi vegna ábyrgða sem væru þó ekki til lengri tíma en tveggja ára. Í seinni ákvörðuninni kemur fram að jafnvel þó lagaheimild sé til að leggja aðeins 100 bps gjald á ábyrgðir, þá sé það gjald sem verið sé að leggja á nú um stundir að lágmarki 200 bps.

<sup>9</sup> Sjá ákvörðun Framkvæmdastjórnarinnar í máli SA.56809.

Framkvæmdastjórn ESB að danska og sænska ríkið hefðu í hyggju að endurfjármagna SAS með aðgerðum að andvirði 1 milljarði evra. Þessar aðgerðir felast einkum í því að ríkin setja nýtt hlutfé inn í félagið.<sup>10</sup>

## 1.2. Skilyrði fyrir veitingu ríkisábyrgðar

Í frumvarpinu eru tilgreind nokkur skilyrði fyrir veitingu ríkisábyrgðarinnar sem snúa m.a. að því að tryggja þátttöku annarra haghafa í endurfjármögnun og endurskipulagningu félagsins og til að tryggja að ekki reyni á ábyrgð ríkisins nema að öðrum fjármögnunarkostum tæmdum. Í þessum skilyrðum felst að ekki muni reyna á þær lánalínur sem ríkið ábyrgist fyrr en félagið verður komið í mjög alvarlega stöðu. Ef svo færi að félagið lenti í slíkri stöðu má velta fyrir sér hvort raunhæf leið út úr slíkum hremmingum sé að bæta enn á skuldir þess og þar með bæta enn á þær skuldir sem þarf að greiða af til framtíðar.

Fram hefur komið að ekki hafi verið samið um niðurfellingu skulda eða um að skuldum verið breytt í hlutfé í tengslum við endurskipulagningu félagsins. Þess í stað er skuldavandanum ýtt um nokkur misseri fram í tímann og munu þær væntanlega þá leggjast á að fullum þunga að nýju á sama tíma og möguleg endurgreiðsla þeirra lánalína sem ríkið ætlar að ábyrgjast ætti að fara fram.

Markmið ríkisins með veitingu ríkisábyrgðarinnar eru skilgreind í frumvarpinu með eftirfarandi hætti:

„Aðkoma ríkisins um að veita félaginu ábyrgð eða tryggja því aðgang að lánsfé hefur verið háð eftirfarandi lykilorðum:

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 lánardrottna.“

Í þessari upptalningu er markmið um traustar flugsamgöngur sett fram sem meginmarkmið. Leið að því markmiði er síðan talin vera að tryggja rekstrarhæfi Icelandair Group, en þó einungis að því marki sem þjóni opinberum hagsmunum. Ekki er minnst á hið augljósa að sú röskun á samkeppni sem felst í því að veita einu félagi umfangsmikla ívilnun til fimm ára getur unnið gegn þeim markmiðum sem frumvarpinu er ætlað að ná. Góð leið til að tryggja traustar flugsamgöngur og til þess að tryggja að til staðar séu rekstraraðilar sem taki þátt í efnahagslegri viðspyrnu er að skilyrði til samkeppnisrekstrar séu hagstæð. Slík leið lágmarkar sömuleiðis áhættu ríkissjóðs og þjónar þannig best opinberum hagsmunum. Sú leið að slá skjaldborg um óhagkvæman rekstraraðila til næstu fimm ára með hárríki ábyrgð er því í besta falli umdeilanleg.

Verði sú leið engu að síður farin ætti ríkið að fara fram á ýmsar mótvægisáðgerðir til þess að minnka neikvæð áhrif á mögulega keppinauta Icelandair Group, enda þjónar það best almannahagsmunum að keppinautum félagsins sé gefið andrúm til þess að veita því aðhald. Horfa mætti til þeirra áðgerða sem önnur ríki hafa gripið til varðandi flugfélög í svipaðri stöðu nú í vor og sumar. Í fréttatilkynningum um samþykkt ríkisaðstoðar í þágu KLM, Air France, Lufthansa og SAS kemur fram að viðkomandi ríki hafi sett ýmis skilyrði fyrir aðstoðinni.<sup>11</sup> Þessi skilyrði snúa m.a. að útgreiðslu arðs, starfsumhverfi starfsfólks,

<sup>10</sup> Sjá ákvarðanir Framkvæmdastjórnarinnar í málum SA.57543 og SA.58342.

<sup>11</sup> Sjá fréttatilkynningar á vef Framkvæmdastjórnarinnar:

KLM - [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_1333](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1333);



sjálfbærni, markmiðum í umhverfismálum og tilteknum hömlum á félögin til þess að liðka fyrir samkeppni og þar með draga úr neikvæðum áhrifum aðstoðarinnar á samkeppni. Eftirtektarvert dæmi um slík skilyrði er að Lufthansa var gert að losa um 24 lendingarheimildir á dag á flugvöllunum í Frankfurt og Munchen og afsala þeim til keppinauta.<sup>12</sup>

Mótvægisáðgerðir vegna þeirrar ívilnunar sem hér stendur til að veita mætti sníða eftir ráðleggingum ESA og Samkeppniseftirlitsins og gætu t.d. falist í því að Icelandair Group gefi eftir lendingarheimildir hér heima eða erlendis til keppinauta til þess að auka líkur á því að keppinautar fái þrífist samhliða félagi sem nýtur hárrar ríkisábyrgðar næstu fimm árin. Eins og sjá má af tilvitnuðum fréttatilkynningum Framkvæmdastjórnarinnar eru slík skilyrði alvanaleg og hefur þeim verið mætt með velþóknun af hálfu Margrethe Vestager varaforseta Framkvæmdastjórnarinnar: „France has also announced plans for certain green policy choices as regards Air France. Good. Member States are free to design measures in line with their policy objectives and EU rules“.<sup>13</sup>

Nefna mætti fleiri mögulegar mótvægisáðgerðir, svo sem að armslengdarsjónamið við lánveitingar tengdar ábyrgðinni verði tryggð betur með aðkomu lánastofnana sem ekki lúta eignarhaldi ríkisins, að skipaður verði sérstakur tilsjónaraðili með því að ríkisaðstoðinni verði varið með tilhlýðilegum hætti, að ábyrgðin verði til styttri tíma en fimm ára, að frekari skuldsetning í skóli ríkisábyrgðarinnar verði ekki heimil, og svona mætti áfram telja.

### 1.3. Réttaróvissa vegna ýmissa álitamála um ríkisaðstoð í þágu Icelandair Group

Þær áðgerðir sem lagt er til að gripið verði til í þágu Icelandair Group í því frumvarpi sem hér um ræðir vekur upp ýmsar spurningar í tengslum við þær ríkisaðstoðarreglur sem gilda á EES svæðinu. Sennilegt má telja að keppinautar félagsins láti reyna á lögmæti þeirra áðgerða sem tengjast endurskipulagningunni. Að líkindum mun taka misseri eða ár að greiða úr þeim flækjum. Á vettvangi Evrópusambandsins hefur t.d. lággjaldaflugfélagið Ryanair höfðað mál fyrir Evrópudómsstólnum vegna allra þeirra björgunarpakka sem Framkvæmdastjórnin hefur samþykkt.

Í því máli sem hér um ræðir mun koma til skoðunar hvort í ýmsum þeim áðgerðum sem gripið hefur verið til að hálfu stjórnvalda felist ólögmæt ríkisaðstoð til Icelandair Group, sem ekki hafi verið tilkynnt og fengist samþykkt af hálfu ESA. Koma þar t.d. til skoðunar armslengdarsjónarmið við fyrirgreiðslu ríkisbankanna við félagið, en ljóst má vera að þeir hafa slakað verulega á þeirri eiginfjárkröfu sem alla jafnan er gerð um lánalínur á borð við þær sem þegar eru útstandandi og er það raunar eitt af skilyrðum ábyrgðarinnar af hálfu ríkisins að þessar lánalínur verði opnaðar að nýju með einungis 8% eiginfjárkröfu. Að sama skapi vekur fréttatilkynningur um sölutryggingu við fyrirhugað hlutafjárútböð upp spurningar hvort bankarnir hagi sér með þeim hætti sem venjulegur markaðsfjárfestir myndi gera. Eins hlýtur að koma til skoðunar hvort sú ákvörðun ESA að taka þá aðstoð sem þetta frumvarp fjallar sérstaklega um

---

Air France - [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_20\\_796](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_796);

Lufthansa - [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_1179](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1179);

SAS - [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_1488](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1488).

<sup>12</sup> Í fréttatilkynningu um samþykkt ríkisaðstoðar til Lufthansa segir m.a. eftirfarandi: „Therefore, in line with requirements of the Temporary Framework, additional measures to preserve effective competition are necessary. These consist in the divestment of up to 24 slots/day at Frankfurt and Munich hub airports and of related additional assets to allow competing carriers to establish a base of up to four aircraft at each of these airports. These measures would enable a viable entry or expansion of activities by other airlines at these airports to the benefit of consumers and effective competition.“

<sup>13</sup> Sjá fréttatilkynningu um samþykkt ríkisaðstoðar til Air France í neðanmálsgr. 10.

ekki til formlegrar rannsóknar standist þau viðmið sem sett eru í dómaframkvæmd EFTA dómstólsins og Evrópuþingsstólsins. Þessi atriði munu að einhverju leyti skýrast þegar ESA birtir ákvörðun sína í málinu.

## 2. Samantekt

Sú áhætta sem felst í frumvarpinu fyrir ríkissjóð er veruleg. Lagt er til að félagið geti, á þeim tímapunkti þegar félagið verður komið í ósjálfbæra stöðu fjárhagslega, dregið á lánaðlínur sem eru ríkistryggðar og þannig stórauði við skuldir sínar og því gert skuldastöðu sína enn ósjálfbærari en áður. Miklar líkur eru á að þessar skuldir endi á ríkissjóði komi til ádráttar á lánaðlínurnar, enda eru ekki lögð fram nein raunveruleg veð til tryggingar af hálfu félagsins.

Telji Alþingi engu að síður ástæðu til þess að koma Icelandair Group til hjálpar með þeim hætti sem lagt er til í frumvarpinu er hvatt til þess að ábyrgðargjaldið verði aðlagð að því sem gert er ráð fyrir í viðmiðum ESA og Framkvæmdarstjórnar ESB og því sem önnur Evrópulönd hafa verið að fara fram á við svipaðar aðstæður nýlega. Það þýðir að hækka ætti gjaldið verulega og skapa sterkan hvata til þess að félagið losi sig undan ábyrgðinni við fyrsta hentugleika. Einnig er hvatt til þess að sett verði frekari skilyrði fyrir veitingu ábyrgðarinnar, t.d. að tilteknum lendingarheimildum verði afsalað til samkeppnisaðila, svo lágmarka megi þau neikvæðu áhrif sem af henni munu hljóta.

Hafnarfjörður, 31. ágúst 2020

F.h. Play



Arnar Már Magnússon, forstjóri