

150. löggjafarþing 2019–2020.  
Þingskjal 2032 — 969. mál.

# Frumvarp til fjáráukalaga

## fyrir árið 2020, sbr. lög nr. 104/2020.

(Lagt fyrir Alþingi á 150. löggjafarþingi 2019–2020.)

---

### Efnisyfirlit

#### Lagagreinar

1. gr. Heimildir..... 3

#### Athugasemdir

Inngangur..... 4

1. Heimildir..... 8



Ýmis ákvæði  
**Heimildir**

1. gr.

Eftirtalin breyting verður á 6. gr. fjárlaga fyrir árið 2020:

**Nýr liður:**

7.37 Að veita Icelandair Group hf., sem er kerfislega mikilvægt fyrirtæki, sjálfskuldarábyrgð frá ríkissjóði á lánum vegna tekjufalls fyrirtækisins í tengslum við heimsfaraldur kórónuveirunnar. Heildarskuldbinding ríkissjóðs vegna þessa getur numið allt að 108 milljónum Bandaríkjadala eða sem jafngildir 90% af 120 milljóna Bandaríkjadala lánalínum til félagsins.

Athugasemdir.

## Inngangur

Áhrif heimsfaraldurs kórónuveirunnar á íslenska hagkerfið hafa komið betur í ljós á undanförunum vikum og mánuðum. Þrátt fyrir að áhrifin hafi verið mikil og víðtæk til þessa er enn sem komið er ógerningur að áætla hver þau verða þegar upp er staðið. Flestir greinendur gera þó ráð fyrir að áhrifin verði djúpstæðari og langvinnari en talið var í upphafi faraldursins.

Frá því að faraldurinn hófst hefur fjölmörgum efnahagslegum aðgerðum verið hrint í framkvæmd. Nú þegar hefur Alþingi samþykkt þrenn fjárukalög fyrir árið 2020. Vísað er til greinargerða þeirra frumvarpa þar sem fjallað var um afleiðingar heimsfaraldurs kórónuveirunnar fyrir efnahagslífið og opinber fjármál. Þar var sem dæmi að finna umfjöllun um spá AGS um horfur í heimshagkerfinu og áherslur og ráðstafanir ríkja heims í opinberum fjármálum. Þá hefur í sömu frumvörpum verið gerð grein fyrir aðgerðum íslenskra stjórnvalda og tengdum ráðstöfunum í ríkisfjármálum vegna faraldursins, sbr. 695. mál 150. þings sem varð að lögum nr. 26/2020, 724. mál 150. þings sem varð að lögum nr. 36/2020 og 841. mál 150. þings sem varð að lögum nr. 104/2020.

Fram til þessa hafa stjórnvöld sett fram mótvægisáðgerðir í fjórum áföngum á um sjö vikna tímabili frá miðjum mars til loka apríl. Fyrsti áfanginn fólst í lagasetningu þann 13. mars sl. með gjalddagafrestunum á staðgreiðslu tekjuskatts, útsvars og tryggingagjalds. Kynntir hafa verið þrjár aðgerðapakkar því til viðbótar og voru nýjar ráðstafanir síðast kynntar í lok apríl. Fela þær í sér framlengingu hlutastarfaleiðarinnar, greiðslu hluta launakostnaðar á uppsagnarfresti og greiðsluskjól fyrir fyrirtæki, sbr. lagafrumvörp sem lögð voru fram á Alþingi og hlutu þar samþykki.

Í þessu fjórða frumvarpi til fjárukalaga fyrir árið 2020 er eingöngu lagt til að gerð verði breyting á heimildarákvæði fjárlaga í frumvarpinu. Að öðru óbreyttu má ætla að enn annað fjárukalagafrumvarp verði lagt fram á haustmánuðum, þá venju samkvæmt, á 151. löggjafarþingi. Gert er ráð fyrir að í því frumvarpi þurfi að afla frekari fjárheimilda, m.a. til að mæta auknum útgjöldum Atvinnuleysistryggingasjóðs á yfirstandandi ári og öðrum kostnaði af völdum heimsfaraldurs kórónuveirunnar, sem ekki rúmast innan fjárheimilda almenns vara-sjóðs fjárlaga, þegar kostnaðaráhrifin liggja betur fyrir. Almennt hefur verið við það miðað að leita eftir útgjaldaheimildum frá Alþingi þegar kostnaður við verkefni hefur legið fyrir eða talið hefur verið að hann megi áætla með nokkurri vissu.

**Efni frumvarpsins.** Með frumvarpinu er lögð til heimild til handa ráðherra til að veita Icelandair Group hf. sjálfskuldarábyrgð frá ríkissjóði á lánum vegna tekjufalls fyrirtækisins í tengslum við heimsfaraldur kórónuveirunnar. Gert er ráð fyrir að heildarskuldbinding ríkissjóðs vegna þessa geti numið allt að 108 milljónum Bandaríkjadala (90% af 120 milljónum Bandaríkjadala) eða sem jafngildir allt að 15 ma.kr. m.v. gengi Bandaríkjadals við framlagningu frumvarpsins.

Rík ástæða þarf að liggja að baki slíkri aðgerð, sem er í senn veruleg að fjárhagslegu umfangi og afar sértæk. Það leiðir af landfræðilegri stöðu Íslands að nauðsyn ber til að tryggja traustar og samfelldar samgöngur fyrir vöru- og fólksflutninga. Þá hefur vægi ferðaþjónustu í þjóðarbúskapnum, þar sem starfsemi Icelandair hefur algjöra grundvallarþýðingu, vaxið óðfluga á síðustu árum. Umfang farþegaflutninga á vegum félagsins hefur skapað mikilvægan grundvöll fyrir vöxt og viðgang allra annarra greina ferðaþjónustunnar. Því má segja að um sé að tefla verulega almenna samfélagslega hagsmuni, ásamt mjög umtalsverðum beinum

fjárhagslegum hagsmunum á fjölda launamanna og fyrirtækja. Í upphafi þess ferlis sem nú hefur leitt til þess að leitað er heimilda Alþingis til að veita ábyrgð ríkisins á lánalínu til Icelandair var talið brýnt að skýrlega lægi fyrir á hvaða forsendum slíkur atbeini yrði veittur. 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.

Eins og framangreind skilyrði bera með sér er stuðningur við félagið háður því að fyrir lægi það mat að það þjónaði skýrum almannahagsmunum að verja opinberu fé til þess að styðja við félagið. Er aðkoma stjórnvalda þar af leiðandi háð því að fullnægjandi árangur náist í fjárhagslegri endurskipulagningu félagsins í samræmi við þær áætlanir sem kynntar hafa verið, þ.m.t. að afla nýs hlutfjár.

Áætlun félagsins gerir ráð fyrir að safna að lágmarki 20 ma.kr. af nýju hlutfé, eða um 147 milljónum Bandaríkjadala á núverandi gengi, en hámarksfjármögnun getur orðið allt að 23 ma.kr. Ef áskriftaréttur sem veittur er með nýju hlutfé (25%) er fullnýttur getur hlutfjárúkningin alls orðið 28,75 ma.kr. eða um 211 milljónir Bandaríkjadala. Á hluthafafundi félagsins í maí var samþykkt að auka hlutfé um allt að 30 ma.kr. sem jafngilti um 200 milljónum Bandaríkjadala, en nýr hluthafafundur verður haldinn þann 9. september þar sem samþykkja á fyrrgreint fyrirkomulag á útboðinu.

Áætlun félagsins gerir einnig ráð fyrir að það fái að nýju aðgang að rekstrarlánalínum sem það var með hjá viðskiptabönkum sínum, Landsbanka og Íslandsbanka. Samtals eru rekstrarlánalínur þessar að fjárhæð 52 milljónir Bandaríkjadala. Skilmálar fyrir ádrætti á þær línur verða samræmdir á næstu 24 mánuðum, þannig að þær standi félaginu opnar svo lengi sem eiginfjárhlutfall félagsins verði hærra en 8%. Að síðustu er gert ráð fyrir að viðskiptabankar félagsins veiti hvor um sig nýja lánalínu sem verði rekstrarlánalínur til þrautavara. Þær línur verði hvor um sig að fjárhæð 60 milljónir Bandaríkjadala eða samtals 120 milljónir Bandaríkjadala. Rekstrarlánalínur þessar verði með 90% ábyrgð af hálfu ríkisins. Áhætta ríkisins vegna þessarar ábyrgðar er því 108 milljónir Bandaríkjadala.

Með fyrrgreindri áætlun um fjármögnun mun félagið fjármagna að fullu vænta fjárþörf (258 milljónir Bandaríkjadala) næstu 24 mánuði með lausu fé (150 milljónir Bandaríkjadala) og væntu hlutfé nýrra hluthafa (147 milljónir Bandaríkjadala), samtals tæplega um 297 milljónir Bandaríkjadala. Félagið mun að auki hafa aðgang að rekstrarlánalínum hjá viðskiptabönkum sínum að samtals fjárhæð 52 milljónir Bandaríkjadala til að tryggja að það hafi ávallt aðgang að nægu lausu fé til þriggja mánaða rekstrar án tekna og þar fyrir utan rekstrarlánalínur til þrautavara (120 milljónir Bandaríkjadala) með 90% ábyrgð ríkisins ef rekstur félagsins mun ganga mun verr en áætlanir þess gera ráð fyrir. Gangi áætlun félagsins um fjármögnun og rekstur eftir mun aldrei reyna á lánalínur með ábyrgð ríkisins. Samkvæmt áætlun félagsins verður eiginfjárhlutfall þess að lágmarki rúmlega 23% eftir árangursríkt útboð á hlutfé (20 ma.kr.) og fer lægst í rúm 13% í lok fyrsta árshluta 2022.

Miðað er við að lánalína með ábyrgð ríkissjóðs sé til þrautavara. Í því felst að ekki reyni á hana nema upp komi þær aðstæður að rekstur félagsins gangi talsvert verr en áætlanir gera ráð fyrir. Er lánalínu með ábyrgð ríkisins ætlað að skapa aukið rekstraröryggi fyrir félagið, sem ætti að hafa jákvæð áhrif á vilja fjárfesta til að leggja félaginu til nýtt fé. Til að ná þessu

markmiði var gerð krafa um að rekstraráætlun félagsins væri að fullu fjármögnuð með öðru fé en láni með ábyrgð ríkisins. Núverandi rekstraráætlun uppfyllir þetta skilyrði og gerir ekki ráð fyrir að draga þurfi á lánalínuna. Gangi hún eftir verður lausafé félagsins lægst um 45,5 milljónir Bandaríkjadala en á þeim tímapunkti hefur ekki verið dregið á rekstrarlánalínur bankanna sem eru samtals að upphæð 52 milljónir Bandaríkjadala. Óheimilt verður að draga á lánalínu með ábyrgð ríkisins fyrir en búið er að nýta alla aðra fjármögnun félagsins að fullu, þ.m.t. rekstrarlínur bankanna. Rétt er þó að benda á að rekstrarlínur bankanna lokast ef eigið fé félagsins fer undir 8%. Miðað við áætlun félagsins fer eiginfjárlutfall þess lægst í 13,3% í lok fyrsta árshluta 2022. Rekstrarlínur bankanna ættu því að haldast opnar þótt nokkur frávik verði í rekstri félagsins miðað við áætlun þess.

Lánalínu með ábyrgð ríkisins er ætlað að tryggja að rekstur félagsins stöðvist ekki þótt uppgangur félagsins verði hægar en rekstraráætlun gerir ráð fyrir eða að markaðsaðstæður félagsins verði þyngrri á næstu tveimur árum, s.s. ef verð flugmiða eða nýting á flugvélum verður ekki í samræmi við áætlun félagsins. Þrátt fyrir þetta hlutverk lánalínunnar eru henni sett mörk varðandi það hve mikil frávik geta orðið í rekstri og eru þau tvíþætt. Í fyrsta lagi eru mörk á mánaðarlegri úttekt 20 milljónir Bandaríkjadala og hins vegar eru mörk við eiginfjárlutfall 2% eða 25 milljónir Bandaríkjadala (um 3,4 ma.kr.). Fyrri mörkin leiða til þess að það þarf alltaf að lágmarki sex mánuði af ádrætti til þess að klára línuna og seinni mörkin koma í veg fyrir að félagið geti dregið á línuna ef rekstur þess hefur gengið það illa að eigið fé félagsins er að klárast. Að auki er miðað við að ríkið taki veð í eignum félagsins til tryggingar endurgreiðslu reyni á ábyrgð þess. Um er að ræða veð í vörumerki félagsins og dótturfélagsins Icelandair ehf., vefslóð sömu félaga og lendingarheimildum í London og New York, ef unnt reynist að taka veð í lendingarheimildum.

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 rekstartengd gjöld, sammingsbundnar afborganir og vaxtagreiðslur, 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. Þá verður ekki heimilt að greiða út arð á meðan lánalínan er útistandandi.

Gert er ráð fyrir að ádráttartímabil lánsins verði í tvö ár eða til september 2022. Frá þeim tíma lokast það og lánið skal endurgreiða með jöfnum mánaðarlegum greiðslum á næstu þremur árum. Einnig er gert ráð fyrir að leyfi rekstur félagsins að greiða lánið hraðar niður skuli það gert. Til að tryggja það verður ákvæði í samningnum sem skyldar félagið til að nota umframlausafé til að greiða niður lánið. Miðað er við að 75% af umframlausafé á hverjum tíma fari til lækkunar á skuld samkvæmt lánalínunni. Aðeins verður heimilt að nýta umframfé í rekstri félagsins til þess að flýta endurgreiðslu á lánalínunum með ábyrgð ríkisins en engum öðrum lánunum eða skuldbindingum fyrir en lán með ábyrgð ríkisins hefur verið að fullu endurgreitt.

Gert er ráð fyrir að félagið greiði til ríkisins ábyrgðargjald sem nemur 0,25% á ársgrunni af ábyrgðarfjárhæðinni, sem ætlað er að verði 90% af 120 milljónum Bandaríkjadala. Til viðbótar við ábyrgðargjald er gert ráð fyrir að félagið greiði notkunarág og fer það eftir því hve há fjárhæð er ádregin hverju sinni. Notkunaráglag reiknast af stöðu ádráttar í lok hvers mánaðar og fer hækkandi eftir fjárhæð ádráttar, þannig:

- a. Ef lánalínurnar eru ádregnar að 0–40 milljónum Bandaríkjadala verður notkunaráglagið 0,75%.
- b. Ef lánalínur eru ádregnar að 40–80 milljónum Bandaríkjadala verður notkunaráglagið 0,875%.

- c. Ef lánalínur eru ádreagnar umfram 80 milljónir Bandaríkjadala verður notkunarálagið 1,00%.

Þannig er lágmarksábyrgðargjald á útstandandi ádrátt 1,00%, sem er það viðmið sem ESA hefur samþykkt og notað var í tilfalli SAS. Þá má geta þess að ESA hefur gefið samþykki fyrir mögulegri ábyrgðarveitingu ríkisins til félagsins, með fyrirvara um endanlega ákvörðun.

Félagið sjálf hefur metið það svo að nýgerðir kjarasamningar við flugstéttirnar stuðli að því að tryggja rekstrarhæfi félagsins til lengri tíma. Hvort félagið teljist samkeppnishæft til lengri tíma mun verða metið af væntanlegum fjárfestum í félaginu og væntanlegt útboð á hlutafé mun standa og falla með því mati. Þá hefur það einnig verið markmið stjórnvalda að gæta þess að fjármunir ríkisins verði ekki notaðir til þess að greiða lánardrottnum eða styðja sérstaklega við núverandi hluthafa félagsins. Áætlun félagsins uppfyllir það skilyrði að áætlaður rekstur félagsins á næstu 24 mánuðum er að fullu fjármagnaður með nýju hlutafé og aðgerðum kröfuhafa og því reynir ekki á lánalínu með ábyrgð ríkisins ef áætlun þess gengur eftir. Að auki er horft til þess að fjármögnun félagsins þoli eðlileg vikmörk við áætlun. Í ljósi þess sem að framan greinir er talið að áætlun félagsins um fjármögnun uppfylli það skilyrði að ekki sé verið að nota opinbera fjármuni til að verja sérstaklega hag hluthafa eða lánardrottna.

Miðað við þær forsendur sem koma fram í áætlunum félagsins verður að telja að það skilyrði sé uppfyllt að félagið standi traustum fótum en vitanlega eru áhrif af heimsfaraldri kórónuveirunnar ekki að fullu þekkt og í því felst eðli máls samkvæmt nokkur óvissa um efnahagsframvinduna og áhrif á einstakar greinar. Með fyrirhugaðri áætlun um fjárhagslega endurskipulagningu félagsins er talið að það uppfylli þær forsendur sem ríkið hefur sett um aðkomu að henni.

Nánar er fjallað um framangreinda heimildargrein í kaflanum hér á eftir.

# 1 Heimildir

Lögð er til breyting á heimildarákvæði 6. gr. fjárlaga í tengslum við aðgerðir ríkisstjórnarinnar til að draga úr tjóni vegna heimsfaraldurs kórónuveirunnar og skapa öfluga viðsýrni í kjölfar faraldursins. Lagt er til að við greinina bætist einn nýr liður.

Með heimild 7.37 er mælt fyrir um að heimilt sé að veita Icelandair Group hf., sem er kerfislega mikilvægt fyrirtæki, sjálfskuldarábyrgð ríkissjóðs allt að 108 milljónum Bandaríkjadala, um 15 ma.kr. m.v. gengi Bandaríkjadals við framlagningu frumvarpsins á tveimur lánalínum samtals að fjárhæð allt að 120 milljónum Bandaríkjadala frá viðskiptabönkum félagsins. Miðað er við að hvor viðskiptabankinn muni lána allt að 60 milljónir og bera ábyrgð á 10% af útstandandi lánsfjárhæð hverju sinni en ríkið 90%.

Heimsfaraldur kórónuveirunnar hefur leitt til þess að rekstrargrundvöllur flugfélagsins hefur brostið í veigamiklum atriðum en félagið varð fyrir nær algjöru tekjufalli á fyrri hluta þessa árs. Staða flugfélaga um allan heim hefur farið hríðversnandi í kjölfar útbreiðslu faraldursins og takmarkana á ferðum og ferðafrelsi. Íslenskir flugrekendur hafa ekki farið varhluta af þessari þróun og fjárhagsstaða Icelandair, sem er burðarásinn í flugsamgöngum til og frá landinu, hefur versnað hratt frá því að áhrifa veirunnar fór að gæta. Í ljósi landfræðilegrar stöðu Íslands er nauðsynlegt að tryggja traustar og samfelldar samgöngur, vöru- og fólksflutninga og af þeim sökum telst Icelandair vera kerfislega mikilvægt fyrirtæki hér á landi. Icelandair hefur tilkynnt að það stefni á hlutfjárútboð á næstu vikum og hefur félagið kynnt fyrir hagaðilum áætlun um fjárhagslega endurskipulagningu og rekstur félagsins næstu árin. Áætlun félagsins gerir m.a. ráð fyrir að félagið fái lánalínur frá viðskiptabönkum sínum, Landsbankanum hf. og Íslandsbanka hf., með ábyrgð ríkisins að hluta. Nánar tiltekið er gert ráð fyrir að ríkið veiti ábyrgð á lánalínum til þrautavara til að tryggja aðkomu hluthafa og treysta rekstrargrundvöll þessa kerfislega mikilvæga fyrirtækis og viðhalda sambandi við viðskiptavini og mikilvæga viðskiptafélaga þess. Í apríl á þessu ári kom fram af hálfu stjórnvalda að ríkið væri tilbúið að eiga viðræður um mögulega ábyrgð á lánum til félagsins. Aðkoma stjórnvalda að opinberum stuðningi við félagið hefur frá upphafi verið háð því að fullnægjandi árangur næðist í fjárhagslegri endurskipulagningu þess í samræmi við þær áætlanir sem kynntar hafa verið, þ.m.t. að afla nýs hlutfjár.

Með öflun heimildarinnar er því komið skýrt á framfæri að stjórnvöld eru reiðubúin til að styðja við áætlun félagsins. Miðað er við að heildarskuldbinding ríkissjóðs á grundvelli heimildarinnar verði hins vegar háð skýrum takmörkunum og verði aldrei hærri en sem nemur 108 milljónum Bandaríkjadala eða um 15 ma.kr. Ábyrgð ríkisins verður í formi sjálfskuldarábyrgðar. Munur sjálfskuldarábyrgða og einfaldrá ábyrgða er einkum sá að þegar um sjálfskuldarábyrgð er að ræða er heimilt að ganga að ábyrgðarmanni strax við greiðslufall skuldara. Sé ábyrgð einföld verður að ganga að skuldara til greiðslu áður en krefja má ábyrgðarmann. Lykilskilyrði fyrir aðkomu ríkisins er að það takist að fá nýtt hlutfé í hlutfjárútboði félagsins í september nk. Einnig verða sett viss skilyrði og skilmálar sem gilda um ádrátt á lánalínuna og ráðstöfun fjármuna á grundvelli lánsins. Óheimilt verður að draga á lánalínu með ábyrgð ríkisins fyrir en búið er að nýta alla aðra fjármögnun félagsins. Megintilgangur lánsins sem ábyrgðin tekur til er sá að takast á við rekstrarfjármögnun vegna fjárhagslegrar endurskipulagningar félagsins. Félagið hefur lagt fram rekstraráætlun út árið 2024 og er ábyrgð ríkisins á lánveitingunni hluti af fjárhagslegri endurskipulagningu félagsins samkvæmt rekstraráætluninni. Meðal skilyrða fyrir veitingu ábyrgðarinnar af hálfu ríkisins er að félagið hafi styrkt fjárhag sinn með árangursríku útboði nýs hlutfjár í samræmi við áform félagsins en þau gera ráð fyrir að selt verði nýtt hlutfé að lágmarki 20 milljarðar að nafnverði



en allt að 23 milljarðar og að hverjum seldum hluta fylgi áskriftarréttindi sem svari til 25% af skráningu nýrra hluta. Þá er það einnig skilyrði að til viðbótar lánveitingu samkvæmt samningunum hafi viðskiptabankar flugfélagsins opnað að nýju rekstrarlánalínur fyrir félagið og að skilmálum þeirra lánalína verði breytt þannig að þær haldist opnar á meðan eiginfjárlutfall þess er 8% eða hærra. Einnig er farið fram á að helstu kröfuhafar og birgjar félagsins hafi samþykkt og gengið frá breytingum á skilmálum lána þeirra til samræmis við rekstraráætlun félagsins.

Þar sem ekki verður dregið á lánalínur með ríkisábyrgð nema áætlun félagsins til næstu tveggja ára gangi ekki eftir að verulegu leyti felst lykiláhætta ríkissjóðs með veitingu sjálfskuldaábyrgðar í því að rekstur félagsins verði umtalsvert verri á því tímabili en félagið gerir ráð fyrir. Helstu þættir sem gætu haft neikvæð áhrif á árangur félagsins á tímabilinu og þar með aukið líkur á ádrætti eru eftirfarandi:

1. Að aukning eftirspurnar og þar með framboðs á flugi Ícelandair verði hægari en gert er ráð fyrir. Er þar helst horft til tímabilsins frá næsta vori og til loka þriðja ársfjórðungs 2022 þar sem lágmarksframboð verður á flugi Ícelandair fram til vors 2021.
2. Að aukin samkeppni muni leiða til lægri verða á flugsætum en gert er ráð fyrir.
3. Ef dregið verður á lánalínurnar eiga ofangreindir áhættuþættir jafnframt við um rekstur félagsins á afborgunartíma lánalínanna, þ.e. frá fjórða ársfjórðungi 2022 til loka þriðja ársfjórðungs 2025, og getu félagsins til að endurgreiða þær.
4. Verði félagið gjaldþrota er fjárhagsleg áhætta ríkisins 90% af höfuðstól lánalínanna, eða samtals 108 milljónir Bandaríkjadala (um 15 ma.kr.). Við gjaldþrot munu hins vegar lykileignir félagsins (vörumerki, bókunarkerfi og e.a. lendingarheimildir) renna til ríkisins sem hægt væri að nýta til að bregðast við þeirri óvissu sem slíkt gjaldþrot myndi fela í sér gagnvart flugsamgöngum til og frá landinu.

Samhliða fjárukalagafrumvarpi þessu er einnig lagt fram frumvarp til breytinga á lögum um ríkisábyrgðir, nr. 121/1997. Er það gert sökum þess að lög um ríkisábyrgðir eiga fyrst og fremst við þegar ríkissjóður veitir ábyrgðir vegna einstakra framkvæmda eða verka en ekki þegar verið að er veita sérstakan efnahagslegan stuðning til fyrirtækja vegna ytri aðstæðna eins og heimsfaraldurs. Sú málsmedferð og þau skilyrði sem kveðið er á um í lögnum eiga ekki vel við þegar kemur að því að veita efnahagslega aðstoð til fyrirtækja við þær aðstæður sem nú ríkja vegna heimsfaraldursins. Af þessum sökum er lagt til að við lögin bætist nýtt bráðabirgðaákvæði um að ákvæði laganna gildi ekki um slíka ábyrgðarskuldbindingu gagnvart Ícelandair enda hafa skilyrði og skilmálar ábyrgðarinnar af hálfu ríkisins verið sérsniðnir að félaginu og þeim fordæmalausum aðstæðum sem uppi eru í efnahagslífinu vegna heimsfaraldursins.