



**Samantekt**

**8. september 2020**

Samantekt þessi er útbúin í samræmi við 7. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 2017/1129 og grein 2 í framseldri reglugerð framkvæmdastjórnar (ESB) nr. 2019/979. Samantektin er í fjórum hlutum hlutum a) Inngangur og fyrirvarar b) Lykilupplýsingar um félagið c) Lykilupplýsingar um verðbréfin og d) Lykilupplýsingar um útboðið.

## A. Inngangur og fyrirvarar

Samantekt þessa skal túlka sem inngang að lýsingu Icelandair Group hf. („Icelandair Group“, „félagið“ eða „útgefandi“) sem samanstendur af þessari samantekt, verðbréfalýsingu og útgefandalýsingu dagsettum 8. september 2020 („lýsingin“). Fjárfestar skulu taka ákvörðun um fjárfestingu í hlutabréfum útgefnum af Icelandair Group á grundvelli upplýsinga í lýsingunni í heild sinni. Eftir atvikum, geta fjárfestar tapað allri eða hluta af fjárfestingu sinni.

Fyrirtækjaráðgjöf Íslandsbanka og fyrirtækjaráðgjöf Landsbankans („umsjónaraðilar“) voru ráðin af félaginu til þess að hafa umsjón með hlutafjárukningunni og fyrirhugaðri töku hlutanna til viðskipta á Aðalmarkaði Nasdaq Iceland hf. Að auki skrifuðu umsjónaraðilar verðbréfalýsingu og skrifaði Íslandsbanki útgefandalýsingu. Umsjónaraðilar fá greidda þóknun fyrir þá þjónustu frá útgefanda. Fyrirtækjaráðgjöf Íslandsbanka, fyrirtækjaráðgjöf Landsbankans og fyrirtækjaráðgjöf Kvikubanka veita jafnframt félaginu ráðgjöf í sameiningu um hvernig eigi að tryggja lausafjárstöðu félagsins til langs tíma. Fjárfestum er ráðlagt að kynna sér hugsanlega hagsmunaárekstra umsjónaraðila auk Kvikubanka við Icelandair Group.

Ef farið er fyrir dómstóla með kröfu er varðar upplýsingar í lýsingunni, gæti stefnandi þurft að bera kostnað af þýðingu lýsingarinnar áður en málarekstur hefst. Einstaklingar og lögaðilar sem útbúið hafa samantektina, þ.m.t. þýðingu á henni, og sóttu um staðfestingu á samantektinni hjá Fjármálaeftirlitinu, geta sætt skaðabótaábyrgð skv. almennum reglum þar að lútandi en þó einungis ef samantektin er villandi, ónákvæm eða í ósamræmi við aðra hluta lýsingarinnar, eða ef samantektin, lesin ásamt öðrum hlutum lýsingarinnar veitir fjárfestum ekki lykilupplýsingar til þess að hjálpa þeim við að meta hvort fjárfesta eigi í slíkum verðbréfum. Útgefandi lýsir því yfir að lýsing sú sem samantekt þessi er hluti af var tekin saman í tengslum við töku nýrra hluta í Icelandair Group til viðskipta á skipulegum verðbréfamarkaði Nasdaq Iceland hf. Ekki er veitt leyfi til notkunar lýsingarinnar í neinum öðrum tilgangi.

<b>Lögformlegt heiti</b>	Icelandair Group hf., kt. 631205-1780
<b>Lögheimili</b>	Reykjavíkflugvöllur, 101 Reykjavík, Ísland
<b>ISIN kóði</b>	IS0000013464
<b>LEI auðkenni</b>	549300UMI5MBLZSXGL15
<b>Vefsíða</b>	<a href="http://www.icelandairgroup.is/investors/">www.icelandairgroup.is/investors/</a>
<b>Símanúmer</b>	+354 50 50 300
<b>Lögbært yfirvald sem staðfesti lýsinguna</b>	Fjármálaeftirlit Seðlabanka Íslands, kt. 560269-4129, Kalkofnsvegi 1, 101 Reykjavík tölvupóstfang: <a href="mailto:lysingar@sedlabanki.is">lysingar@sedlabanki.is</a>
<b>Lýsingin dagsett</b>	8. september 2020

## B. Lykilupplýsingar um félagið

### Hver er útgefandi verðbréfanna?

Lögformlegt heiti félagsins er Icelandair Group hf., en viðskiptaheiti félagsins er Icelandair Group eða einfaldlega Icelandair. Icelandair Group er hlutafélag og starfar samkvæmt lögum nr. 2/1995 um hlutafélög og skráð samkvæmt íslenskum lögum. Icelandair Group er íslenskt flugfélag sem starfrækir alþjóðlegt leiðarkerfi með Ísland sem miðpunkt. Flugfélagið býður upp á áætluarflug, leiguflug fyrir farþega og frakt.

Icelandair Group er móðurfélag nokkurra dótturfélaga, hér eftir saman nefnd „samstæðan“. Stærsti hlutinn af rekstri útgefanda er starfsemi Icelandair ehf. („Icelandair“ eða „flugfélagið“) sem samsvaraði 77% af tekjum samstæðunnar árið 2019. Auk þess er Icelandair Group m.a. móðurfélag Loftleiðir-Icelandic ehf., FERIA ehf.

(VITA) og Iceland Travel ehf. Framtíðarsýn Icelandair Group er að nýta möguleika Íslands sem heilsársáfangastaðar, styrkja stöðu landsins sem miðpunkt í alþjóðlegu leiðarkerfi og viðhalda áherslu á sveigjanleika og upplifun. Það hefur verið stefna félagsins að selja dótturfélög sem eru ekki hluti af kjarnastarfsemi félagsins, alþjóðaflugstarfseminni, en félagið seldi 75% eignarhlut í Icelandair Hotels (Flugleiðahótel hf.) í apríl 2020 til Berjaya Property Ireland. Félagið er skuldbundið að halda eftir 25% eignarhlut í Icelandair Hotels í að lágmarki 3 ár.

10 stærstu hluthafar félagsins í lok viðskiptadags þann 7. september 2020. Eftir því sem útgefandinn best veit eru hér fyrir neðan tilgreindir réttir eigendur félagsins miðað við dagsetningu.

#	Hluthafar	Fjöldi hluta	Eignarhlutir (%)
1.	Lífeyrissjóður verslunarmanna	642.361.239	11,8%
2.	Par Investment Partners L.P.	570.259.020	10,5%
3.	Gildi - lífeyrissjóður	393.761.301	7,2%
4.	Birta lífeyrissjóður	384.553.804	7,1%
5.	Lífeyrissj.starfsm. rík. A-deild	339.161.000	6,2%
6.	Stefnir - ÍS 15	293.566.144	5,4%
7.	Stefnir - ÍS 5	280.920.532	5,2%
8.	Stapi lífeyrissjóður	154.480.294	2,8%
9.	Frjálsi lífeyrissjóðurinn	109.514.500	2,0%
10.	Landsbréf – Úrvalsbréf	108.836.367	2,0%

Samtals fara 7 hluthafar með yfir 5% eignarhlut í félaginu. Félaginu er ekki kunnugt um að það sé undir beinum eða óbeinum yfirráðum eða stjórn einhvers eins aðila né annarra en þeirra sem getur í töflu hér að ofan. Þá er útgefanda heldur ekki kunnugt um að neitt fyrirkomulag sé fyrir hendi sem síðar gæti haft í för með sér breytingar á yfirráðum yfir útgefanda. Bent er á að hlutabréf í útgefanda hafa verið tekin til viðskipta á skipulegum verðbréfamarkaði Nasdaq Iceland og að eignarhald hans getur því breyst hratt og án fyrirvara.

Eftirfarandi einstaklingar skipa framkvæmdastjórn félagsins við útgáfu lýsingarinnar.

Nafn	Staða
Bogi Nils Bogason	Forstjóri Icelandair Group
Eva Sóley Guðbjörnsdóttir	Framkvæmdarstjóri fjármálasviðs
Árni Hermannsson	Framkvæmdarstjóri flugvélaleigu og ráðgjafar
Birna Ósk Einarsdóttir	Framkvæmdarstjóri sölu og þjónustusviðs
Elísabet Helgadóttir	Framkvæmdastjóri mannauðssviðs
Gunnar Már Sigurfinnsson	Framkvæmdastjóri flutningssviðs
Jens Þórðarson	Framkvæmdastjóri flugrekstrarsviðs
Tómas Ingason	Framkvæmdastjóri starfrænnar þróunar og upplýsingatækni

Endurskoðendur Icelandair Group á því tímabili sem sögulegar fjárhagsupplýsingar taka til í lýsingu þessari voru KPMG ehf., kt. 590975-0449, Borgartúni 27, 105 Reykjavík, og fyrir þeirra hönd Auður Þórisdóttir, löggiltur endurskoðandi og Hjördís Ýr Ólafsdóttir, löggiltur endurskoðandi. Báðar eru þær meðlimir í Félagi löggiltra endurskoðenda.

Endurskoðendur hafa ekki sett fyrirvara í endurskoðunarskýrslur vegna sögulegra fjárhagsupplýsinga sem settar eru fram í lýsingunni. Árs hlutauppgjör 2020 hafa hvorki verið könnuð né endurskoðuð.

## Helstu fjárhagsupplýsingar um útgefandann

Rekstrarreikningur	2020	2019	2019	2018	2017
		Endurgert <sup>1</sup>			
<i>Fjárhæðir eru í þúsundum USD</i>	<b>01.01.-30.06.</b>	<b>01.01.-30.06.</b>			
Tekjur	269.788	651.369	1.504.495	1.510.518	1.417.987
Rekstrarhagnaður (EBITDA)	(86.128)	(1.645)	137.976	76.479	170.076
Hagnaður (tap) eftir skatta	(331.046)	(89.380)	(57.779)	(55.570)	37.538
Hagnaður (tap) á hlut	(6,12)	(1,77)	(1,06)	(1,16)	0,75

Efnahagsreikningur	2020	2019	2019	2018	2017
<i>Fjárhæðir eru í þúsundum USD</i>	<b>30.06.2020</b>	<b>30.06.2019</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
Eignir samtals	1.090.737	1.716.992	1.676.587	1.464.122	1.423.842
Eigið fé	118.397	430.863	482.478	471.379	596.545
Vaxtaberandi skuldir	262.597	230.505	321.286	415.801	289.541

Sjóðstreymi	2020	2019	2019	2018	2017
<i>Fjárhæðir eru í þúsundum USD</i>	<b>01.01.-30.06.</b>	<b>01.01.-30.06.</b>			
Veltufé frá rekstri	(19.409)	121.454	119.878	61.553	205.603
Fjárfestingarhreyfingar	10.512	(91.398)	(138.657)	(129.933)	(228.419)
Fjármögnunarahreyfingar	(69.423)	(153.370)	(44.940)	149.336	14.554
<b>Breyting á handbæru fé</b>	<b>(78.320)</b>	<b>(123.314)</b>	<b>(63.719)</b>	<b>80.956</b>	<b>(8.262)</b>
Gengisáhrif á handbært fé	(3.128)	(1.195)	(668)	(2.687)	2.564
Handbært fé í byrjun tímabils	235.073	299.460	299.460	221.191	226.889
<b>Handbært fé í lok tímabils</b>	<b>153.625</b>	<b>174.951</b>	<b>235.073</b>	<b>299.460</b>	<b>221.191</b>

Félagið felldi úr gildi fjárhagslegu spá sína fyrir árið 2020 þann 1. mars 2020 vegna óvissu sem er tilkomin vegna COVID-19 faraldursins. COVID-19 hefur haft gríðarlega neikvæð áhrif á tekjustreymi félagsins. Útbreiðsla veirunnar og forvarnaaðgerðir gagnvart henni hafa dregið verulega úr möguleikum félagsins til þess að viðhalda starfsemi sinni. Félagið hefur farið í yfirgripsmiklar aðgerðir til að bregðast við þeirri stöðu sem félagið stendur frammi fyrir vegna útbreiðslu COVID-19. Skipulagsbreytingar hafa verið gerðar innan félagsins og til viðbótar hefur félagið ráðist í fjárhagslega endurskipulagningu þar sem skrifað var undir langtíma kjarasamninga við flugstéttir, endursamið hefur verið við birgja, leigusala og lánveitendur. Félagið hefur náð samningum um greiðslufresti við helstu kröfuhafa en samningarnir eru skilyrtir því að hlutfjárútboð takist auk þess að félagið hljóti ríkistryggða USD 120 milljóna lánalínu. Í samningunum var einnig endursamið um fjárhagskvaðir.

## Helstu áhættuþættir sem eru sértækir fyrir útgefandann

Almenn þjóðhagsleg áhætta svo sem minni hagvöxtur, breyting á vaxtastigi, sveiflur á gengi gjaldmiðla, atvinnuþáttaka, verkföll og verðbólga geta haft áhrif á rekstur félagsins hvort sem áhrifanna gæta hérlendis eða erlendis.

### Rekstraráhætta

/ Félagið býr við almenna rekstraráhættu líkt og önnur félög. Slík áhætta getur tengst mismunandi þáttum í rekstri þess og getur valdið félaginu beinu og óbeinu tapi. Dæmi um þessa þætti eru

<sup>1</sup> Ferða- og annar starfsmannakostnaður hefur verið færður úr launum- og launatengdum gjöldum í annan rekstrarkostnað. Notkun á leiguhreyflum sem var gjaldfærð meðal afskrifta hefur verið færð í flugrekstrarkostnað.

umhverfis- og öryggisþættir, rekstur upplýsingakerfa, starfsmannahald, orðspor félagsins eða ef stefna félagsins eða áætlanir ganga ekki eftir.

- / Rekstrarfjármunir félagsins eru dýrir og flóknir og því er félagið viðkvæmt fyrir bilunum eða stöðvun á rekstri þeirra. Líkt og á við önnur flugfélög, býr félagið við hættu á verulegu tapi vegna flugslysa, bilana eða annarra slysa. Kostnaður getur verið viðgerð eða endurnýjun ónýtra eða týndra flugvéla, tímabundin eða varanleg minnkun á framboði og þjónustu og bótakröfur frá farþegum. Þrátt fyrir að félagið sé tryggt fyrir slíkum slysum, getur félagið ekki ábyrgst að bótafjárhæðin og bótagreiðslur muni í öllum tilfellum ná yfir tapið að fullu. Auk þess gæti það skaðað orðspor félagsins og flugvélar þess ekki taldar öruggar, ef flugvél frá félaginu eða flugvél af sömu gerð og notuð er af félaginu, skyldi lenda í slysi, sem gæti þá haft áhrif á eftirspurn eftir þjónustu félagsins. Skyldi eitthvað af þessum áhættuþáttum verða að veruleika, gæti það haft verulega neikvæð áhrif á rekstur félagsins, fjárhagsstöðu þess, rekstrarniðurstöðu og framtíðarmöguleika félagsins.
- / Félagið býr við mikla samkeppni á öllum sviðum rekstrar. Samkeppni meðal flugfélaga er mikil og hefur samkeppni frá öðrum félögum mikil áhrif á ákvarðanir um verð. Almennt, er freistandi fyrir flugfélög að lækka farmiðaverð vegna þess hve jaðarkostnaður við að fylla annars tóm sæti er lágur. Ný flugfélög, sérstaklega laggjalda flugfélög, yfirtökur, sameiningar, samstarf keppinauta og aukið gegnsæi í verðlagningu í flugrekstri auka samkeppnina enn meira. Skyldi samkeppnin aukast enn frekar á lykilmörkuðum félagsins, þar á meðal á Íslandi, getur það haft áhrif á arðsemi félagsins.

### Atvinnugreinaráhætta

- / Flugfélög eru næm fyrir breytingum á eldsneytisverði. Eldsneytisverð getur orðið fyrir miklum verðbreytingum vegna sveiflna í framboði og eftirspurn þess auk annarra ytri þátta t.d. pólitískri ólgu og hryðjuverkaárása. Til þess að draga úr eldsneytisáhættu nýtir félagið sér afleiður sem festa eldsneytisverð fram í tíma.
- / Flugfélög eru jafnan með háan fastan kostnað vegna þeirrar þjónustu sem þau veita, þ.e. reka dýran tækjabúnað, eru með skyldur í tengslum við leigu og fjárfestingar auk ákvæða í kjarasamningum sem leggja ákveðnar takmarkanir á skipulagningu áhafna. Þessi há fasti kostnaður gerir það að verkum að tekjur á framboðna sætiskílómetra (e. Available Seat Kilometres („ASK“)) eru mikilvægar. Sveiflur í tekjum á framboðna sætiskílómetra geta þess vegna haft skaðleg áhrif á arðsemi félagsins, sérstaklega ef eftirspurn hrakar, t.d. vegna ytri áhrifa sem eru utan stjórn félagsins. Kostnaðarvitund og sveigjanleiki, þ.e. hversu fljótt flugfélag getur aðlagast breyttu umhverfi, eru mikilvægir þættir í að viðhalda arðsemi.
- / Flugvélafloti félagsins er mjög mikilvægur fyrir reksturinn þar sem hann er nátengdur afkastagetu félagsins í flutningum. Flugvélapantanir byggjast á áætlunum um framtíðarspár en skortur á flugvélaflota getur haft veruleg áhrif á afkomu félagsins. Atvinnugreinin er því næm fyrir tjóni sem rekja má til flugslysa og flugvélabilana. Banvænt flugslys Boeing 737 MAX 8 flugvélar í mars 2019 leiddi til þess að Evrópusambandið ásamt öðrum löndum bönnuðu flugvélategundinni, auk MAX 9 tegundinni að fljúga í lofthelgi þeirra. Bannið leiddi svo til þess að Boeing kyrrsetti flugvélategundirnar sem hafði neikvæð rekstrar- og fjárhagsleg áhrif á félagið. Enn ríkir óvissa um hvenær flugvélategundirnar verður tekin aftur til notkunar.
- / Flugrekstur og ferðaþjónusta eru mjög vinnuafsfrek. Flestir starfsmenn félagsins eru í stéttarfélögum og eru þeir í mismunandi stéttarfélögum sem hvert og eitt hefur eigin kjarasamninga við félög samstæðunnar. Verkföll geta haft verulega neikvæð áhrif á rekstur félagsins og arðsemi þess en versta sviðsmyndin væri heildarstöðvun á rekstri eins eða fleiri dótturfélaga til lengri tíma. Verkföll í flugrekstri eru sérstaklega erfið fyrir flugfélög vegna þess hve hátt hlutfall af heildarkostnaði er fastur kostnaður.
- / Ytri áhrif á borð við hryðjuverk, náttúruhamfarir og faraldrar, sem eru utan stjórn félagsins geta haft skaðleg áhrif á arðsemi félagsins. Náttúruhamfarir eins og flóð, hvírfilbylir eða eldgos geta haft neikvæð áhrif á leiðakerfi flugfélaga og í verstu tilfellum getur það leitt til langvarandi frestunar á flugum. Útbreiðsla á smitsjúkdómum geta haft áhrif á félagið. Við útgáfu þessarar lýsingar hefur heimsfaraldurinn COVID-19 valdið því að mörg ríki hafa gripið til neyðaraðgerða á borð við að loka

löndum sínum og að íbúar þurfi að sitja útgöngubanni eða öðrum takmörkunum á hversdags lífi. Heimsfaraldur COVID-19 hefur haft veruleg áhrif á eftirspurn eftir alþjóðlegum ferðalögum.

- / Félagið hefur gert samninga við færsluhirða. Færsluhirðar taka við kreditkorta greiðslum frá viðskiptavinum vegna sölu á flugferðum og annarri þjónustu sem félagið veitir, færsluhirðar millifæra greiðslur í kjölfarið áfram til félagsins. Samningar við færsluhirða heimila, undir ákveðnum kringumstæðum að þeir haldi eftir fjárhæðum sem greiddar hafa verið sem nemur hluta af fyrirfram greiddum tekjum félagsins. Upphæðin sem heimilt er að halda eftir er breytileg en þetta getur dregið úr og skaðað lausafjárstöðu félagsins.
- / Félagið starfar í atvinnugrein þar sem eftirspurn hefur jafnan verið mun meiri yfir sumartímamann („háannatíma“) en aðra árstíma. Minni eftirspurn eftir flugi, afbókanir eða aðrir þættir sem hafa áhrif á notkun flugvéla myndu þess vegna hafa hlutfallslega meiri áhrif á félagið yfir háannatímamann en á öðrum árstíma.
- / Flugvélaíðnaðurinn býr við mikið regluverk. Samgöngustofa gefur út flugrekstrarleyfi til flugfélaga og hafa þau verið gefin út til viðeigandi dótturfélaga félagsins sem heimila þeim að sinna flugrekstri. Það er engin trygging fyrir því að gefin verða út flugrekstrarleyfi til félagsins í framtíðinni. Breytingar á lögum, reglugerðum, reglum eða úrskurðum stjórnvalda geta haft neikvæð áhrif á rekstur og arðsemi Icelandair Group og virði hlutabréfa félagsins. Dæmi um slíkt gæti verið hertari reglur til verndar umhverfinu svo sem markmið um kolefnislosun. Til viðbótar við breytingar sem kunna að verða á skattaumhverfinu eru lögð ákveðin gjöld og kostnaður á flugrekstur og ferðaþjónustu sem geta haft bein áhrif á farmiðaverð og eftirspurn.

## C. Lykilupplýsingar um verðbréfin

### Helstu eiginleikar verðbréfanna

<b>Tegund og flokkur verðbréfa og ISIN</b>	Verðbréfin sem taka skal til viðskipta eru nýir hlutir í Icelandair Group. Bréfin eru öll í einum flokki og eru jöfn að öllu leyti samkvæmt samþykktum félagsins.  Hlutirnir í Icelandair Group eru gefnir út í samræmi við lög nr. 2/1995 um hlutafélög. Hlutirnir eru rafrænt skráð nafnbref hjá Nasdaq verðbréfamiðstöð hf. í samræmi við lög nr. 7/2020 um verðbréfamiðstöðvar, uppgjör og rafræna eignaskráningu fjármálagerninga. Auðkenni verðbréfanna er ICEAIR og ISIN númer IS0000013464.
<b>Gjaldmiðill verðbréfanna</b>	Íslenskar krónur.
<b>Nafnvirði hluta</b>	Útgefnir hlutir í Icelandair Group eru 5.437.660.653. Hver hlutur er ein króna að nafnvirði.
<b>Réttindi</b>	Allir hlutir í félaginu eru jafn rétt háir og engin sérréttindi fylgja þeim. Eitt atkvæði fylgir hverri krónu hlutafjár á hluthafafundum. Réttindi hluthafa eru háð samþykktum félagsins á hverjum tíma sem og gildandi löggjöf.
<b>Rétt hæð verðbréfanna í fjármagnsskipan útgefenda ef til gjaldþrotaskipta kæmi</b>	Við slit eða gjaldþrot hlutafélags fá hluthafar greitt í hlutfalli við hlutafjáreign sína það sem eftir stendur af eignum hlutafélags eftir að allir aðrir kröfuhafar hafa fengið gildar kröfur sínar greiddar.
<b>Hömlur á meðferð hluta</b>	Engar hömlur eru á meðferð hluta í félaginu. Um framkvæmd eigendaskipta fer skv. lögum nr. 7/2020 um verðbréfamiðstöðvar, uppgjör og rafræna eignaskráningu fjármálagerninga með áorðnum breytingum sem og þeim reglum sem settar hafa verið á grundvelli þeirra.

## Arðgreiðslustefna

Stjórn hefur ákvarðað stefnu þar sem stefnt skal að því að fjárhæð sem nemur á bilinu 20-40% af hagnaði hvers árs sé skilað til baka til hluthafa í formi arðgreiðslna. Arðgreiðslutillögur byggjast á fjárhagsstöðu félagsins, rekstrarfjárförf og markaðsaðstæðum. Einnig geta lausafjárförf félagsins, skilyrði lánessamninga og annað takmarkað arðgreiðslu til hluthafa. Þessir þættir geta haft áhrif á fjárhæð arðgreiðslunnar og jafnvel leitt til þess að ekki verði lagt til að greiða út arð. Arðgreiðsla skal samþykkt á aðalfundi félagsins sem skal halda fyrir lok apríl hvers árs. Félagið er bundið skilmálum um arðgreiðslur sem lánasamningar og aðrir samningar kunna að innihalda á hverjum tíma. Arðgreiðslur eru ekki heimilaðar yfir þann tíma sem félagið er með ríkistrygðá lánalínu.

Greiddur var arður fyrir árin 2015, 2016 og 2017. Enginn arður var greiddur fyrir árið 2018 og 2019.

## Hvar munu viðskipti með verðbréfin fara fram?

Hlutir í Icelandair Group hf. hafa verið, og nýir hlutir verða teknir til viðskipta á Aðalmarkaði Nasdaq Iceland hf. Í kjölfar þess að lýsing þessi hefur verið staðfest af Fjármálaeftirliti Seðlabanka Íslands mun stjórn útgefanda óska eftir því að hin nýju hlutabréf í Icelandair Group hf. verði tekin til viðskipta á Aðalmarkaði Nasdaq Iceland hf., sem er skipulegur verðbréfamarkaður.

## Eru verðbréfin með ábyrgð?

Á ekki við. Verðbréfin eru ekki með ábyrgð.

## Helstu áhættuþættir sem eru sértækir fyrir verðbréfin

- / Fjárfesting í hlutabréfum er að öllu jöfnu talin áhættumeiri en fjárfesting í t.d. skuldabréfum. Hlutabréfaverð getur sveiflast meira en verð á skuldabréfum og þau orðið verðlaus. Hlutabréf eru aftast í kröfuröð við slit eða gjaldprot hlutafélaga sem þýðir að eigendur hlutabréfa fá greitt í hlutfalli við hlutafjáreign sína af því sem eftir stendur þegar allir aðrir kröfuhafar hafa fengið greitt í samræmi við löglega lýstar og gildar kröfur ásamt viðeigandi kostnaði sem hlýst við slitin á félaginu. Samsetning eigendahóps Icelandair getur falið í sér áhættu fyrir fjárfesta og hafa ber í huga að eignarhald félagsins getur breyst bæði hratt og án fyrirvara.
- / Ekki er hægt að fullyrða með nokkurri vissu um þróun gengis hlutabréfa í Icelandair Group í framtíðinni. Flökt á gengi hlutabréfanna gæti meðal annars verið háð almennu framboði og eftirspurn eftir hlutabréfum.
- / Gera verður ráð fyrir að seljanleiki hlutabréfa í Icelandair Group og markaðsverð muni breytast í takti við breytingar á markaðsaðstæðum, hagsveiflu, fjárhagslegri afkomu og öðrum þáttum sem almennt hafa áhrif á markaðsverð hlutabréfa sem og seljanleika þeirra. Þrátt fyrir það, er það engin trygging fyrir því að hluthafar í Icelandair Group muni geta selt hlutabréf sín á ákveðnu verði eða í ákveðnu magni á hlutabréfamarkaði.

## D. Lykilupplýsingar um útboðið

### Samkvæmt hvaða skilyrðum og tímaætlun get ég fjárfest í þessu verðbréfi?

Að lágmarki verða boðnir til kaups 20.000 milljón nýir hlutir í Icelandair Group. Nýju hlutirnir verða seldir í almennu útboði sem áætlað er að hefjist þann 16. september 2020 og ljúki þann 17. september 2020. Verði umframeftirspurn í útboðinu hefur stjórn heimild til að stækka útboðið um allt að 3.000 milljón hluta. Áskriftartímabilið verður ekki styttn en stjórn félagsins kann að framlengja því sé þess krafist skv. lögum vegna birtingar viðauka við lýsingu eða af öðrum orsökum. Útgefandi áskilur sér einhliða rétt til að breyta áskriftartímabilinu.

Allir hlutir í útboðinu verða seldir á sama útboðsgengi, eða 1,0 kr./hlut. Gert er ráð fyrir að niðurstöður útboðs og ákvörðun um úthlutun til fjárfesta verði birtar 18. september 2020. Eindagi viðskiptanna verði ákvarðaður 23. september 2020 en hinir nýju hlutir verða afhentir eftir að greiðsla berst. Greiddir nýir hlutir verða afhentir þegar hlutafjárukning hefur verið skráð hjá Fyrirtækjaskrá og verða hlutirnir gefnir út í gegnum Nasdaq CSD Ísland í síðasta lagi 9. október 2020 að teknu tilliti til lögbundinna tímamarka. Stefnt er að afhenda nýju hlutina fyrir. Gert er ráð fyrir að nýju hlutirnir verði teknir til viðskipta á Aðalmarkaði Nasdaq Iceland hf. þann 12. október 2020. Þátttaka í útboðinu af hálfu fjárfesta er háð skilyrðum sem m.a. varða markaðssetningu útboðsins og fjárræði. Útboðið er markaðssett á Íslandi og er þátttaka í því heimil öllum þeim einstaklingum og lögaðilum sem hafa bæði íslenska kennitölu og eru fjárráða í skilningi lögræðisлага nr. 97/1997 með þeim takmörkunum sem lögum kunna að leiða. Sérstakar reglur gilda um starfsmenn Íslandsbanka og Landsbankans sem hyggjast taka þátt í útboðinu. Að auki þurfa fjárfestar að hafa fyllt út tilhlýðileikamat á áskriftarvef þar sem þeir veita umsjónaraðilum upplýsingar um þekkingu og reynslu sína af fjárfestingum í tengslum við áskriftarréttindi.

Fjárfestar geta valið um tvær tilboðsbækur í útboðinu sem eru ólíkar hvað varðar stærð áskrifta. Í áskriftarbók A verða boðnir 17.000.000.000 nýir hlutir og engin hámarksáskrift en lágmarksáskrift skal vera hærrí en ISK 20.000.000 að kaupverði. Í bók B verða boðnir 3.000.000.000 nýir hlutir og hámarksáskrift er ISK 20.000.000 að kaupverði en lágmarksáskrift er ISK 100.000 að kaupverði. Til viðbótar verður úthlutað áskriftarréttindum til þeirra fjárfesta sem fá úthlað nýjum hlutum sem nemur 25% af nafnverði heildarútgefinna hluta, eða sem samsvarar allt að 5.750.000.000 að nafnvirði. Byggt á endanlegri eftirspurn áskrifta áskilur útgefandi sér rétt til að breyta, fjölga eða fækka, fjölda hluta sem boðnir eru í áskriftarbók A og B. Áskriftir skulu skráðar rafrænt á sérstöku formi á áskriftarvef sem hægt er að nálgast á eftirfarandi vefsíðu <https://www.landsbankinn.is/utbod/icelandair>. Hlekkur á áskriftarvefinn verður aðgengilegur í gegnum vefsíður umsjónaraðila, [www.islandsbanki.is](http://www.islandsbanki.is) og [www.landsbankinn.is](http://www.landsbankinn.is) og á heimasíðu félagsins [www.icelandairgroup.is](http://www.icelandairgroup.is). Útgefandi mun hætta við útboðið ef lágmarks áskriftir nást ekki að fjárhæð ISK 20.000 milljón. Útgáfa á nýju hlutunum svarar til tafalausrar 78,6%-80,9% þynningar á hlut núverandi hluthafa í félaginu fyrir hlutafjárukninguna, að því gefnu að núverandi hluthafar taki ekki þátt í útboðinu og að undanskildum hugsanlegum áhrifum nýtra áskriftarréttinda. Endanleg þynning fer eftir fjölda útgefna nýrra hluta auk nýtra áskriftarréttinda.

Íslandsbanki og Landsbankinn hafa samið, með ákveðnum skilyrðum, um að sölutryggja hluta útboðsins fyrir samtals allt að ISK 6.000 milljónum sem skiptist jöfnum hlutföllum á milli Íslandsbanka og Landsbankans (þ.e. 50%/50%).

### Hvers vegna er þessi lýsing gerð?

Lýsing þessi er unnin í tengslum við skráningu á allt að 23.000 milljón hluta í Icelandair Group hf. Heildarkostnaður í tengslum við útgáfu nýju hlutanna og töku þeirra til viðskipta greiðist af félaginu. Útgefandi mun ekki leggja kostnað á fjárfesta vegna sölu bréfanna eða töku þeirra til viðskipta. Andvirði útboðsins hyggst félagið nýta til þess að styrkja lausafjár- og eiginfjárstöðu félagsins.