

*Samantekt þessi er íslensk þýðing af enskri frumútgáfu skjalsins.
Komi upp misræmi í efni skjalanna gildir sú enska.*



**Samantekt
7. maí 2019**

Samantektin er í fimm hlutum sem merktir eru með bókstöfunum A-E. Hver hluti samanstendur af upplýsingaliðum sem eru númeraðir frá A.1-E.7.

Samantektin er útbúin í samræmi við viðauka XXII við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 809/2004 með síðari breytingum. Samantektin inniheldur alla þá upplýsingaliði sem fram skulu koma í samantekt skv. fyrrgreindri reglugerð fyrir lýsingar sem unnar eru í samræmi við viðauka I og III við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 809/2004, sem varðar lágmarkskröfur um upplýsingar sem koma eiga fram í lýsingu fyrir hluti. Númeraröð upplýsingaliðanna getur verið slitin, ástæða þess er að ekki er gerð krafa um birtingu ákveðinna upplýsingaliða í samantekt vegna lýsinga sem unnar eru í samræmi við viðauka I og III.

Þrátt fyrir að samantektin skuli innihalda tiltekinn upplýsingalið þá er mögulegt að upplýsingaliðurinn eigi ekki við í tilviki útgefanda og þeirra verðbréfa sem lýsingin tekur til. Í því tilviki er sett inn í samantektina stutt lýsing á upplýsingaliðnum ásamt textanum „á ekki við“.

A. Inngangur og fyrirvarar

Upplýsingaliður	Upplýsingakrafa	Upplýsingar
A.1	Fyrirvari	<p>Samantekt þessa skal lesa sem kynningu á lýsingu Icelandair Group hf. („Icelandair Group“, „félagið“ eða „útgefandi“) sem samanstendur af þessari samantekt, verðbréfalýsingu og útgefandalýsingu dagsettum 7. maí 2019 („lýsingin“).</p> <p>Fjárfestar skulu taka ákvörðun um fjárfestingu í hlutabréfum útgefnum af Icelandair Group á grundvelli upplýsinga í lýsingunni í heild sinni.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
A.2	Heimiluð notkun lýsingarinnar	<p>Útgefandi lýsir því yfir að lýsing sú sem samantekt þessi er hluti af var sett saman í tengslum við töku nýrra hluta í Icelandair Group til viðskipta á skipulegum</p>

		verðbréfamarkaði Nasdaq Iceland. Ekki er veitt leyfi til notkunar lýsingarinnar í neinum öðrum tilgangi.
--	--	--

B. Útgefandi

Upplýsinga-liður	Upplýsinga-krafa	Upplýsingar
B.1	Lögformlegt heiti og viðskiptaheiti	Lögformlegt heiti útgefanda er Icelandair Group hf. Viðskiptaheiti félagsins er Icelandair Group eða einfaldlega Icelandair.
B.2	Lögheimili og félagaform	Reykjavíkurlflugvöllur, 101 Reykjavík, Ísland. Icelandair Group er hlutafélag og starfar samkvæmt lögum nr. 2/1995 um hlutafélög.
B.3	Starfsemi	<p>Icelandair Group er íslenskt flugfélag sem starfrækir alþjóðlegt leiðarkerfi með Ísland sem miðpunkt. Flugfélagið býður bæði upp á áætlunarflug og leiguflug fyrir farþega og frakt.</p> <p>Icelandair Group er móðurfélag tíu dótturfélaga, hér eftir saman nefnd „samstæðan“. Stærsti hlutinn af rekstri útgefanda er starfsemi Icelandair ehf. („Icelandair“ eða „flugfélagið“) sem samsvaraði 73% af tekjum samstæðunnar árið 2018. Auk þess er Icelandair Group m.a. móðurfélag Loftleiða Icelandic ehf., Air Iceland Connect ehf., Vita ehf., Fjárvakurs ehf., Icelandair Hotels (Flugleiðahótel ehf.) og Iceland Travel ehf. Icelandair Group hefur ákveðið að selja dótturfélög sem ekki eru hluti af kjarnastarfsemi félagsins, alþjóðaflugstarfseminni, og þar með eru tvö félög af tíu annað hvort í söluferli (Icelandair Hotels) eða eign haldin til sölu (Iceland Travel).</p> <p>Framtíðarsýn Icelandair Group er að nýta möguleika Íslands sem heilsársáfangastaður, styrkja stöðu landsins sem miðpunkt í alþjóðlegu leiðarkerfi og viðhalda áherslu á sveigjanleika og upplifun.</p>

<p>B.4a</p>	<p>Upplýsingar um þekktá þróun sem hefur nýlega haft veruleg áhrif á útgefandann og atvinnugrein hans</p>	<p>Banvænt flugslys Boeing 737 MAX 8 flugvélar í rekstri Ethiopian Airlines í mars 2019 leiddi til þess að Evrópusambandið, ásamt ýmsum öðrum löndum, bönnuðu flugvélategundinni ásamt MAX 9 sömu gerðar, að fljúga í lofthelgi þeirra, í ljósi þess hve flugslysið var líkt öðru flugslysi Boeing 737 MAX 8 flugvélar í rekstri Lion Air í Indónesíu í nóvember 2018. Bannið leiddi að lokum til þess að eftirlitsstofnanir í löndum Evrópusambandsins, Bandaríkjunum, Kanada, hluta af Asíu og síðar Boeing fyrirtækið sjálft, kyrrsettu þessar flugvélategund.</p> <p>Á dagsetningu lýsingar þessarar, eru sex af 36 flugvélum Icelandair af flugvélategundinni Boeing 737 MAX („B737 MAX“). Áætlað er að bæta þremur B737 MAX flugvélum við flugflotann árið 2019. Upphaflega átti að afhenda flugvélarnar þrjár vorið 2019 en félagið hefur í tengslum við kyrrsetninguna óskað eftir því að seinka afhendingu þeirra. Flugfélagið gerir ráð fyrir að B737 MAX flugvélarnar verði orðnar rekstrarhæfar þann 16. júlí 2019, eða fyrr, og hefur flugfélagið aðlagð leiðarkerfið 2019 að þeirri forsendu. Það innifelur leigu flugfélagsins á tveimur 262 sæta Boeing 767 flugvélum og einni 184 sæta 757-200 flugvél. Sætaframboð B737 MAX flugvéla er frá 160 sætum til 178 sæta. Áætlað er að heildarsætaframboð minnki minna en 1% á tímabilinu þar sem stærri flugvélarnar munu draga úr áhrifum af kyrrsetningunni. Flugfélagið mun nýta leiguvélarnar þrjár til loka september 2019.</p> <p>Ef kyrrsetningin á B737 MAX flugvélunum verður framlengd framyfir 16. júlí 2019 mun flugfélagið, ef allt annað er óbreytt, ekki hafa nægar flugvélar til að sinna núverandi leiðarkerfi eftir þá dagsetningu. Ef slíkt gerist, getur flugfélagið breytt leiðarkerfinu frekar eða sóst eftir því að leiga fleiri flugvélar til að halda áfram að takmarka áhrif af kyrrsetningu B737 MAX flugvéla. Enn ríkir óvissa um hver rekstrar- og fjárhagsleg áhrif af kyrrsetningu B737 MAX flugvéla verða og mun það ekki verða ljóst fyrr en kyrrsetningunni lýkur. Félagið áætlað að neikvæðu áhrifin hafi verið USD 3m á fyrsta ársfjórðungi 2019.</p>
-------------	---	--

		<p>Þann 28. mars 2019, varð helsti samkeppnisaðili Icelandair, WOW air („WOW“), gjaldþrota og hætti starfsemi. Þrátt fyrir brotthvarf WOW af markaðnum er samkeppnin enn hörð þar sem 24 farþegaflugfélög fljúga til og frá Íslandi sumarið 2019 og 15 flugfélög áætla að fljúga hingað veturinn 2019/2020. Samkeppni í flugi yfir Atlantshafið er einnig hörð og að mestu óbreytt eftir brotthvarf WOW af markaði. Áhrifin á heildarfjölda farþega sem ferðast til Íslands og gegnum Ísland, auk frekari áhrifa, eiga enn eftir að koma í ljós að fullu. Á fyrsta ársfjórðungi 2019, reyndist VIA markaðurinn erfiður, farþegum fækkaði og flugfargjöld lækkuðu mest á þessum markaði. Til að bregðast við þessu hefur Icelandair dregið úr framboði á flugi yfir Atlantshafið en aukið það á TO og FROM mörkuðunum þar sem flugfargjöld hafa ekki lækkað með sama hætti.</p> <p>Þann 10. apríl, og aftur 3. maí, tilkynnti Icelandair breytingar á flugáætlun félagsins, að hluta til að bregðast við brotthvarfi WOW. En vegna kyrrsetningarinnar á B737 MAX hefur Icelandair takmarkaða möguleika á að auka framboð eða breyta flugáætlun sinni með öðrum hætti. Þegar B737 MAX flugvélnar verða teknar í notkun aftur, mun félagið mögulega breyta flugáætlun sinni frekar, að því marki sem telst hagkvæmt og arðbært.</p>
B.5	Skipulag	<p>Icelandair Group er móðurfélag Icelandair ehf., Loftleiða Icelandic ehf., Air Iceland Connect ehf., Vita ehf., Fjárvakurs ehf., A320 ehf., IceCap Ltd. Guernsey, Iceeignir ehf., Icelandair Hotels (Flugleiðahótel ehf.) sem eru í söluferli, og Iceland Travel ehf., sem er eign haldin til sölu. Öll félögin í samstæðunni eru með lögheimili á Íslandi nema IceCap Ltd.</p>
B.6	Stærstu hluthafar	<p>Gerð er grein fyrir 20 stærstu hluthöfum félagsins í lok viðskiptadags þann 6. maí 2019 (fyrir aukningu) annars vegar og áætlaðan hluthafalista þann 8. maí 2019 (eftir aukningu), að öllu öðru óbreyttu, hins vegar.</p> <p>Þann 7. maí 2019, mun Nasdaq Verðbréfamiðstöð hf. gefa út nýju hlutina í Icelandair Group rafrænt og afhenda þá kaupanda í skiptum fyrir greiðslu á því sem eftir stendur af kaupverðinu. Seinni hluthafalistinn sýnir því áætlaðan heildarfjölda</p>

		<p>seljanlegra hlutabréfa dags 8. maí 2019 og skiptingu þeirra eins og að ofan greinir, að öllu öðru óbreyttu.</p> <p>Útgefanda er ekki kunnugt um að félagið sé beint eða óbeint í eigu eða yfiráðum annarra aðila en nefndir eru að neðan. Að því er útgefandi veit, eru neðangreindir aðilar réttmætir eigendur félagsins á viðkomandi dagsetningum. Hlutabréfin eru öll í einum og sama flokki og fylgir jafn atkvæðaréttur öllum hlutum í félaginu á hluthafafundum.</p>
--	--	---

20 stærstu hluthafarnir

Hluthafi	Fyrir aukningu		Eftir aukningu	
	Fjöldi hluta	%	Fjöldi hluta	%
Lífeyrissjóður verslunarmanna	694.361.239	14,4	694.361.239	12,8
Par Investment Partners L.P.	-	-	625.000.000	11,5
Gildi - Lífeyrissjóður	393.761.301	8,2	393.761.301	7,2
Birta lífeyrissjóður	368.988.795	7,7	368.988.795	6,8
Lífeyrissj.starfsm..rík. A-deild	344.840.000	7,2	344.840.000	6,3
Stefnir - ÍS 15	297.774.113	6,2	297.774.113	5,5
Stefnir - ÍS 5	284.163.903	5,9	284.163.903	5,2
Stapi lífeyrissjóður	153.105.201	3,2	153.105.201	2,8
Frjálsi lífeyrissjóðurinn	152.555.294	3,2	152.555.294	2,8
Landsbréf – Úrvalsbréf	120.848.096	2,5	120.848.096	2,2
Lífeyrissj.starfsm.rík. B-deild	114.682.600	2,4	114.682.600	2,1
Kvika Banki – Safnreikningur	97.647.382	2,0	97.647.382	1,8
Brú Lífeyrissjóður starfsm. sveitaf.	96.136.406	2,0	96.136.406	1,8
Almenni lífeyrissjóðurinn	83.378.324	1,7	83.378.324	1,5
Sólvöllur ehf.	60.073.240	1,2	60.073.240	1,1
Festa - lífeyrissjóður	56.606.538	1,2	56.606.538	1,0
Vænting ehf.	50.000.000	1,0	50.000.000	0,9
Stefnir - Samval	48.928.365	1,0	48.928.365	0,9
Söfnunarsjóður lífeyrisréttinda	48.158.780	1,0	48.158.780	0,9
Júpíter - Innlend hlutabréf	47.145.041	1,0	47.145.041	0,9
Lífeyrissjóður starfsm. RVK	43.078.781	0,9	-	-
Alls 20 stærstu	3.556.233.399	73,9	4.138.154.618	76,1
Aðrir hluthafar (3.163 / 3.164)	1.256.427.254	26,1	1.299.506.035	23,9
Alls	4.812.660.653	100,0	5.437.660.653	100,0

B.7	Samandregnar fjárhagsupplýsingar	Samandregnar fjárhagsupplýsingar sem birtar eru í lýsingu þessari eru úr ársreikningum samstæðu Icelandair Group fyrir fjárhagsárin sem lauk 31. desember 2016, 2017 og 2018 og úr ársfjórðungsuppgjörum fyrir ársfjórðungana sem lauk 31. mars 2018 og 2019.
-----	----------------------------------	---

		<p>Síðan síðasta endurskoðaða uppgjörið var kynnt hafa ýmsir atburðir átt sér stað eða eru í vændum sem breyta munu, í minna eða stærri mæli, framtíðaruppgjörum félagsins. Fjárfestum er bent á að huga að því við samanburð á milli fjárhagsára og ársfjórðungsuppgjöra og á milli ársuppgjörs félagsins fyrir árið 2018 og framtíðaruppgjöra. Sérstaklega eftirfarandi:</p> <ul style="list-style-type: none"> / Félagið hefur hætt að nota skiptinguna á starfspáttum sem það notaðist við í samstæðureikningum fyrir árin 2018 og 2017; alþjóðlegur flugrekstur, fjárfestingar í flugstarfsemi og fjárfestingar í ferðapjónustu. Nýja skiptingin sem tók gildi 1. janúar 2019 er leiðarkerfi, flugþjónusta og ferðapjónusta þar sem hið síðasttalda mun leggjast af þegar sölu á Icelandair Hotels og Iceland Travel lýkur. / Félagið hefur ákveðið að selja dótturfélög sín sem starfa á ferðapjónustusviðinu; Icelandair Hotels og Iceland Travel. Á degi lýsingar þessarar er félagið í lokafasa viðræðna við mögulegan kaupanda á rekstri hótélanna sem áætlað er að ljúki á fyrri helmingi ársins 2019. Félagið gerir ráð fyrir að halda eftir 20% hlut í Icelandair Hotels í kjölfar sölnnar. Eignarhluturinn verður skilgreindur sem hlutdeildarfélag. Verið er að undirbúa sölnuna á Iceland Travel og búist er við að henni ljúki fyrir árslok 2019. Félagið gerir ráð fyrir að selja allan hlut sinn í Iceland Travel. / Á degi lýsingar þessarar hefur félagið greitt upp öll skuldabréf í skuldabréfaflokknum ICEAIR 15 1 og þriðjung af skuldabréfaflokki með auðkennið ISIN NO0010776982 ásamt áföllnum vöxtum. Heildargreiðslan nam USD 89,3m þar sem USD 1,5m voru áfallnir vextir. Notast var við handbært fé. Félagið hefur rétt á að endurgreiða allan eða hluta af NO001077698 skuldabréfaflokknum. Félagið mun birta tilkynningu ef og þegar frekari endurgreiðslur eru gerðar.
--	--	--

		<p>/ Þann 1. apríl 2019 tilkynnti félagið að það hefði tekið tvær Boeing 767-300 flugvélar á leigu. Fyrri flugvélin kom í rekstur um miðjan apríl og seinni flugvélin í byrjun maí. Báðar flugvélar eru 262 sæta og verða í notkun til loka september 2019. Þann 10. apríl tilkynnti Icelandair að félagið hefði tryggt sér leigu á þriðju flugvélinni, Boeing 757-200, með 184 sætum sem mun bæstast við flotann um miðjan maí og nýtast félaginu til loka september. Þessar flugvélar eru ætlaðar að draga úr áhrifum af kyrrsetningu B737 MAX flugvéla. Félagið hefur áætlað að kostnaðurinn við kyrrsetninguna hafi verið USD 3m á fyrsta ársfjórðungi 2019. Icelandair áskilur sér rétt til þess að sækja bætur til Boeing fyrirtækisins vegna kostnaðar í tengslum við þessa leigusamninga.</p> <p>/ Þann 3. apríl 2019 tilkynnti félagið að það hefði náð samkomulagi við PAR Capital Management, fjárfestingasjóð staðsettan í Boston, um kaup á 625.000.000 nýjum hlutum í Icelandair Group á 9,03 kr. á hlut. Heildarkaupverðið sem greiðist til félagsins er 5.643.750.000 kr. Í kjölfar hlutafjárukningarinnar, verður heildarfjöldi útgefinna hluta í félaginu 5.437.660.653.</p>
--	--	--

Rekstrarreikningur

	2019	2018	2018	2017	2016
	01.01.- 31.03. Óendur- skoðað	01.01.- 31.03. Óendur- skoðað	01.01.- 31.12. Endur- skoðað	Endur- gerður ¹ 01.01.- 31.12. Endur- skoðað	01.01.- 31.12. Endur- skoðað
<i>Fjárhæðir eru í þúsundum USD</i>					
Rekstrartekjur	248.602	267.619	1.510.518	1.417.987	1.285.574
Rekstrarkostnaður	263.270	285.830	1.434.039	1.247.911	1.065.729
EBITDA	(14.668)	(18.211)	76.479	170.076	219.845
Afskriftir	(44.911)	(28.002)	(133.447)	(120.431)	(101.408)
Rekstrarhagnaður (tap) (EBIT)	(59.579)	(46.213)	(56.968)	49.645	118.437
Fjármunatekjur	432	5.601	8.578	14.083	6.414
Fjármagnsgjöld	(9.726)	(4.193)	(21.172)	(15.678)	(5.697)
Hreinar fjármunatekjur (fjármagnsgjöld)	(9.294)	1.408	(12.594)	(1.595)	717
Áhrif hlutdeildarféлага	405	1.266	1.752	592	957
(Tap) hagnaður fyrir tekjuskatt	(68.468)	(43.539)	(67.810)	48.642	120.111
Tekjuskattur	13.355	9.011	12.240	(11.104)	(31.043)
(Tap) hagnaður tímabilsins	(55.113)	(34.528)	(55.570)	37.538	89.068
<i>(Tap) hagnaður á USD 0,01 hlut</i>	<i>(1,15)</i>	<i>(0,72)</i>	<i>(1,16)</i>	<i>0,75</i>	<i>1,79</i>

Efnahagsreikningur

	2019	2018	2018	2017	2016
	31.03. Óendur- skoðað	31.03. Óendur- skoðað	31.12. Endur- skoðað	Endur- gerður 31.12. Endur- skoðað	31.12. Endur- skoðað
<i>Fjárhæðir eru í þúsundum USD</i>					
Eignir					
Fastafjármunir	1.068.728	1.035.805	894.578	959.786	874.977
Veltufjármunir	813.527	551.357	569.544	464.056	417.516
Eignir samtals	1.882.255	1.587.162	1.464.122	1.423.842	1.292.493
Eigið fé					
Eigið fé samtals	425.805	554.861	471.379	596.545	568.213
Skuldir					
Langtímaskuldir	402.451	350.392	194.935	358.378	268.190
Skammtímaskuldir	1.053.999	681.909	797.808	468.919	456.090
Skuldir samtals	1.456.450	1.032.301	992.743	827.297	724.280
Eigið fé og skuldir samtals	1.882.255	1.587.162	1.464.122	1.423.842	1.292.493

¹ Með innleiðingu á IFRS 15 breytti samstæðan reikningsskilaaðferðum vegna tekjuskráningar á farangursgjöldum, sölu um borð í flugvélum, rýmri sætisrymum og nettengingu sem seld voru sér en eru núna hluti af flutningstekjum. Þessir liðir voru áður hluti af frakt, pósti eða sölu á flugvöllum og hótélum. Fjárhæðir frá 2017 hafa verið endurbirtar með viðeigandi hætti. Fjárhæðir frá 2016 hafa ekki verið endurbirtar.

Sjóðstreymisýfirlit

	2019	2018	2018	2017	2016
	01.01.- 31.03. Óendur- skoðað	01.01.- 31.03. Óendur- skoðað	01.01.- 31.12. Endur- skoðað	Endur- gerður 01.01.- 31.12. Endur- skoðað	01.01.- 31.12. Endur- skoðað
<i>Fjárhæðir eru í þúsundum USD</i>					
Rekstrarhreyfingar	72.941	67.115	61.553	205.603	209.024
Fjárfestingarhreyfingar	(53.592)	(129.159)	(129.933)	(228.419)	(291.759)
Fjármögnunarhreyfingar	(28.728)	30.802	149.336	14.554	113.643
Hækkun (lækkun) á handbæru fé	(9.379)	(31.242)	80.956	(8.262)	30.908
Áhrif gengisbreytinga á handbært fé	(1.061)	1.308	(2.687)	2.564	1.395
Handbært fé í byrjun tímabils	299.460	221.191	221.191	226.889	194.586
Handbært fé í lok tímabils	289.020	191.257	299.460	221.191	226.889

B.8	Pro forma fjárhagsupplýsingar	Á ekki við
B.9	Rekstraráætlun	<p>Á dagsetningu lýsingar þessarar hefur félagið ekki gefið út EBITDA spá fyrir árið 2019 vegna meiri óvissu um áætlaðar tekjur en áður og vegna óvissu á vinnumarkaði á Íslandi. Langtímamarkmið Icelandair Group um 7% EBIT hlutfall, að meðaltali, er óbreytt.</p> <p>Þar sem rekstur flugfélagsins er langstærsti hlutinn af rekstri samstæðunnar eru áhættuþættir og óvissa sem tengjast rekstri flugfélagsins aðallega tilgreind í lýsingu þessari. Áhættuþættir sem einungis tengjast Loftleiði Icelandic og Air Iceland Connect eru álitin minniháttar. Sama á við um áhættuþætti sem tengjast dótturfélögunum sem eru í söluferli eða er haldið til sölu, Icelandair Hotels og Iceland Travel.</p>
B.10	Fyrirvarar í endurskoðunarskýrslum	Endurskoðendur hafa ekki sett fyrirvara í endurskoðunarskýrslur vegna sögulegra fjárhagsupplýsinga sem settar eru fram í lýsingunni. Árshlutauppgjörin hafa hvorki verið könnuð né endurskoðuð.
B.11	Veltufé	Stjórnarformaður og forstjóri Icelandair Group lýsa því yfir að þeir telji veltufé útgefanda nægjanlegt til að uppfylla þarfir félagsins til næstu tólf mánaða frá dagsetningu lýsingar þessarar.

C. Verðbréfin

Upplýsingaliður	Upplýsingakrafa	Upplýsingar
C.1	Tegund og flokkur verðbréfa sem boðin verða til sölu og óskað hefur verið eftir að tekin verði til viðskipta á skipulegum verðbréfa-markaði	Verðbréfin sem taka skal til viðskipta eru nýir hlutir í Icelandair Group. Stjórn félagsins hefur óskað eftir töku allra nýju hlutanna í Icelandair Group til viðskipta á Aðalmarkaði Nasdaq Iceland hf. Hlutirnir eru í einum flokki og eru allir jafnrétt háir sbr. samþykktir 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. og er auðkenni þeirra ICEAIR og ISIN númer IS0000013464.
C.2	Gjaldmiðill verðbréfanna	Íslenskar krónur
C.3	Fjöldi útgefinna og greiddra hluta og fjöldi útgefinna en ógreiddra hluta Nafnvirði hluta	Útgefnir hlutir í Icelandair Group eru 5.437.660.653. Hver hlutur er ein króna að nafnvirði. Þar af eru 4.968.910.653 útgefnir hlutir í félaginu að fullu greiddir en 468.750.000 útgefnir hlutir verða greiddir við afhendingu þeirra þann 7. maí 2019. Við uppgjörið munu allir hlutirnir teljast til hlutafjár.
C.4	Réttindi	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.
C.5	Hömlur á meðferð hluta	Engar hömlur eru á meðferð hluta í félaginu. Um framkvæmd eigendaskipta fer skv. lögum nr. 131/1997 um rafræna eignarskráningu verðbréfa með áorðnum breytingum sem og þeim reglum sem settar hafa verið á grundvelli þeirra.
C.6	Taka hlutanna til viðskipta á skipulegum verðbréfa-markaði	Stjórn Icelandair Group hefur óskað eftir að allir nýju 625.000.000 hlutirnir í félaginu verði teknir til viðskipta á Aðalmarkaði Nasdaq Iceland hf.

C.7	Arðgreiðslu- stefna	<p>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, rekstrarfjárför og markaðsaðstæðum. Einnig geta lausafjárför félagsins, skilyrði lánsamninga 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.</p> <p>Allir hluthafar hafa jafnan rétt á arðgreiðslu. Arðgreiðsla skal samþykkt á aðalfundi félagsins sem skal halda fyrir lok apríl hvers árs.</p> <p>Greiddur var arður fyrir árin 2015, 2016 og 2017. Engin arður var greiddur fyrir árið 2018.</p>
-----	------------------------	--

D. Áhættuþættir

Upplýsinga- liður	Upplýsinga- krafa	Upplýsingar
D.1	Helstu áhættuþættir tengdir útgefanda eða þeirri atvinnugrein er hann starfar innan	<p>Almenn efnahagsleg áhætta</p> <p>Almenn þjóðhagsleg áhætta svo sem minni hagvöxtur, breyting á vaxtastigi, sveiflur á gengi gjaldmiðla, atvinnuþátttaka og verðbólga geta haft áhrif á rekstur félagsins hvort sem áhrifanna gæta hérlendis eða erlendis.</p> <p>Atvinnugreinar- og rekstraráhætta</p> <p>Icelandair Group 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 umhverfis- og öryggisþættir, rekstur upplýsingakerfa, starfsmannahald, orðspor félagsins eða ef stefna félagsins eða áætlanir ganga ekki eftir.</p> <p>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. Kostnaðurinn getur innifalið viðgerð eða endurnýjun ónýtra eða týndra flugvéla, tímabundin eða varanleg minnkun á framboði og þjónustu og</p>

		<p>bótakröfur frá farpegum. Þrátt fyrir að vera 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, rekstramiðurstöðu og framtíðarmöguleika félagsins.</p> <p>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 háí fasti kostnaður gerir það að verkum að tekjur per framboðnir sætiskílómetrar (e. <i>Available Seat Kilometres</i> („ASK“)) eru mikilvægar. Sveiflur í tekjum per framboðnir sætiskílómetrar 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.</p> <p>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.</p> <p>Til viðbótar við breytingar sem kunna að verða á skattaumhverfinu eru lögð ákveðin gjöld og kostnað á flugrekstur og ferðaþjónustu sem geta haft bein áhrif á farmiðaverð og eftirspurn.</p> <p>Félagið starfrækir alþjóðlegt leiðarkerfi með Ísland sem miðpunkt. Það gerir það að verkum að aðgangur að flugvöllum á markaðssvæði félagsins, þ.m.t. Keflavíkurlflugvelli sem miðpunktinn í leiðarkerfinu, er nauðsynlegur til að viðhalda og opna nýjar flugleiðir.</p>
--	--	--

	<p>Félagið býr við mikla samkeppni á öllum sviðum rekstrar. Samkeppni meðal flugfélaga er mikill 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 lággjalda 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.</p> <p>Mikilvægasta dótturfélag félagsins, Icelandair, starfar í geira þar sem eftirspurn hefur jafnan verið mun meiri yfir sumartímann („háannatímann“) en aðra árstíma. Lægri eftirspurn eftir flugi, afbókanir eða aðrir þættir sem hafa áhrif á notkun flugvéla myndi þess vegna hafa hlutfallslega meiri áhrif á félagið yfir háannatímann en á öðrum árstíma.</p> <p>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 auk neitunar á endurnýjun flugrekstrarleyfa.</p> <p>Fjárhagsleg áhætta</p> <p>Icelandair Group ber margvíslega fjárhagslega áhættu í starfsemi sinni. Helstu áhættur eru verð á potueldsneyti, gengisáhætta, vaxta- og fjármögnunaráhætta, lausafjáraáhætta, mótaðilaáhætta, verðbólguáhætta, váttryggingaráhætta og skattaleg áhætta.</p> <p>Leið félagsins til að stýra lausafjáraáhættu er að tryggja, eins og hægt er, að félagið eigi ávallt lausafé til að mæta skuldbindingum sínum á gjalddaga, við venjulegar og erfiðar markaðsaðstæður, án þess að verða fyrir óviðunandi tapi og hættu á að skaða orðspor félagsins.</p> <p>Félagið er samningsbundið til að standast ákveðin skilyrði í lána- og leigusamningum auk skilmála skuldabréfa. Ef félagið skyldi ekki ná að standast viðeigandi skilyrði, eða vegna einhverra ástæðna hættu því, gætu leigusalar og lánveitendur haft</p>
--	--

	<p>möguleika á að rifta eða gjaldfella þessa samninga sem gæti þá hafa fjárhagsleg áhrif fyrir félagið.</p> <p>Icelandair Group starfar í geira sem býr við sérstaka áhættu er tengist alþjóðlegt markaðsverð og eftirspurn eftir þotueldsneyti. Flugfélög eru mjög viðkvæm fyrir framboði á þotueldsneyti og þotueldsneytisverði. Miklar verðsveiflur og/eða takmarkað framboð á þotueldsneyti geta haft áhrif á arðsemi félagsins. Vegna mikillar samkeppni getur það reynst flugfélögum erfitt að koma þotueldsneytisverðhækkunum út í verðlagið með aukagjöldum eða með öðrum leiðum.</p> <p>Starfrækslummynt félagsins er bandaríkjadalur. Félagið er útsett fyrir gengisáhættu vegna sölu, kostnaðar og lána sem eru í öðrum myntum.</p> <p>Lagaleg áhætta</p> <p>Flugvélaíðnaðurinn býr við mikið regluverk. Samgöngustofa gefur út flugrekstrarleyfi til flugfélaga og hafa þau verið gefin út til viðeigandi dótturfélaga félagsins. Meðal almennra skilyrða þess að fá flugrekstrarleyfi er að hafa starfsfólk með næga reynslu, viðeigandi flugvélar fyrir reksturinn, gæðakerfi til að tryggja að öllum reglum sé fylgt og að rekstraraðilinn hafi nægt fé til rekstrarins. Það er engin trygging fyrir því að gefin verða út flugrekstrarleyfi til félagsins í framtíðinni.</p> <p>Icelandair Group þarf að fylgja ýmsum lögum er snúa að rekstrinum, m.a. er varðar mengunarvarnir, öryggi og hreinlæti. Reglugerðir stjórnvalda um umhverfisvernd t.a.m. markmið um kolefnislosun er vaxandi áhyggjuefni fyrir flugrekstur. Þar að auki býr flugrekstur við ýmsar svæðisbundnar takmarkanir í kringum flugvelli svo sem að draga úr hávaða og mengun. Þetta getur haft áhrif á opnunartíma flugvalla, framboð stæða og notkun loftrýmis. Umferðapröng og umhverfisvernd geta t.a.m. leitt til tafa eða aukið flækjustig við brottfarir, dregið úr framleiðni og aukið kostnað.</p> <p>Síðan janúar 2012, hafa öll flugfélög sem fljúga til og frá landa í Evrópusambandinu þurft að framfylgja tilskipuninni 2003/87/EC varðandi losun gróðurhúsalofttegunda. Tilskipunin gerði það að verkum að flugfélög urðu þátttakendur í viðskiptakerfi Evrópusambandsins með losunarheimildir (e. <i>Emission Trading Scheme („EU ETS“)</i>) þar sem flugfélög þurfa</p>
--	---

		<p>að kaupa losunarheimildir í samræmi við þotueldsneytisnotkun og kolefnislosun þeirra. Tilskipunin, sem á einungis við vegna ferða innan Evrópusambandsins, dregur úr samkeppnishæfni þeirra flugfélaga sem fljúga meira innan svæðisins. Þetta á sérstaklega við flugfélag sem býður upp á flugferðir yfir Norður-Atlantshafið með Ísland sem tengipunkt sem keppir við bein flug undanskilin þessum skatti.</p> <p>Á degi lýsingar þessarar eru nokkur útistandandi dómsmál er varða félagið en engin sem hafa fjárhagslega þýðingu.</p> <p>Samkeppniseftirlitið er með meinta undirverðlagningu Icelandair árin 2012-13 til skoðunar sem gæti talist vera brot á 11. grein samkeppnislaga. Stjórnendur félagsins telja að verðlagning Icelandair árin 2012-13 hafi verið í fullu samræmi við samkeppnislög.</p>
D.3	Helstu áhættuþættir tengdir hlutabréfum í útgefanda	<p>Almenn áhætta hlutabréfa</p> <p>Fjárfesting í hlutabréfum er að öllu jöfnu talin áhættumeiri en fjárfesting í t.d. skuldabréfum. Hlutabréfaverð getur sveiflast meira en verð á skuldabréfum og hlutabréfin orðið verðlaus. Hlutabréf eru aftast í kröfuröð við slit eða gjaldþrot 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.</p> <p>Eignarhald Icelandair Group</p> <p>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.</p> <p>Markaðsáhætta hlutabréfa</p> <p>Ekki er hægt að fullyrða með neinni 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.</p> <p>Seljanleikaáhætta hlutabréfa</p> <p>Gera verður ráð fyrir að seljanleiki hlutabréfa í Icelandair Group og markaðsverð geti breyst í takti við breytingar á markaðsaðstæðum, hagsveiflu, fjárhagslegri afkomu</p>

		<p>og öðrum þáttum sem almennt hafa áhrif á markaðsverð hlutabréfa sem og seljanleika þeirra.</p> <p>Seljanleikaáhætta verður að einhverju leyti milduð með samningum sem félagið mun gera um viðskiptavakt með hlutabréfin.</p> <p>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.</p> <p>Pynning</p> <p>Hluthafar hafa forgangsrétt að aukningu á hlutum í hlutfalli við skráða hlutaeign sína hafi þeir ekki fallið frá honum á hluthafafundi. Verði hlutafé Icelandair Group aukið með útgáfu nýrra hlutabréfa minnkar hlutfallsleg eign þeirra sem fyrir eiga hlutabréf í félaginu, kjósi þeir að taka ekki þátt í aukningunni.</p>
--	--	--

E. Tilboðið

Upplýsingaliður	Upplýsingakrafa	Upplýsingar
E.1	Stærð útboðs og kostnaður lagður á fjárfesta	Heildarkaupverðið á 625.000.000 nýrra hluta í Icelandair Group er 5.643.750.000 kr. byggt á kaupverði að fjárhæð 9,03 kr. á hlut. Hlutimir voru seldir í lokuðu útboði. Heildarkostnaður í tengslum við útgáfu nýju hlutanna og töku þeirra til viðskipta er áætlaður 100 m.kr. sem allur greiðist af félaginu.
E.2a	Tilgangur útboðs, notkun ágóðans og áætlað nettósöluandvirði	<p>Markmiðið með hlutafjárukningunni er að styrkja efnahag félagsins enn frekar og gera því kleift að próa flugflota sinn sem mun styðja við arðbæran langtíma vöxt leiðarkerfisins. Auk þess verður félagið betur í stakk búið að grípa tækifæri sem kunna að skapast í núverandi rekstrarumhverfi.</p> <p>Áætlað nettósöluandvirði er 5.543.750.000 kr.</p>

E.3	Skilmálar og skilyrði	<p>Skilmálar</p> <p>Eini fyrirvarinn í kaupsamningnum var fyrirvari um samþykki hluthafafundar og því að hluthafar myndu afsala sér forgangsrétti að hinum nýju hlutum sem hluthafar samþykktu á hluthafafundi dags 24. apríl 2019.</p> <p>Samkvæmt kaupsamningnum skal félagið gefa út nýju hlutina innan 14 daga frá því að öllum fyrirvörum hefur verið aflétt. Að öðrum kosti er kaupanda heimilt að falla frá kaupunum.</p>
E.4	Hugsanlegir hagsmunaárekstrar	<p>Athygli er vakin á neðangreindum hagsmunum Íslandsbanka vegna Icelandair Group:</p> <ul style="list-style-type: none"> / Fyrirtækjaráðgjöf Íslandsbanka hefur umsjón með hlutafjárúkningunni og fyrirhugaðri töku hlutanna til viðskipta á Aðalmarkaði Kauphallarinnar og fær greidda þóknun fyrir þá þjónustu frá útgefanda. / Gjaldeyrismiðlun Íslandsbanka veitir Icelandair Group þjónustu á sviði gjaldeyriskaupa og sölu. / Fyrirtækjasvið Íslandsbanka er lánveitandi Icelandair Group og veitir félaginu almenna bankþjónustu. / Íslandsbanki á 22.449.752 hluti í Icelandair Group. / Íslandssjóðir hf., dótturfélag að fullu í eigu Íslandsbanka, á 34.205.192 hluti í Icelandair Group. <p>Íslandsbanka ber ekki skylda til að meta né hefur metið hvort kaup á nýju hlutunum í félaginu sé viðeigandi fyrir fjárfesta. Fjárfestar njóta ekki verndar skv. 16. gr. vvl. í tengslum við kaup sín á hlutunum. Í samræmi við 8. gr. vvl. hefur Íslandsbanki sett sér reglur um hagsmunaárekstra. Fjárfestum er bent á að kynna sér reglurnar sem er að finna á vefslóðinni https://islandsbanki-res.cloudinary.com/image/upload/v1/documents/Utdrattur_ur_stefnu_Islandsbanka_hf_um_hagsmunaarekstra.pdf.</p>

E.5	Seljandi og söluhömlur	Seljandi: Icelandair Group hf., kt. 631205-1780, Reykjavíkurlflugvöllur, 101 Reykjavík, Ísland. Að því er útgefandi best veit, eru ekki til staðar neinar hömlur á viðskiptum með hluti í félaginu.
E.6	Þynning	Útgáfa og sala á nýju hlutunum, að nafnvirði 625.000.000 kr., svarar til tafalausrar 11,5% þynningar á hlut núverandi hluthafa í félaginu fyrir hlutafjárukninguna.
E.7	Kostnaður fjárfesta	Útgefandi mun ekki leggja kostnað á kaupanda vegna sölu bréfanna eða töku þeirra til viðskipta.