

---

## SKATTSPOR FERÐAÞJÓNUSTUNNAR Á ÍSLANDI

Uppfærð útgáfa, 14. desember 2023



---

## EFNISYFIRLIT

Inngangur.....	8
Aðferðafræði .....	8
Sögulegt yfirlit.....	9
Forsendur fyrir vaxtarskeiði ferðaþjónustunnar fyrir áfallið .....	9
<i>Mikill samdráttur alþjóðlega</i> .....	12
Framlag ferðaþjónustu til þjóðarbúskaðarinnar.....	14
Hlutdeild ferðaþjónustu í þjónustu- og vöruútflutningi.....	21
Viðskiptahagkerfið er arðsamara en einkennandi greinar ferðaþjónustunnar .....	23
Kreditkortanotkun erlendra ferðamanna.....	25
Skattspor.....	26
Skattspor fyrirtækja í íslenskri ferðaþjónustu .....	27
Þröngt skilgreint skattspor ferðaþjónustunnar .....	30
<i>Útskattur virðisaukaskatts í ferðaþjónustu og skattspor</i> .....	31
<i>Aðrar sértekjur af ferðaþjónustu</i> .....	32
<i>Styrkir og skattastyrkir til ferðaþjónustunnar</i> .....	33
Samkeppnistaða og skattar.....	34
<i>Dæmi um rannsókn á áhrifum skatta í Portúgal</i> .....	35
<i>Dæmi um rannsókn á áhrifum skatta í Eistlandi</i> .....	35
<i>Skattar í Lettlandi og Þýskalandi</i> .....	36
Áhrif einstakra atvinnugreina í ferðaþjónustu á efnahag.....	37
<i>Tekjur af skemmtiferðaskipum</i> .....	37
<i>Tekjur af eldsneytisgjöldum</i> .....	39
<i>Flugvélaeldsneyti</i> .....	41
Skattspor einstakra fyrirtækja .....	42
Samanburður við önnur lönd.....	43

Nýja-Sjáland.....	43
Umfang ferðaþjónustu í EES löndunum.....	43
Niðurstöður.....	46
Viðauki I – Nánar um virðisaukaskatt.....	48
11% VSK.....	48
Viðauki II – Heimildir og neðanmálgreinar .....	49

---

## MYNDAYFIRLIT

Mynd 1 – Fjöldi farþega um Keflavíkurflugvöll eftir ríkisfangi.....	9
Mynd 2 – Raungengi krónunnar frá 1980 – 2023 .....	10
Mynd 3 – Fjöldi ferðamanna með flugi og Norrænu frá 1949 - 2022 .....	11
Mynd 4 – Uppsafnaður fjöldi ferðamanna um Keflavíkurflugvöll eftir mánuðum .....	11
Mynd 5 – Ferðþjónusta sem hlutfall af vergu vinnsluvirði í Evrópu árið 2019 .....	14
Mynd 6 – Virðisikeðja ferðþjónustu.....	15
Mynd 7 – Hlutfall neyslu erlendra ferðamanna af heildarneyslu á Íslandi	15
Mynd 8 – Neysla erlendra ferðamanna í milljörðum króna.....	16
Mynd 9 – Hlutdeild einkennandi greina ferðþjónustunnar til VLF á Íslandi .....	17
Mynd 10 – Hlutdeild ferðþjónustu í VLF á föstu verðlagi.....	17
Mynd 11 – Vísitala fjölda ferðamanna og vísitala hlutfalls ferðþjónustu í VLF .....	18
Mynd 12 – Butler S-kúrfan .....	18
Mynd 13 – Hlutur ferðþjónustu í VLF deilt á hvern erlendan ferðamann – fast verðlag – þús. kr.....	19
Mynd 14 – Hlutur ferðþjónustu í VLF deilt á hverja gistinótt – fast verðlag – þús. kr. ....	20
Mynd 15 – Heildarþjónustujöfnuður og valdir liðir í ferðþjónustu – milljarðar króna á verðlagi hvers árs.....	21
Mynd 16 – Valdir liðir útflutnings vöru og þjónustu frá 2013 til 2023 Á1-Á3 – milljarðar króna .....	22
Mynd 17 – Valdir liðir útflutnings vöru og þjónustu frá 2013 til 2023 Á1-Á3 – hlutdeild (%).....	22
Mynd 18 – Hlutdeild heildartekna einkennandi greina ferðþjónustu af heildartekjum viðskiptahagkerfisins .....	23
Mynd 19 – Hagnaðarhlutdeild (tap) viðskiptahagkerfisins í samanburði við einkennandi greinar ferðþjónustu .....	24
Mynd 20 – Erlend kreditkortavelta – milljarðar króna.....	25
Mynd 21 – Umsvif hins opinbera sem hlutfall af VLF .....	26

<i>Mynd 22 – Olíusala á Íslandi – þúsundir tonna.....</i>	<i>37</i>
<i>Mynd 23 – Fjöldi farþega með skemmtiferðaskipum til Faxaflóahafnar.....</i>	<i>38</i>
<i>Mynd 24 – Fjöldi skemmtiferðaskipa til hafna Ísafjarðarbæjar.....</i>	<i>39</i>
<i>Mynd 25 – Þróun olíusölu til sjósamgangna í þúsundum tonna.....</i>	<i>39</i>
<i>Mynd 26 – Eldsneytissala eftir völdum eldsneytistegundum á Íslandi árið 2018.....</i>	<i>40</i>
<i>Mynd 27 – Fjöldi bílaleigubíla í og úr umferð í ágúst ár hvert.....</i>	<i>41</i>
<i>Mynd 28 – Eldsneytisgjöld vegna ferðapjónustu.....</i>	<i>41</i>
<i>Mynd 29 – Hlutdeild ferðapjónustu af vinnsluvirði hvers hagkerfis fyrir sig (%).....</i>	<i>44</i>
<i>Mynd 30 – Hlutdeild erlendra ferðamanna í þjónustujöfnuði (%).....</i>	<i>45</i>

---

## **TÖFLUYFIRLIT**

<i>Tafla 1 – Þröngt skilgreint skattspor einkennandi greina ferðþjónustunnar</i>	<i>31</i>
<i>Tafla 2 – Skattspor ferðþjónustu með útskatti VSK.....</i>	<i>32</i>
<i>Tafla 3 – Áætlaðir styrkir hins opinbera til ferðþjónustunnar.....</i>	<i>33</i>
<i>Tafla 4 – Skattspor valinna fyrirtækja .....</i>	<i>42</i>

---

## Inngangur

Skýrsla þessi er unnin að beiðni Samtaka ferðaþjónustunnar (SAF). Fyrirtæki í einkennandi greinum ferðaþjónustu, skv. skilgreiningu Hagstofu Íslands, voru 4.598 fyrirtæki í árslok 2022. Rétt er að geta þess að nokkur ferðaþjónustufyrirtæki eru einungis í útflutningi, t.d. Atlanta flugfélagið, og teljast því ekki til einkennandi greina íslenskrar ferðaþjónustu. Hér er gerð tilraun til að meta þröngt og vítt skattspor íslenskrar ferðaþjónustu. Reynt er að ná utan um stórt svið en ljóst er að ferðaþjónusta snertir næstum alla þætti hagkerfisins allt frá lækniþjónustu til hágæða gistingar. Sumt er tilgreint sem hluti af einkennandi greinum ferðaþjónustunnar, annað ekki. Ef allt væri tiltekið þá gætu áhrif ferðaþjónustunnar verið meiri eða minni.

## Aðferðafræði

Leitað var gagna í opinberum gagnagrunnum hjá Hagstofu Íslands, Ferðamálastofu, Cruise Iceland, Skattinum, þjónustuaðilum ferðaþjónustunnar o.fl.

Greining á skattspori byggir á skilgreiningu Hagstofu Íslands um einkennandi greinar ferðaþjónustu. Atvinnugreinarnar sem Hagstofa Íslands velur í þann flokk eru flutningar með flugi, rekstur veitinga- og gististaða rekstur ferðaskrifstofa og ferðaskipuleggjenda sem og farþegaflutningar. Aðrar atvinnugreinar sem eru tengdar ferðaþjónustu eru rekstur leigubíla, aðrir farþegaflutningar á landi, leiga á bifreiðum og léttum vélknúnum ökutækjum, leiga á tómsunda- og íþróttavörum, millilanda- og strandsiglingar með farþega, farþegaflutningar á skipgengum vatnaleiðum.<sup>1</sup>

Ferðaþjónusta er þess eðlis að hún snertir á margskonar starfsemi í hagkerfinu. Hafa ber í huga að Íslendingar eru einnig neytendur af einkennandi greinum ferðaþjónustunnar. Útlendingar eru einnig neytendur af vörum og þjónustu sem ekki eru tilgreindar hér að ofan eins og sést þegar neyslumynstur þeirra er skoðað hér síðar í skýrslunni.

Allir útreikningar og forsendur skattspors miðast við ofangreinda skilgreiningu á einkennandi greinum ferðaþjónustunnar.

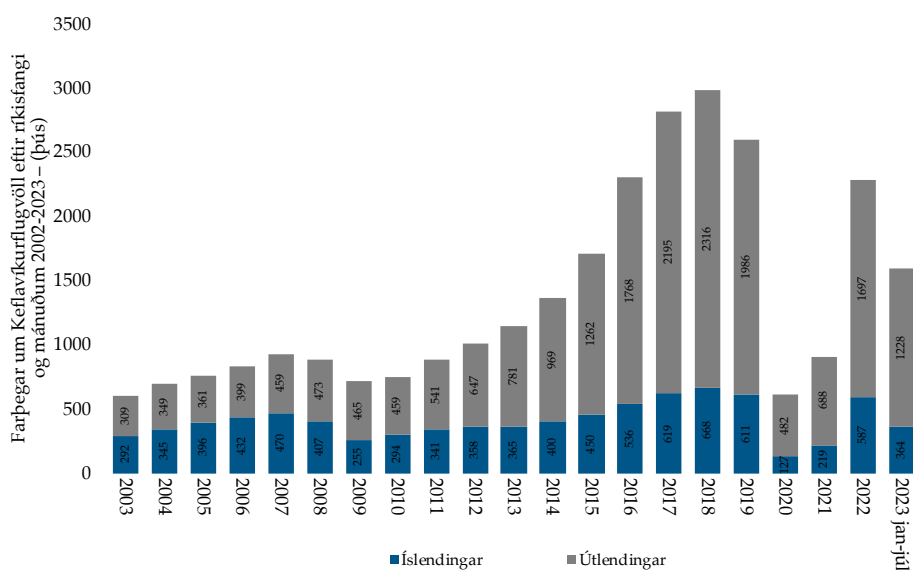
Fyrri útgáfa skýrslunnar lagði mat á spástærðir um umfang íslenskrar ferðaþjónustu. Þann 6. desember 2023 voru ársreikningar einkennandi greina ferðaþjónustunnar birtir á vef Hagstofu Íslands.



## Sögulegt yfirlit

Ferðaþjónusta á sér langa sögu á Íslandi og má ætla að ferðamenn hafi sótt landið heim frá Landnámi. Á sama hátt og Íslendingar sóttu önnur lönd heim. Ótal sögusagnir eru af ferðum Íslendinga til útlanda á miðöldum, en einnig af útlendum mönnum hér á landi. Til dæmis er minnst á Austmenn (Norðmenn) í Íslendingasögum. Ferðabækur útlendinga sem hingað komu hafa verið gefnar út allt frá 16. öld og má nefna þar ljóð sæfarans Gories Peerse sem sigldi hingað til lands frá Hamborg á árabílinu 1554 til 1586.<sup>3</sup>

Ferðaþjónusta hér á landi tók verulegan kipp árið 2014 og óx mikið fram til falls WOWair í lok fyrsta ársfjórðungs 2019. Heimsfaraldurinn COVID-19 setti svo strik reikninginn þegar ferðalög milli landa lögðust næstum af á heimsvísu. Áhrif heimsfaraldursins hér á landi sjást vel á Mynd 1 þar sem mikill samdráttur var í fjölda farþega um Keflavíkurflugvöll á árunum 2020 og 2021.



Heimild: Hagstofa Íslands

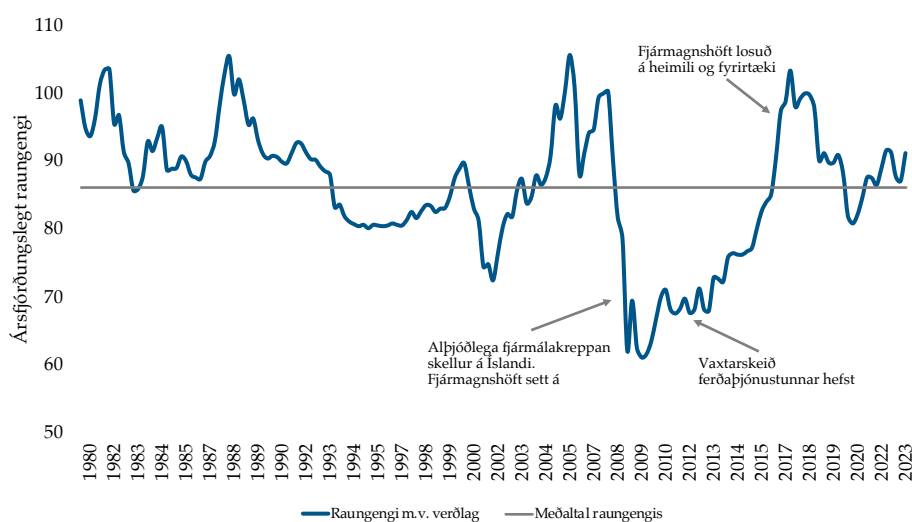
Mynd 1 – Fjöldi farþega um Keflavíkurflugvöll eftir ríkisfangi

## Forsendur fyrir vaxtarskeiði ferðaþjónustunnar fyrir áfallið

Vöxtur og viðgangur atvinnugreina er háður ýmsum þáttum. Þættir eins og náttúruauðlindir, vel menntað vinnuafli, aðgangur að fjármagni ásamt tryggju stofnana- og lagaumhverfi skipta miklu máli.

Í tilfalli ferðapjónustunnar má fullyrða að góðir innviðir, þ.e. Keflavíkurflugvöllur ásamt öflugum leiðarkerfi flugfélaga hafi verið grunnforsenda vaxtar ferðapjónustunnar.

Aðrir þættir sem höfðu áhrif á vöxtinn eru t.d. umfjöllun um Ísland í alþjóðlegu fjármálakreppunni árið 2008, eldgosíð í Eyjafjallajökli árið 2010. Þá áttu snjallar markaðsherferðir líklega mikinn þátt í vexti ferðapjónustunnar. Hagstætt raungengi krónunnar við upphafsvaxtarskeið ferðapjónustunnar gerði og íslenskan útflutning samkeppnishæfari um tíma.<sup>3</sup> Ferðamenn gátu því ferðast ódýrar til Íslands en fyrir alþjóðlegu fjármálakreppuna.



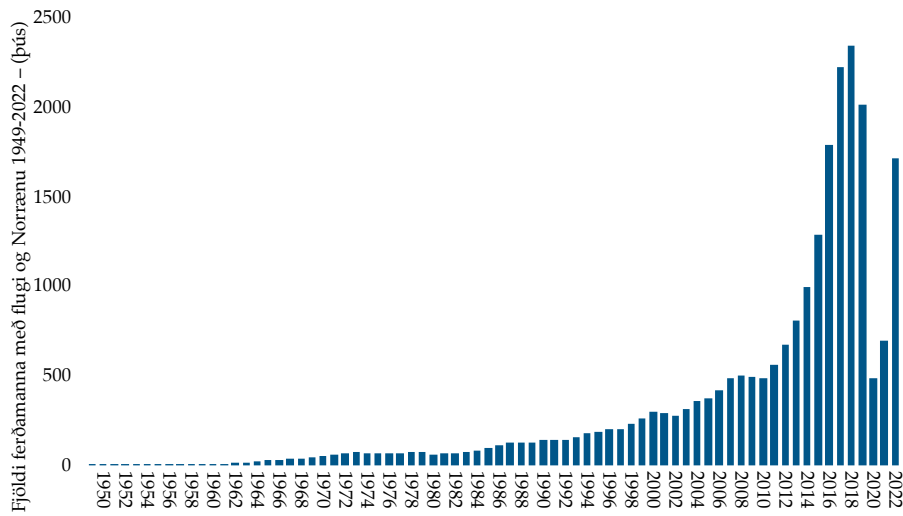
Heimild: Seðlabanki Íslands

Mynd 2 – Raungengi krónunnar frá 1980 – 2023

Raungengi og raunlaun hafa, eins og í öðrum útflutningi, mikil áhrif á afkomu og samkeppnisstöðu útflutningsatvinnugreina, sbr. Mynd 2. Þetta átti sérstaklega við í sjávarútvegi á fyrri tíð.<sup>4</sup>

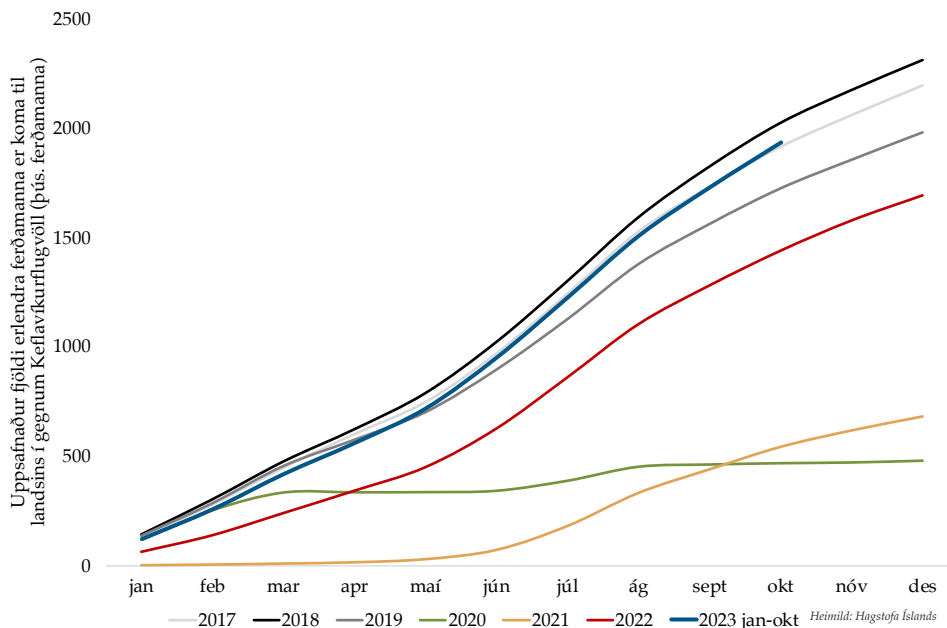
Mynd 3 sýnir vel hinn gríðarlega vöxt ferðapjónustunnar hér á landi sl. áratug. Þetta má setja í eftirfarandi samhengi: Á öllu tímabilinu 1949 til 1987 komu rétt aðeins fleiri ferðamenn til landsins en á árinu 2022.

Mynd 1 og Mynd 4 sýna hvor með sínum hætti hvernig ferðapjónustan hefur náð aftur vopnum sínum eftir heimsfaraldurinn. Uppsafnaður fjöldi erlendra ferðamanna á árinu 2023 stefnir í að vera svipaður og árið 2018.



Heimild: Ferðamálastofa

Mynd 3 – Fjöldi ferðamanna með flugi og Norrænu frá 1949 - 2022



Heimild: Hagstofa Íslands

Mynd 4 – Uppsafnaður fjöldi ferðamanna um Keflavíkurlugvöll eftir mánuðum

Ferðaþjónustan hér á landi hefur notið krafta frumkvöðla þar sem tækifærin hafa verið nýtt til fjárfestinga, þjálfunar starfsfólks ásamt því að auka gæði jafnt og þétt. Styrkleikinn liggur í tíðum flugferðum til Íslands bæði frá Evrópu og N-Ameríku ásamt þjónustustigi sem

hefur orðið betra með hverju árinu sem líður. Þetta þýðir samt ekki að ferðaþjónustan búi ekki við áskoranir í rekstri.

Gögnin sem birt eru á ofangreindum myndum spegla um margt aflabrest í sjávarútvegi sem var algengur hér á landi fyrir tíma aflamarks með tilheyrandi afkomubresti í greininni og jafnvel efnahagsáföllum. Heimsfaraldurinn COVID-19 lýsti sér í raun eins og aflabrestur fyrir ferðaþjónustuna.

### *Mikill samdráttur alþjóðlega*

Samdráttur í komu erlendra ferðamanna til landsins var 75,8% frá árinu 2019 til ársins 2020. Alþjóðaflugmálastofnunin – IATA – mat það svo að samdráttur í farþegaflugi á heimsvísu hafi verið rúmlega 60% frá árinu 2019 til 2020. Áætlað var að 4,5 milljarðar farþega hafi flogið á árinu 2019 en einungis 1,8 milljarður á árinu 2020. Stofnunin áætlar að farþegar verði fyrst jafnmargir og á árinu 2019 árið 2024. Slíkur samdráttur hefur ekki sést frá lokum seinni heimsstyrjaldarinnar þrátt fyrir að ýmis áföll hafi dunið á heimsbúskapnum. Þar má nefna olíukrísuna árið 1973, hryðjuverkaárásina á tvíburaturnana í New York þann 11. september 2001, SARS-CoV vírusfaraldurinn sem hófst í nóvember 2002 og lauk í maí árið 2004<sup>5</sup> og alþjóðlegu fjármálakreppuna árið 2008. Í kjölfar slíkra áfalla hefur eftirspurn eftir flugi dregist saman tímabundið en aldrei eins mikið og í kjölfar COVID-19.<sup>6</sup>

Ferðaþjónustan glímir einnig við aðrar ógnir eins og hækkandi eldsneytisverð og hugsanlega breytta hegðun ferðamanna vegna viðhorfs til kolefnisspors flugferða. Önnur ógn eru ófyrirsjáanlegar breytingar á rekstrarumhverfi eins og hækkandi skattar og gjöld.

Hagdeild Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fór yfir þá áhættuþætti sem geta raskað alþjóðlegum flugrekstri. Mestar líkur eru á töluverðum sveiflum í olíuverði sem hefur einhver áhrif á flugrekstur. Álögur í tengslum við loftslagsmál hafa einnig áhrif. Að auki má nefna atburði eins og alþjóðlegan efnahagssamdrátt sem og stigvaxandi átök í Úkraínu og fyrir botni Miðjarðarhafs.

Ásættanleg rekstrarskilyrði hafa gefið ferðaþjónustu heima og heiman tækifæri á að vaxa og dafna en einnig til að fjárfesta í innviðum sem tryggja gæði og mæta væntingum ferðamanna.

Eins og kom fram áður er skýrsla þessi um skattspor íslenskrar ferðaþjónustu. Skattspor er nýtt víða um Evrópu og yfirleitt notað af

stórfyrirtækjum sem starfa í mörgum löndum. Sjaldgæfara er að slík greining sé notuð á heilu atvinnugreinarinnar.

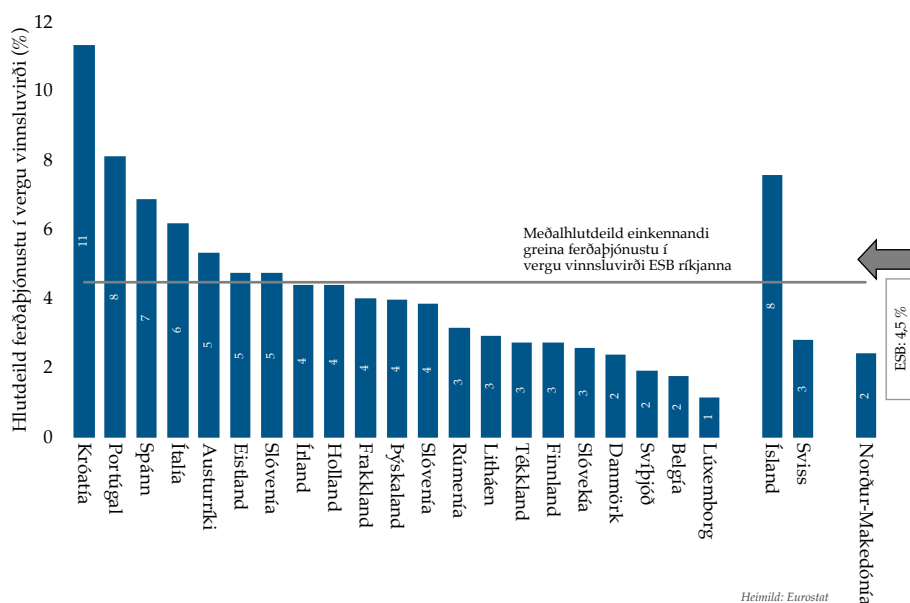
Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi (SFS) birtu skattspor greinarinnar í nóvember 2023. SFS meta að skattspor íslensks sjávarútvegs sé um 85 milljarðar króna, þar af var veiðileyfagjald 7,9 milljarðar króna.<sup>7</sup> Samál sem eru samtök álframleiðenda mátu heildarskattspor greinarinnar upp á rúma 11,6 milljarða króna á árinu 2014.<sup>8</sup>

Fyrirtæki innan ferðaþjónustunnar eins og Icelandair, Isavia og Bláa lónið birta sitt skattspor líkt og mörg önnur stærri félög á Íslandi.

Áður en komið er að skilgreiningu á skattspori er rétt að reifa áhrif ferðaþjónustunnar á íslenskan efnahag.

## Framlag ferðþjónustu til þjódarbúskaparins

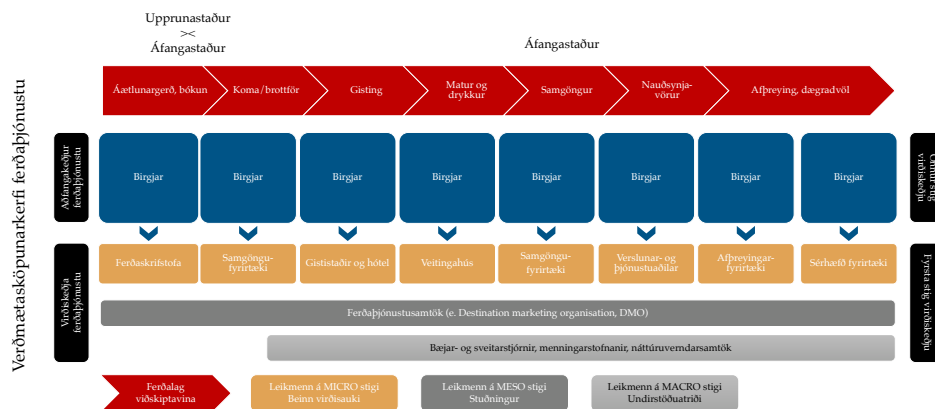
Ferðþjónusta hefur verið í miklum vexti hér á landi sem og annars staðar á síðastliðnum tveimur áratugum. World Bank áætlar að fjöldi flugfarþega hafi vaxið úr 1,7 milljörðum árið 2003 í 4,5 milljarða árið 2019 eða rétt áður en heimsfaraldurinn skall á. Framlag ferðþjónustu til heimsbúskapsins er því verulegt. Á alþjóðavísu verður að líta til framlags ferðþjónustunnar árið 2019 þar sem tölur fyrir árið 2022 hafa ekki í öllum tilfellum enn verið birtar. Samkvæmt tölum Eurostat er Ísland með 3. hæsta hlutfall ferðþjónustu til vergs vinnsluvirðis, sbr. Mynd 5.



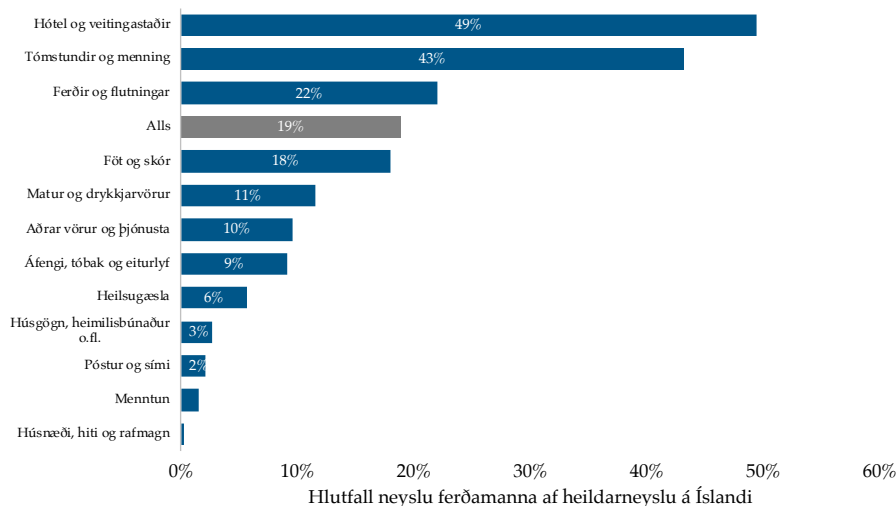
Mynd 5 – Ferðþjónusta sem hlutfall af vergu vinnsluvirði í Evrópu árið 2019

Hagstofa Íslands birtir hlutféild einkennandi greina ferðþjónustunnar sem hlutfall af VLF.

Mynd 6 sýnir virðiskeðu ferðamannaþjónustu og er fyrirmynd hennar tekin úr rannsókn á vegum Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit. Eins og myndin sýnir glögglega þá hefur ferðþjónustan snertifletí við næstum allt samfélagið. Allt frá ferðaskrifstofum til nauðsynjavara og þar er heilbrigðisþjónusta ekki undanskilin eins og sést glögglega þegar rýnt er í neyslu erlendra ferðamanna.



Mynd 6 – Virðisbætur ferðajónustu

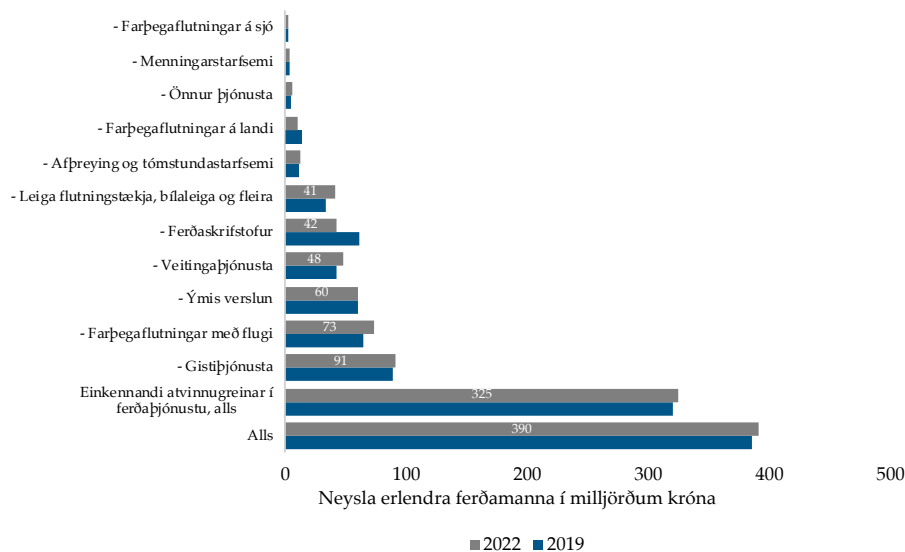


Heimild: Hagstofa Íslands

Mynd 7 – Hlutfall neyslu erlendra ferðamanna af heildarneyslu á Íslandi

Mynd 7 sýnir tilraunatölfræði Hagstofu Íslands um hlutdeild erlendra ferðamanna í heildarneyslu á ákveðnum vöru- og þjónustuflokkum. Samkvæmt niðurstöðum Hagstofu Íslands er hlutdeild erlendra ferðamanna í heildarneyslu um 19%.

Ef nánar er rýnt neyslu erlendra ferðamanna þá sýnir Mynd 8 að neysla erlendra ferðamanna nam um 390 milljörðum króna á árinu 2022. Þar af var neysla innan einkennandi greina ferðajónustunnar 325 milljarðar. Erlendir ferðamenn neyttu veitinga fyrir um 48 milljarða króna og keyptu gistingu fyrir um 91 milljarð. Innlendar bílaleigur veittu þjónustu til erlendra ferðamanna sem nam um 41 milljarði króna á árinu 2022.



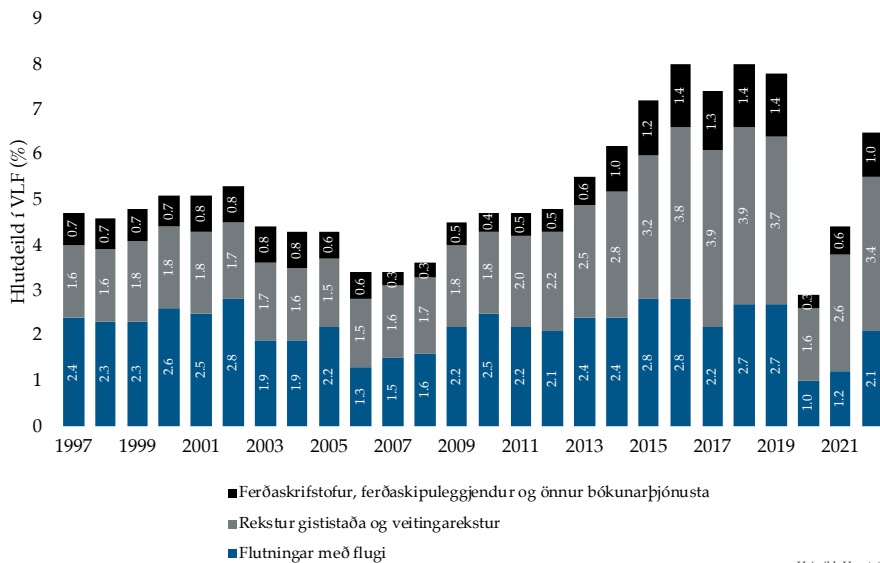
Heimild: Hagstofa Íslands

Mynd 8 – Neysla erlendra ferðamanna í milljörðum króna

Mynd 9 sýnir hlutdeild eftirfarandi greina í VLF, þ.e.a.s. flutninga með flugi, rekstur gististaða og veitingarekstrar ásamt ferðaskrifstofum, ferðaskipuleggjendum ásamt annarri bókkunarþjónustu. Myndin sýnir ekki allar einkennandi greinar ferðaþjónustu eins og Mynd 10 gerir.

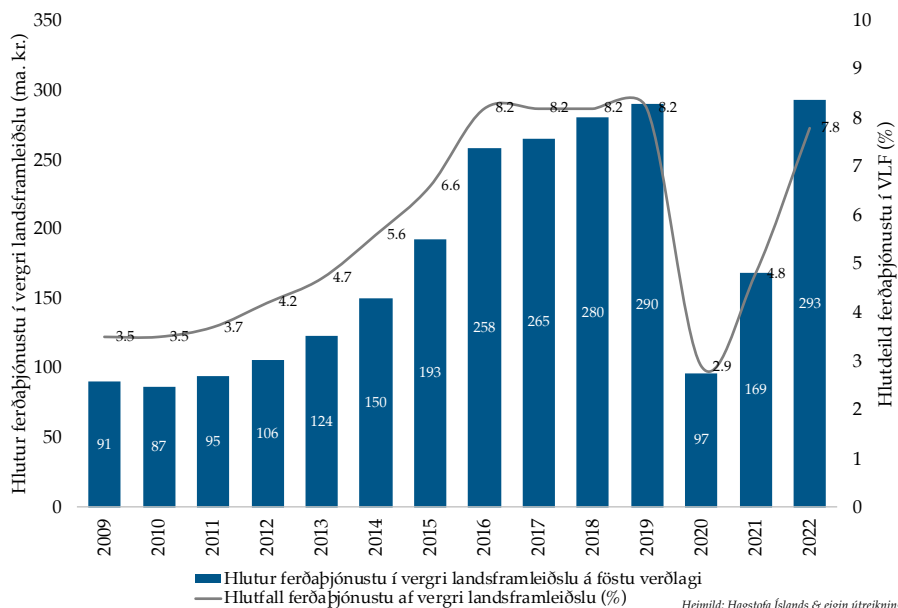
Hlutdeild ferðaþjónustu af vergri landsframleiðslu (VLF) hefur vaxið mikið. Árið 2022 var hlutdeild hennar 7,8% en fór hæst í 8,2% árið 2019. Ætla má að hlutdeild ferðaþjónustunnar sem hlutfall VLF í ár verði ekki undir framlagi hennar til VLF árið 2019. Það endurspeglar vöxtinn að hlutdeild hennar var einungis 3,5% árið 2009, sbr. Mynd 10.





Heimild: Hagstofa Íslands

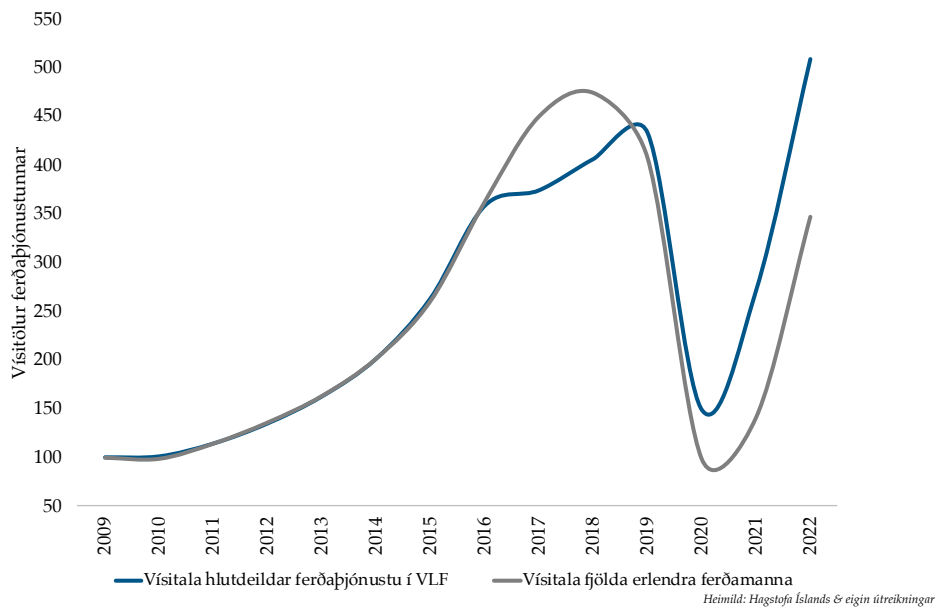
Mynd 9 – Hlutdeild einkennandi greina ferðaðjónustunnar til VLF á Íslandi



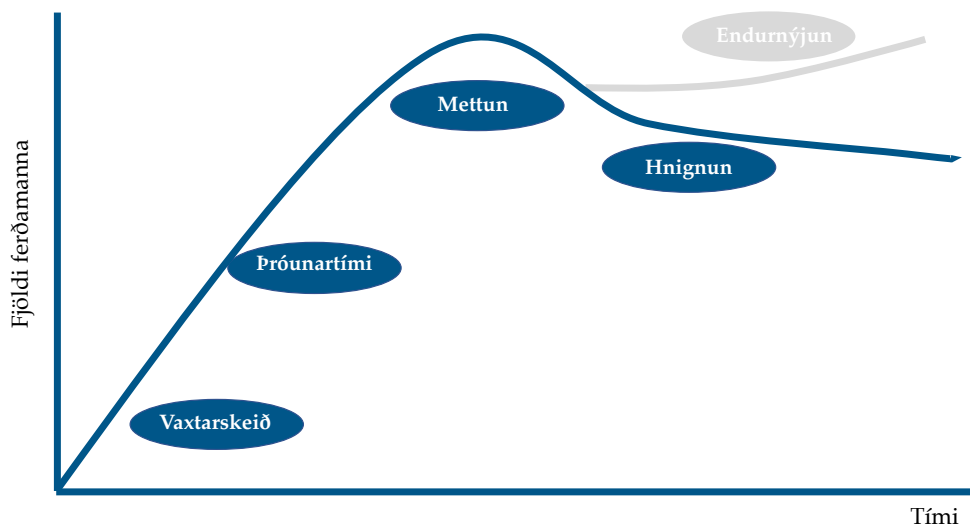
Heimild: Hagstofa Íslands & eigin útreikningar

Mynd 10 – Hlutdeild ferðaðjónustu í VLF á föstu verðlagi

Mynd 11 sýnir hversu náíð samband var á milli þróunar í fjölda erlendra ferðamanna og hlutdeildar ferðaðjónustunnar í VLF á föstu verðlagi. Það samband helst til ársins 2016, fer síðan lækkandi, en hækkaði svo aftur. Viðspyrna ferðaðjónustunnar sést vel á árinu 2022 þar sem hlutdeild ferðaðjónustunnar í VLF hækkar mjög skarpt.



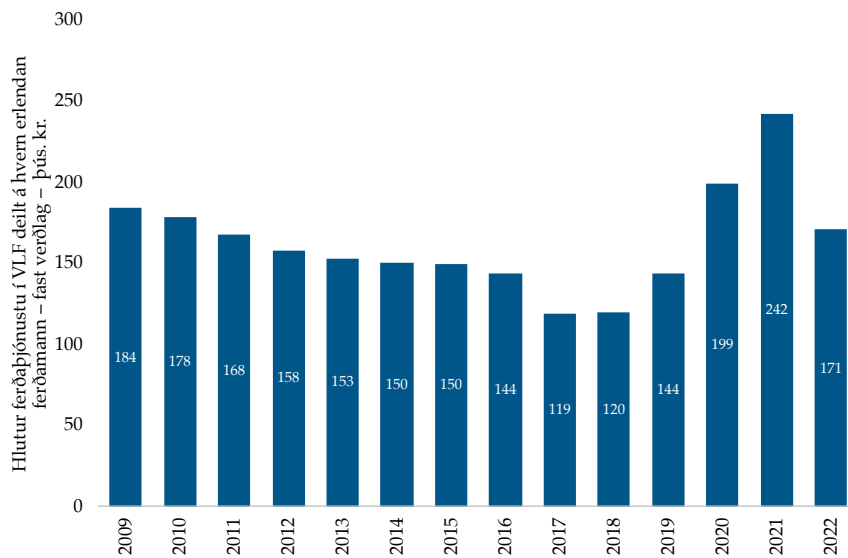
Mynd 11 – Vísitala fjölda ferðamanna og vísitala hlutfalls ferðaþjónustu í VLF



Mynd 12 – Butler S-kúrfan

Forvitnilegt er að bera Mynd 11 við svokallaða Butler S-kúrfu sem sýnir metnun markaða, t.d. vegna ofnýtingar auðlinda, þar með talið náttúruperlna. Mynd 12 rímar fyrst í stað mjög vel við Mynd 11 en heimsfaraldurinn setti strik í reikninginn. Ekki er tímabært að álykta sem svo að komið sé að þölmörkum ferðaþjónustunnar hér á landi. Sætaframboð bæði innlendra sem og erlendra flugfélaga skiptir þar mestu.

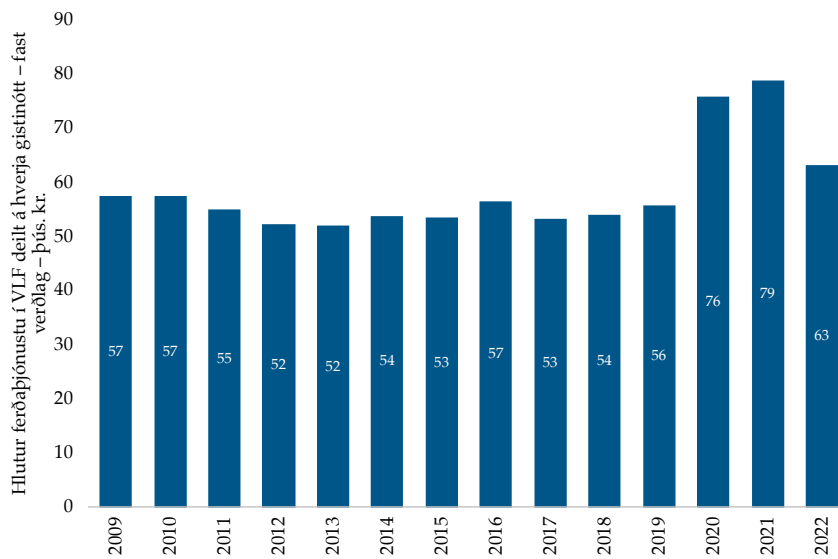
Mynd 13 og Mynd 14 gefa frekari vísbendingar um hvernig tekjur ferðþjónustunnar hafa þróast. Myndirnar sýna hlutdeild ferðþjónustunnar í VLF annars vegar á hvern ferðamann og hins vegar á fjölda gistinguátta. Mynd 13 gefur til kynna að annaðhvort hafi þeir ferðamenn sem lögðu leið sína til landsins í heimsfaraldrinum eytt hlutfallslega meiru eða dvalið hér lengur að jafnaði, sbr. 2021. Ein tilgátan er sú að þeir sem urðu fyrir minni efnahagslegum áhrifum af heimsfaraldrinum hafi farið fyrir í ferðalög strax eftir heimsfaraldurinn enda var sparnaður heimila í hámarki í miðjum faraldri, sbr. meiri útgjöld ferðamanna árið 2022.<sup>9</sup>



Heimild: Högstofa Íslands & eigin útreikningar

Mynd 13 – Hlutur ferðþjónustu í VLF deilt á hvern erlendan ferðamann – fast verðlag – þús. kr.

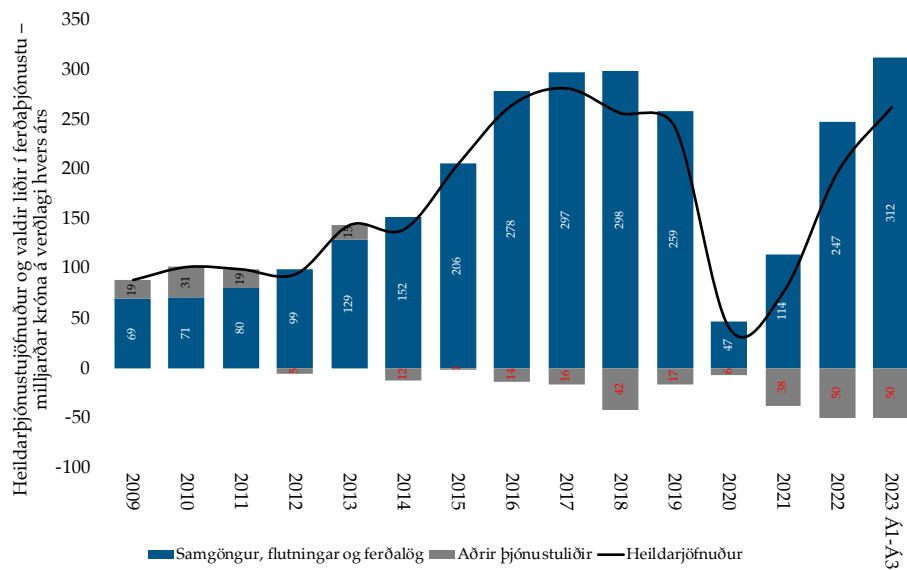
Mynd 14 virðist samt sem áður benda til lengri dvalartíma í heimsfaraldrinum. Þrátt fyrir þetta er áhugavert að sjá að þegar hlutdeild ferðþjónustunnar í VLF á föstu verðlagi er deilt með fjölda ferðamanna þá virðist hver ferðamaður hafa gefið minna af sér með hverju árinu frá 2009 allt til ársins 2019.



Heimild: Hagstofa Íslands & eigin útreikningar

*Mynd 14 – Hluttur ferðaðþjónustu í VLF deilt á hverja gistinótt – fast verðlag – þús. kr.*

Ferðaðþjónusta kallar á mikinn vöruinnflutning en þar má nefna, bifreiðar, matvæli, minjagripi, fatnað og aðrar neysluvörur. Þá er ótalinn innflutningur á flugvélum. Mynd 15 sýnir þjónustujöfnuð sem sýnir gjaldeyristekjur vegna inn- og útflutnings á þjónustu. Það sést glögggt að mikil viðsnúningur hefur átt sér stað í útflutningi á samgöngum, flutningum og ferðalögum. Aðrir þjónustuliðir eru neikvæðir frá 2014. Árið 2023 sýnir fyrstu níu mánuði ársins en stærstu ferðamannamánuðirnir eru á þriðja ársfjórðungi. Almennt séð styður innflæði gjaldeyris og þar með talið bein fjárfesting við gengi innlendra gjaldmiðla. Gjalddeyrismarkaðir eru margflóknir og því má ekki fullyrða um of um áhrif jákvæðs þjónustujöfnuðar, þar sem annað útflæði getur haft áhrif á gengi gjaldmiðla.

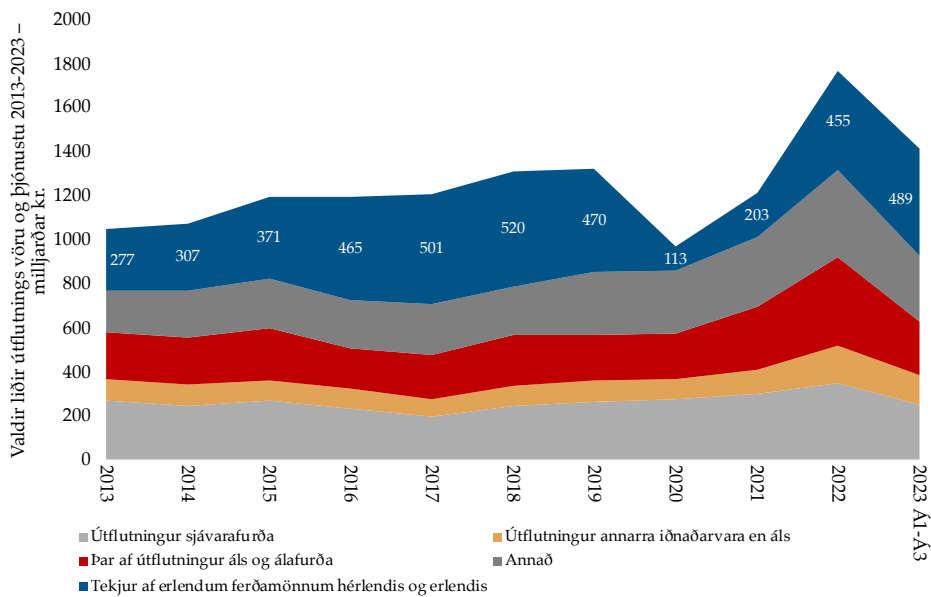


Heimild: Hagstofa Íslands

Mynd 15 – Heildarþjónustujöfnuður og valdir liðir í ferðþjónustu – milljarðar króna á verðlagi hvers árs

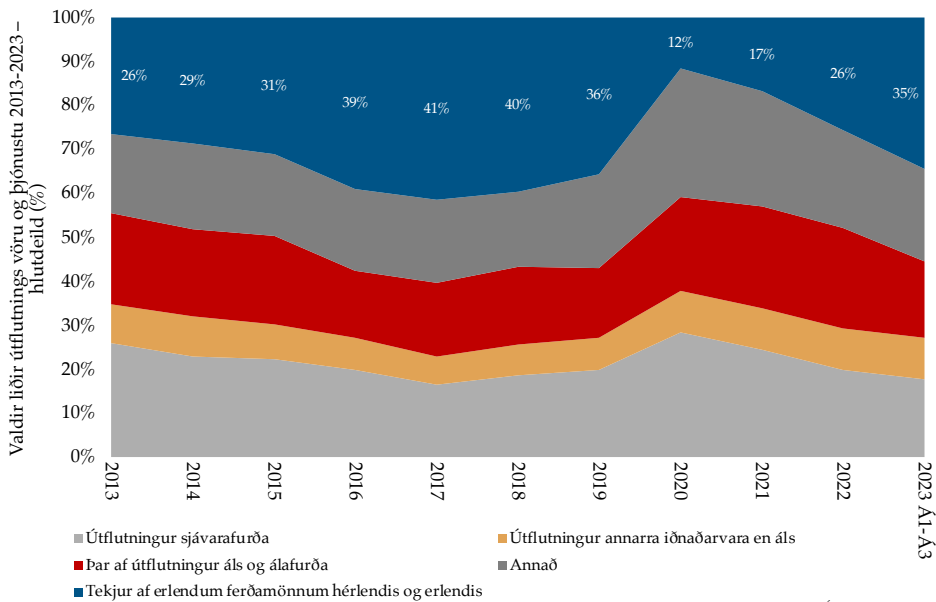
## Hlutdeild ferðþjónustu í þjónustu- og vöruútflutningi

Hagstofa Íslands birtir tölur um valda liði útflutnings vöru og þjónustu en þar eru taldir upp liðir eins og útflutningur iðnaðarvara, sjávarafurða, tekjur af erlendum ferðamönnum ásamt öðru. Tölurnar sýna glögglega að ferðþjónustan hefur náð vopnum sínum aftur eftir heimsfaraldurinn. Rétt er að taka fram að útflutningstekjur af ferðþjónustu taka bæði til tekna af erlendum ferðamönnum hér landi sem og erlendis.<sup>10</sup> Hér er átt við þjónustu innlendra flugfélaga við erlenda ferðamenn í útlöndum. Tekjur af erlendum ferðamönnum námu um 489 milljörðum króna á fyrstu þremur ársfjórðungum ársins 2023. Á verðlagi hvers árs voru þær hæstar á árinu 2018 eða um 520 milljarðar króna. Hlutfall erlendra ferðamanna í útflutningi vöru og þjónustu var hæst 41,5% árið 2017. Hlutfallið fyrir fyrstu þrjá ársfjórðunga ársins 2023 er 35%. Hér ber að hafa í huga að útflutningur hugverkaiðnaðarins hefur vaxið mjög mikið á undanförunum árum.



Heimild: Hagstofa Íslands

Mynd 16 – Valdir liðir útflutnings vöru og þjónustu frá 2013 til 2023 Á1-Á3 – milljarðar króna

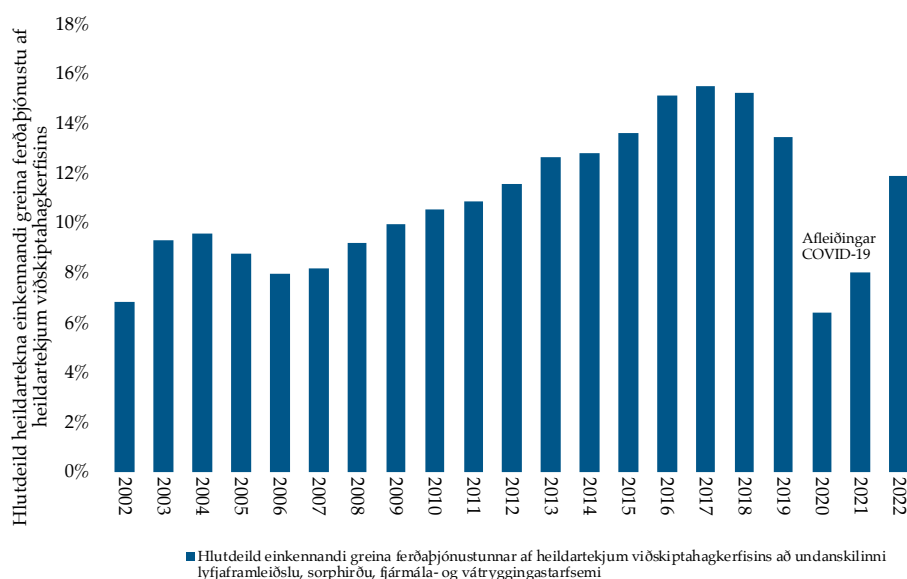


Heimild: Hagstofa Íslands

Mynd 17 – Valdir liðir útflutnings vöru og þjónustu frá 2013 til 2023 Á1-Á3 – hlutdeild (%)

## Viðskiptahagkerfið er arðsamara en einkennandi greinar ferðaþjónustunnar

Hér að framan var horft til þjóðhagslegra áhrifa ferðaþjónustunnar. Einnig er mögulegt – út frá gögnum Skattsins og Hagstofu Íslands – að skoða rekstrarhagfræðilega greiningu á einkennandi greinum ferðaþjónustunnar.



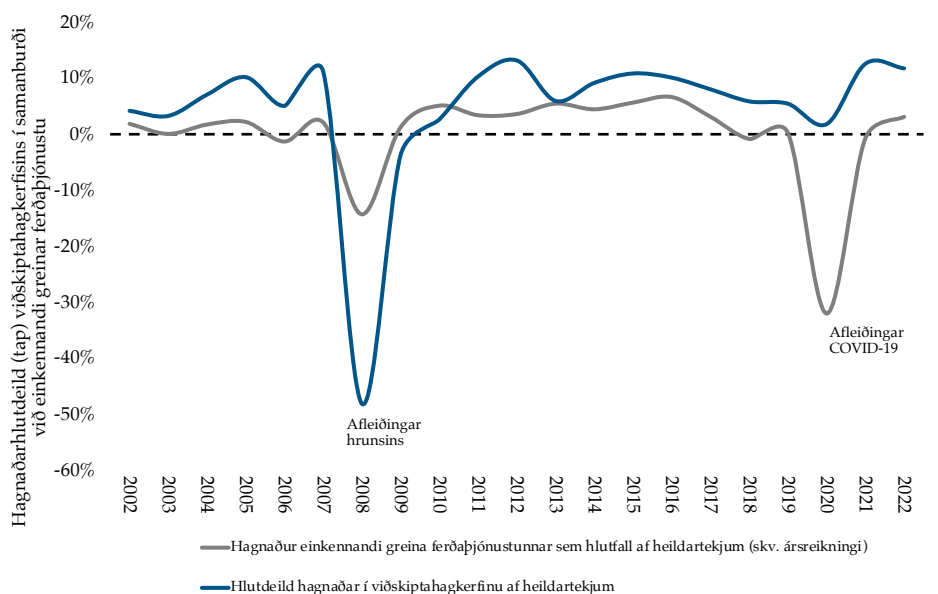
Mynd 18 – Hlutdeild heildartekna einkennandi greina ferðaþjónustu af heildartekjum viðskiptahagkerfisins

Mynd 18 sýnir hlutdeild heildartekna einkennandi greina ferðaþjónustunnar af heildartekjum viðskiptahagkerfisins.<sup>11</sup> Það má glögglega sjá að vægi ferðaþjónustunnar er vaxandi frá árinu 2009 þegar hún er rúmlega 10% af viðskiptahagkerfinu. Hæst fór hlutfallið í 15,7% árið 2017. Greina má áhrif af falli WOWair á fyrsta ársfjórðungi 2019 en þá fellur hlutfældin og fellur svo verulega árið 2020 í kjölfar COVID-19 heimsfaraldursins. Afkoma greinarinnar árið 2023 er mun betri eða um 12% af viðskiptahagkerfinu. Ljóst er að viðspyrnan verður enn meiri á árinu 2023.

Rekstrarhagfræðin horfir til hagfræðilegs hagnaðar í atvinnugreinum sem er ekki hið sama og hagnaður skv. ársreikningum. Í sinni einföldu mynd tekur hagfræðilegur hagnaður einnig tillit til fórnarkostnaðar en hann er skilgreindur sem sá kostnaður við vöru eða þjónustu sem fellur til m.v. önnur (glötuð) tækifæri/aðra valkosti sem í boði voru, m.v. sama tíma og m.v. sömu auðlindir.<sup>12</sup>

Nánar tiltekið hefðu þeir fjármunir sem fjárfest var í viðskiptatækifærum í ferðaþjónustu getað gefið af sér betri afrakstur í einhverri annarri atvinnugrein?

Mynd 19 sýnir hagnað eða tap eftir skatta skv. ársreikningum fyrirtækja sem hlutfall af heildartekjum fyrirtækjanna. Í viðskiptahagkerfinu er miðgildi hagnaðar eftir skatta og fjármagnsgjöld, þ.e. hreinn hagnaður 7,2% af heildartekjum á árabílinu 2002–2022 í samanburði við 2,1% í einkennandi greinum ferðaþjónustu. Ef horft er á meðaltalstölur frá árinu 2010 til 2019 og tímabili heimsfaraldursins sleppt, þá er meðaltalshagnaðarhlutfall annars vegar 7,5% hjá viðskiptahagkerfinu og hins vegar 3,7% hjá einkennandi greinum ferðaþjónustunnar.



Mynd 19 – Hagnaðarhlutfeld (tap) viðskiptahagkerfisins í samanburði við einkennandi greinar ferðaþjónustu

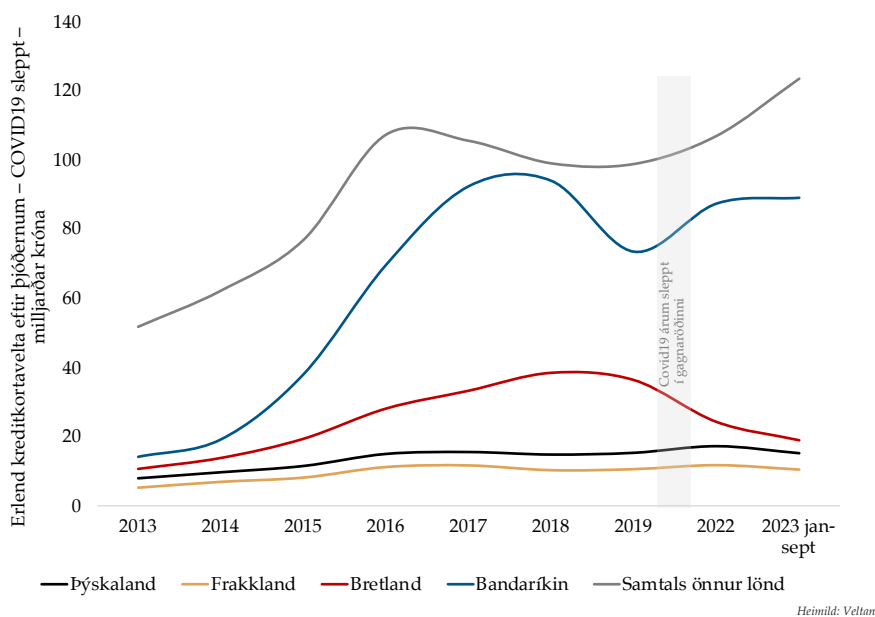
Samkvæmt rekstrarhagfræðilegri greiningu er ljóst að viðskiptahagkerfið er mun arðsamara en einkennandi greinar ferðaþjónustunnar. Hvað veldur er óljóst. Æskilegt væri að rekstraraðilar í ferðaþjónustu myndu greina afkomu sína með tilliti til þess hvort mögulegt væri að hagræða í rekstri til þess að ná ásættanlegri arðsemi. Hafa ber í huga að atvinnugreinin er vinnuafslfrek og því gæti launakostnaður í ferðaþjónustu verið hlutfallslega hærri en í viðskiptahagkerfinu. Ekki er ólíklegt að fjármagnsstofn viðskiptahagkerfisins sé hlutfallslega hærri en í ferðaþjónustu og því sé nauðsynlegt að hagnaðarhlutfall sé herra. Að



Þessu sögðu er rétt að geta þess að fasteignir sem nýttar eru af ferðaþjónustunni eru oftar en ekki í eigu sérhæfðra fasteignafélaga. Hið sama gæti átt við um flugvélar.

### Kreditkortanotkun erlendra ferðamanna

Ein aðferð við að meta neyslu erlendra ferðamanna er að rýna í gögn Veltunnar um erlenda kreditkortaveltu. Mynd 20 sýnir kortaveltuna en gögnum vegna árána 2020 og 2021 er sleppt vegna heimsfaraldursins. Myndin sýnir glögglega hversu mikilvægir bandarískir ferðamenn eru. Svo virðist að íslenskum ferðaþjónustuaðilum hafi tekist að vekja áhuga Bandaríkjamanna aftur á landinu svo um munar. Ein skýring gæti verið sterkt gengi bandaríkjadals. Hlutdeild Bandaríkjamanna af heildarkreditkortaveltu fór hæst í 36,6% á árinu 2018 en er á fyrstu níu mánuðum ársins 2023 um 34,6%.

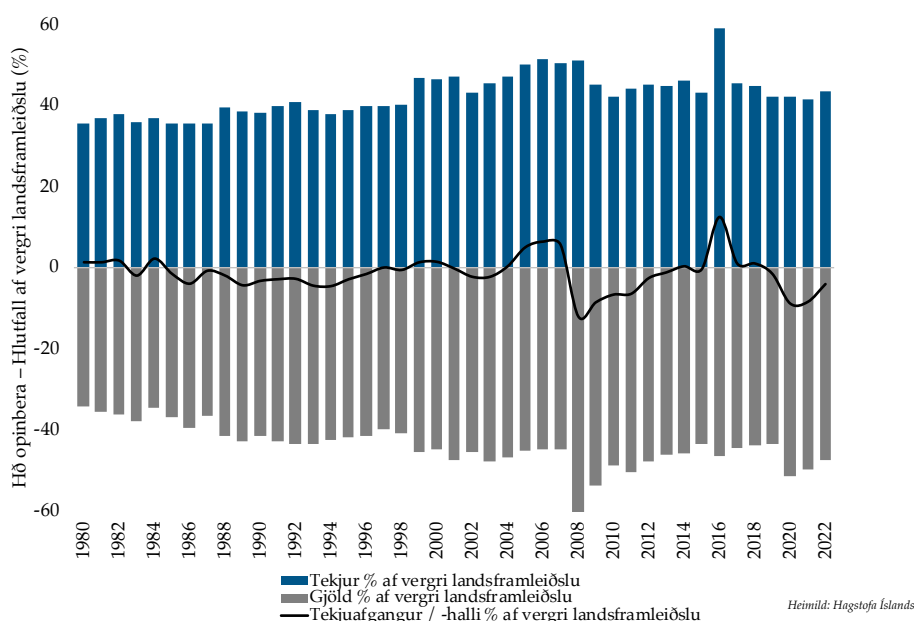


Héimild: Veltun

Mynd 20 – Erlend kreditkortavelta – milljarðar króna

## Skattspor

Fjármál hins opinbera hafa á undanförunum áratugum kallað á frekari skattheimtu. Umfang hins opinbera sem hlutfall af vergri landsframleiðslu (VLF) hefur farið vaxandi. Árið 1980 námu útgjöld hins opinbera hér á landi 34,1% af VLF en þau voru 47,5% árið 2022 án millifærslna. Vaxandi útgjöld hafa kallað á umfangsmeiri skattheimtu en áður. Þjónusta og innviðaupbygging hins opinbera hefur vaxið í hlutfalli við aukin útgjöld.



Mynd 21 – Umsvif hins opinbera sem hlutfall af VLF

Atvinnugreinar sem og stórfyrirtæki hafa verið undir sívaxandi þrýstingi að gera grein fyrir skattspori sínu. Sérstaklega þau fyrirtæki sem starfa víða um heim í mismunandi skattaumhverfi. Stjórnámálmenn sem og aðrir hagaðilar hafa því krafist þess að fyrirtæki sem og atvinnugreinar geri betri grein fyrir framlagi sínu til sameiginlegra málaflokka. Lengi hefur verið óljóst hvaða skatta fyrirtæki greiða og hversu mikið þau greiða í heild. Ársreikningar fyrirtækja og hefðbundnar reikningsskilaaðferðir gera einungis grein fyrir tekjuskatti fyrirtækja en ekki öðrum gjöldum og sköttum sem greiddir eru af fyrirtækjum eða atvinnugreinum í heild.

Skattspor tekur í raun til allra skatta og gjalda sem einstaklingur, fyrirtæki eða atvinnugrein greiðir á ákveðnu tímabili, t.d. innan eins árs. Skattar og gjöld eins og tekjuskattur, fasteignaskattur, virðisaukaskattur o.s.frv. eru allt skattar sem flestir þekkja.

Þessi utanaðkomandi þrýstingur hefur því hvatt mörg fyrirtæki til að reikna út skattspor sitt í einstökum skattaumdæmum/-löndum eða jafnvel alþjóðlega.

Breska ráðgjafarfyrirtækið PricewaterhouseCoopers (PwC) hannaði skattsporsaðferðafræði fyrirtækja (e. Total Tax Contribution) sem tekur til hinna 5P á ensku eða:

- Profit taxes – eða tekjuskattar fyrirtækja. Hér er átt við skatta á hagnað fyrirtækja og skattar vegna þriðja aðila (e. withholding taxes).
- People taxes – eða skattar á mannauð. Það er staðgreiðsla sem innifelur útsvar og tekjuskatt ásamt launatengdum gjöldum.
- Product taxes – eða óbeinir skattar. Skattar sem leggjast á framleiðslu eða neyslu á vöru og þjónustu, t.d. virðisaukaskattur, tollar, skattar á tryggingar og gjöld á áfengi og tóbak.
- Property taxes – eða fasteignaskattar. Skattar á viðskipti með fasteignir, t.d. stimpilgjöld og aðrir tengdir skattar en að auki fasteignaskattar. Auðlindaskattar gætu t.d. átt heima innan þessa flokks.
- Planet taxes – loftslagsskattar. Hér er átt við gjöld sem eru lögð á neyslu eða notkun á vöru eða þjónustu sem er talin skaðleg umhverfinu. Hér má nefna bifreiðagjöld, hafnargjöld, lendingargjöld, kolefnisgjöld, skatta á eldsneyti, gjöld og skatta vegna flutninga fólks og farms milli landa eða innanlands.<sup>13</sup>

Íslensk fyrirtæki hafa í æ ríkari mæli birt skattspor sitt. Nefna má að í sjávarútvegi hefur skattspor verið reiknað út frá þeim gjöldum sem fyrirtæki greiða til ríkis og sveitarfélaga. Þar eru gjöld og skattar eins og veiðigjald, skattbyrði fyrirtækja vegna starfsfólks, afla- og hafnargjöld, skattar á eignir, tekjuskattur, kolefnisgjald, aðrar skattar sem og skattbyrði starfsfólks.<sup>14</sup>

### **Skattspor fyrirtækja í íslenskri ferðaþjónustu**

Starfsemi fyrirtækja í einkennandi greinum ferðaþjónustu snerta mjög marga þætti hagkerfisins. Stærri fyrirtæki hafa reiknað skattspor sitt í tengslum við útgáfu ársskýrslna.<sup>15</sup> Við mat á skattspori ferðaþjónustunnar er horft til tekna ársins 2021 og þær tölur framreiknaðar til ársins 2022, þar sem heimsfaraldurinn COVID-19 hafði veruleg áhrif á starfsemi atvinnugreinarinnar á árunum 2020–2021. Skattspor var því ekki metið fyrir árin þar sem heimsfaraldurinn geisaði.

Í byrjun desember 2023 voru birtir ársreikningar fyrirtækja í einkennandi greinum ferðaþjónustunnar og í ljósi þess voru útreikningar um skattspor greinarinnar uppfærðir.

Horft var til eftirfarandi gjalda, skatta, framlaga og styrkja.

1. Tekjuskattur fyrirtækja.
  - a. Einkahlutafélög eru algengasta rekstrarformið á Íslandi og leggst 20% tekjuskattur á hagnað.
2. Mótframlag atvinnurekenda í lífeyrissjóð.
  - a. Lágmarksiðgjald í lífeyrissjóð er 15,5% af launum. Mótframlag vinnuveitenda er a.m.k. 11,5%.
3. Tryggingagjald.
  - a. Almennt tryggingagjald er 6,35%. Viðbótartryggingargjald eða viðbótartryggingar geta átt við ákveðnar starfsstéttir. Einnig koma til greiðslur til starfsendurhæfingarsjóðs VIRK sem er 0,10% af heildarlaunum.
4. Nettó tekjuskattur og útsvar starfsfólks
  - a. Vísað er til heimasíðu Skattsins hvað varðar tekjuskatts- og útsvarshlutfall.
5. Gistináttaskattur var tímabundið felldur niður í kjölfar heimsfaraldursins en verður tekinn upp á ný um næstu áramót.
  - a. Skatturinn verður 300 kr. á sólarhring fyrir hvern einstakling sem nýtir sér gistaðstöðu. Í frumvarpinu segir:
  - b. Greiða skal gistináttaskatt fyrir gistaðstöðu á: gististað sem hefur rekstrarleyfi í flokki II–IV, sbr. 3. gr. laga um veitingastaði,
  - c. gististaði og skemmtanahald, nr. 85/2007,
  - d. tjaldstæði og stæði fyrir húsbíla, tjaldvagna, fellihýsi og hjólhýsi,
  - e. skemmtiferðaskipi á meðan það dvelur í höfn hér á landi eða annars staðar á tollsvæði ríkisins, sbr. 2 gr. tollalaga, nr. 88/2005.<sup>16</sup>
6. Varaflugvallargjald var innleitt í lög árið 2023 en það felur í sér að 200 kr. gjald verður lagt á alla farþega. Tengifarþegar greiða þó aðeins fyrir annan fluglegginn þegar þeir millilenda.<sup>17</sup>
7. Styrkir frá hinu opinbera til ferðaþjónustunnar og annarra tengdra málefna:
  - a. Ríkissjóður veitti ferðaþjónustunni alls kyns styrki og úrræði í heimsfaraldrinum en þar má nefna tekjufallsstyrki, viðspyrnustyrki, lokunarstyrki,

- hlutabætur, o.s.frv. Þeir styrkir sem voru veittir árið 2022 voru viðspyrnu- og veitingastyrkir.
- b. Framkvæmdasjóður ferðamannastaða veitir styrki til uppbyggingar, viðhalds og verndunar ferðamannastaða sem eru í eigu eða umsjón sveitarfélaga og einkaaðila um land allt. Sjóðurinn fjármagnar framkvæmdir á ferðamannastöðum og ferðamannaleiðum í eigu eða umsjón sveitarfélaga og einkaaðila.<sup>18</sup>
  - c. Flugþróunarsjóður hefur það hlutverk að stuðla að nýjum flugleiðum í millilandaflugi til Akureyrar og Egilsstaða. Nánar tiltekið segir á vefsíðu stjórnarráðsins: „Flugþróunarsjóður hefur það að markmiði að styðja við uppbyggingu nýrra flugleiða til Íslands þannig að koma megi á reglulegu millilandaflugi um alþjóðaflugvellina Akureyri og Egilsstaði. Með því er stuðlað að dreifingu ferðamanna um landið í samræmi við Vegvísi í ferðaþjónustu, bættri nýtingu innviða ríkisins, bættum búsetuskilyrðum og lífsgæðum heimamanna og bættum rekstrarskilyrðum atvinnureksturs á Norður- og Austurlandi.“<sup>19</sup>
  - d. Landsáætlun um innviði styður óbeint við ferðaþjónustuna á sama hátt of flugþróunarsjóður og framkvæmdasjóður ferðamannastaða.<sup>20</sup>
  - e. Ríkissjóður veitir einnig styrki til orkuskipta hjá bílaleigum. Þeir styrkir eru hluti af almennum aðgerðum stjórnvalda í loftslagsmálum og orkuskiptum í samgöngum á landi.
  - f. Í fjárlagafrumvarpi er einnig gerð grein fyrir svokölluðum skattastyrkjum sem falla til vegna neðra þreps virðisaukaskatts (VSK). Þar er átt við m.a. niðurfellingu VSK á vistvæna bíla og útleigu og endursölu bílaleigubíla. Þessir styrkir falla niður um áramót.

Almennt séð er skattspor ferðaþjónustunnar í heild, brotið niður á mismunandi skattstofna, sambærilegt við það sem hefur verið gert fyrir sjávarútveginn. Nánar tiltekið er tilgreint hvaða fjármunum skattstofnar ferðaþjónustunnar eru að skila til hins opinbera, þ.e. ríkis og sveitarfélaga. Þá er átt við bæði beina og óbeina skatta. Það er, skattspor fyrirtækja í ferðaþjónustu sem sýna bæði þá skatta sem gjaldfærðir eru í rekstri félaganna sem og þá skatta sem þau innheimta og standa skil á til ríkis, sveitarfélaga og lífeyrissjóða.

Einnig má tiltaka virðisaukaskatt, útsvar og tekjuskatt starfsfólks, tekjuskatt fyrirtækja, fasteignaskatta, o.fl. Ýmsar sértekjur, t.d. veggjöld, lendingargjöld, hafnargjöld, vörugjöld, eldsneytisgjöld, áfengisgjöld og önnur gjöld sem innheimt eru vegna t.d. aðgangs að náttúruperlum.

Þeir aðilar sem innheimta sértekjur að náttúruperlum geta bæði verið einkaaðilar sem og hið opinbera. Sumir ferðaþjónustuaðilar hafa þegar hafið gjaldheimtu en aðrir hafa annað hvort skoðað slíkt eða fyrirhuga gjaldtöku. Gjaldtakan er fyrst og fremst hugsuð til uppbyggingar og viðhalds á ferðamannastöðum. Aðrir nýta sér að selja ferðamönnum vörur, þjónustu og veitingar en selja ekki sérstakan aðgang eða aðgang að bílastæði. Nefna má:

- Þjóðgarðurinn á Þingvöllum
- Vatnajökulspjóðgarður
- Kerið - einkaaðilar
- Reykjanesfólkvangur – Reykjanes Geopark – ekki komið
- Seljalandsfoss – landeigendur og sveitarfélag
- Dettifoss -
- Reykjadalur - einkaaðilar
- Merardalur - einkaaðilar

### **Þröngt skilgreint skattspor ferðaþjónustunnar**

Við útreikning skattspors einkennandi greina ferðaþjónustunnar var stuðst við ársreikninga greinarinnar í gagnagrunni Hagstofu Íslands. Ársreikningarnir þar ná til ársins 2022 og því var gripið til þess ráðs að framreikna tekjur og gjöld ferðaþjónustunnar m.v. árið 2018. Þessir útreikningar hafa verið uppfærðir miðað við ný gögn eins og kom fram hér að framan.

Fjöldi starfsmanna innan atvinnugreinarinnar sem eru bæði í fullu starfi sem og hlutastarfi er áætlaður rúmlega 28 þúsund skv. gagnagrunni sem heitir „fjöldi starfandi í atvinnugreinum samkvæmt skráum eftir árum, kyni, aldri og bakgrunni“. Þær tölur voru leiðréttar m.v. ársreikningaskrá og þá er áætlað að fjöldi starfsmanna innan ferðaþjónustu séu um 26.297 á árinu 2022. Ekki er skýrt hvaða skilgreiningu íslensk stjórnvöld nota.<sup>21</sup> Í fyrri greiningu var áætlað að meðallaun innan greinarinnar væru kr. 539.078 á mánuði. Uppfærðar tölur gera ráð fyrir að fjöldi launþega hafi verið 25.994 að jafnaði á árinu 2022 og meðallaun hafi verið kr. 575.811.

Sumar starfsstéttir hafa mun hærri laun en forsendur greiningarinnar gera ráð fyrir. Þar má nefna flugmenn og stjórnendur innan ferðaþjónustunnar.

Samkvæmt uppfærðum tölum úr ársreikningum fyrirtækja var launakostnaður fyrirtækja í einkennandi greinum ferðaþjónustu 216,6 milljarðar króna á árinu 2022. Meðallaunakostnaður ársins 2022 kr. 694.314 með launatengdum gjöldum. Notast var við launaforrit til að reikna út útsvar, tekjuskatt af launum að frádregnum persónuafslætti sem og tryggingagjald og mótframlag atvinnurekenda í lífeyrissjóð.

Skattspor einkennandi greina ferðaþjónustunnar	Skattspor 2022 – krónur
Áætlaður tekjuskattur fyrirtækja í einkennandi greinum ferðaþjónustu	6,366,000,000
Mótframlag atvinnurekenda í lífeyrissjóð og séreign af meðalheildarlaunum – kr. 575.811,- á mánuði	28,019,244,528
Tryggingagjald af meðallaunum – kr. 575.811,- á mánuði	12,945,012,000
Tekjuskattur og útsvar launþega af meðallaunum	37,149,065,160
Áætlaðir fasteignaskattar á gistaðum og veitingastaði	3,807,195,000
<b>Samtals skattspor ferðaþjónustunnar fyrir utan virðisaukaskatt – krónur</b>	<b>88,286,516,688</b>

Tafla 1 – Þröngt skilgreint skattspor einkennandi greina ferðaþjónustunnar

Reiknaður var út áætlaður fasteignaskattur samkvæmt reiknilíkani Sambands íslenskra sveitarfélaga. Tekjuskattur fyrirtækja var áætlaður sem meðaltalstekjuskattur samkvæmt ársreikningum árána 2015–2019.

Tafla 1 hér að ofan sýnir þröngt skilgreint skattspor ferðaþjónustunnar án styrkja.

Þröngt skattspor nemur því tæplega 88,3 milljarðar króna.

### Útskattur virðisaukaskatts í ferðaþjónustu og skattspor

Ferðaþjónusta er starfsemi sem greiðir virðisaukaskatt af innlendri neyslu ferðamanna og gistingu. Nokkuð flóknar reglur gilda um virðisaukaskattskil ferðaþjónustunnar en á vef Skattsins segir m.a.: „Ferðaþjónusta og önnur ferðatengd þjónusta er almennt virðisaukaskattsskyld í almennu skatthlutfalli virðisaukaskatts, 24%, eða í lægra skatthlutfalli virðisaukaskatts, 11%. Í einstaka tilvikum er ferðatengd þjónusta undanþegin virðisaukaskatti, svo sem sala á veiðileyfum í ár og vötn.“ Gisti- og veitingaþjónusta er almennt í lægra skattþrepi. Fólksflutningar á milli landa eru undanþegnir

virðisaukaskatti. Vísað er á vefsvæði Skattsins um virðisaukaskatt og ferðapjónustu.<sup>22</sup>

Skattspor einkennandi greina ferðapjónustunnar	Skattspor 2022 – krónur
Áætlaður tekjuskattur fyrirtækja í einkennandi greinum ferðapjónustu	6,366,000,000
Mótframlag atvinnurekenda í lífeyrissjóð og séreign af meðalheildarlaunum – kr. 575.811,- á mánuði	28,019,244,528
Tryggingagjald af meðallaunum – kr. 575.811,- á mánuði	12,945,012,000
Tekjuskattur og útsvar launþega af meðallaunum	37,149,065,160
Áætlaðir fasteignaskattar á gististaði og veitingastaði	3,807,195,000
<b>Samtals skattspor ferðapjónustunnar fyrir utan virðisaukaskatt – krónur</b>	<b>88,286,516,688</b>
Virðisaukaskattur (útskattur) efra þrepi (24%) – eigin útreikningar	23,161,540,000
Virðisaukaskattur (útskattur) lægra þrepi (11%) – eigin útreikningar	39,984,880,000
<b>Samtals skattspor ferðapjónustunnar fyrir án innskatts VSK – krónur</b>	<b>151,432,936,688</b>

Tafla 2 – Skattspor ferðapjónustu með útskatti VSK

Óskað var eftir sérvinnslu frá Hagstofu Íslands um greiddan útskatt eftir þrepum VSK og er niðurstaðan sú að einkennandi greinar ferðapjónustu greiddu samtals um 63 milljarða króna í útskatt.

Með útskatti og án styrkja er heildarskattspor ferðapjónustunnar rúmlega 151,4 milljarðar króna.

Fyrirtæki í ferðapjónustu njóta þess að fá endurgreiddan innskatt af kaupum á vöru og þjónustu allt að því þar til að endanlegur neytandi t.d. gisti- eða veitingapjónustu greiðir endanlegt verð með VSK.

Innskattur einkennandi greina ferðapjónustunnar var á árinu 2022 samtals 59,1 milljarður króna. Þetta er endurgreiðsla á skatti sem skilað var í ríkissjóð frá þriðja aðila eða birgjum.

Vegna áhrifa tveggja þrepa skattkerfis á einkennandi greinar ferðapjónustu þykir rétt að notast við skilgreiningu fjármála- og efnahagsráðuneytisins um skattstyrki til greinarinnar sem minnst var á hér að framan.

#### Aðrar sértekjur af ferðapjónustu

Eins og komið var að eru ýmsir aðilar með töluverðar sértekjur af ferðapjónustu. Hér má nefna lendingargjöld, hafnargjöld, gjöld af vitum, sértekjur þjóðgarða og svo mætti lengi telja. Í þessari greiningu er ekki sérstaklega vikið af þessum sértekjum.



Nefna má að Þjóðgarðurinn á Þingvöllum var með 460 milljónir króna í sértekjur þ.a. voru tekjur af bílastæðum 137 milljónir króna á árinu 2018. Samkvæmt upplýsingum frá þjóðgarðinum þá hafa tekjurnar vaxið í takt við fjölda ferðamanna. Áætlað er að rekstrartekjur ársins 2023 verði yfir 500 milljónir króna. Tekjurnar samanstanda af bílastæðagjöldum, lóðarleigu, leigu á tjaldsvæðum, sölu veiðileyfa, tekjur af sýningu, ásamt af veltutengdri afkomu þjónustuaðila á Haki og í gömlu þjónustumiðstöðinni. Útgjöld þjóðgarðsins eru veruleg, t.d. vegna starfsmannahalds, fráveitu o.þ.h.

Forvitnilegt væri að gera nánari greiningu á sértekjum og gjöldum vegna ferðaþjónustunnar. Sértekjur nýtast oftast ekki til uppbyggingar og viðhalds innviða.

### *Styrkir og skattastyrkir til ferðaþjónustunnar*

Stuðningur hins opinbera við ferðaþjónustuna var töluverður í heimsfaraldrinum á árunum 2020 til 2021. Þessir styrkir fóru minnkandi á árinu 2022 en þrátt fyrir það þykir rétt að draga þá frá skattspori, sbr. Tafla 3.

Áætlaðir styrkir til ferðaþjónustunnar til frádráttar skattspori	Árið 2022
Framkvæmdasjóður ferðamannastaða – ríkisreikningur 2022	556,000,000
Flugþróunarsjóður – (gögn ekki fyrirleggjandi)	
Viðspyrnustyrkir – árið 2022	900,000,000
Veitingastyrkir – árið 2022	1,300,000,000
	<b>2,756,000,000</b>
<b>Áætlað skattspor að frádragnum styrkjum – krónur</b>	<b>148,676,936,688</b>
<b>Reiknaður skattastyrkur ríkissjóðs til ferðaþjónustu vegna lægra vsk þreps</b>	
Mismunur 24% vsk og 11% vsk er reiknaður sem styrkur, skv. nýrri aðferðafræði í fjárlagafrumvarpi 2024	27,119,000,000

*Tafla 3 – Áætlaðir styrkir hins opinbera til ferðaþjónustunnar*

Fjármála- og efnahagsráðuneytið setur fram útreikninga á virðisaukaskattspori ferðaþjónustunnar í fjárlagafrumvarpi ársins 2024. Vegna þess að margar af einkennandi greinum ferðaþjónustunnar eru í tveimur skattþrepum þá myndast hjá ríkissjóði það sem nefnt er skattastyrkur eða ófangaðar tekjur af skatttekjum í neðra þrepi. Í fjárlagafrumvarpi fyrir árið 2024 segir: „Einnig má nefna að stór hluti skattastyrkja er á málefnasviði ferðaþjónustu vegna skattlagningar ýmissar ferðaþjónustu í neðra VSK-þrepinu og hefur umfang þeirra aukist á ný með viðspyrnu ferðaþjónustunnar 2022 og 2023.“ Skattastyrkir til ferðaþjónustunnar

á árinu 2022 eru áætlaðir 27,1 milljarður króna en 29,4 milljarðar króna á árinu 2023.

Ef einkennandi greinar ferðaþjónustunnar væru allar í efra þrepi VSK þá er áætlað skattsþorið enn hærra eða sem samsvarar skattastyrknum að öðru óbreyttu.

Fjármála- og efnahagsráðuneytið vísar hér ofan til þess að virðisaukaskattur eigi að vera almennur yfir allar atvinnugreinar þ.e.a.s. sama prósentuhlutfall. Stjórnvöld geta með aðgerðum og skattlagningu haft mikil áhrif neyslumynstur.

### **Samkeppnistaða og skattar**

Almennt séð hafa skattar og styrkir áhrif á neyslu- og fjárfestingarhegðun einstaklinga og fyrirtækja. Hækkun skatta á ákveðnar vörur, t.d. á tóbak dregur almennt séð úr neyslu þess. Hið sama á við um lækkun skatta. Styrkir til kaupa á rafbílum stuðla að aukinni eftirspurn eftir slíkum ökutækjum vegna stefnu stjórnvalda í orkuskiptum. Stjórnvöld hafa t.d. stuðlað að vexti kvikmyndagerðar hér á landi með skattaafsláttum.

Skattar og gjöld snúa í raun að samkeppnisstöðu atvinnugreina og þar vegast á vöxtur atvinnuvega og hversu miklu er skilað af afrakstri atvinnugreina til samneyslunnar. Eins og komið hefur verið að hér eru mörg fyrirtæki í ferðaþjónustu lítil og því með lægri arðsemi en önnur fyrirtæki. Hækkunir á sköttum og gjöldum geta þar með skilið á milli feigs og ófeigs. Fasteignaskattar geta komið verr við fyrirtæki í ferðaþjónustu en skattar á hagnað. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins lét framkvæma úttekt á skattaumhverfi ferðaþjónustunnar árið 2017. Þar kom m.a. fram að ákveðin freistnivandi væri falinn í því að leggja skatta á alþjóðlega ferðamenn þar sem að kjósendur myndu ekki draga stjórnámamenn til pólitískrar ábyrgðar. Samkvæmt skýrslunni eru algengasti ferðamannaskatturinn í formi gistináttagjalds en einnig af virðisaukaskatti, fasteignasköttum ásamt fyrirtækjasköttum sem og sköttum á starfsfólk. Hótel og gistihús hafa innleitt háþrúð kerfi verðaðgreiningar sem miðast af árstíð, staðsetningu, nýtingu o.s.frv. Samanber bókunarvélar á netinu sem flestir eru milliliðir milli gististaðarins og endanlegs viðskiptavinar. Framboð af hótél og gististöðum er einnig ósveigjanlegt til skamms tíma þar sem það tekur tíma að byggja nýja gististaði. Íbúðir í skammtímaleigu (deilihagkerfið) geta þó haft áhrif á framboð til skamms tíma.<sup>23</sup>

Tegund ferðamennsku skiptir miklu máli, þ.e. hvernig upplifun sóst er eftir. Ferðamennska tengd heilsu og lækningum er almennt séð með lægri tekju- og verðteygni en t.d. hefðbundin sólarlandaferðamennska. Í ljósi þessa eru áskoranir fólgnar í því að meta hvaða áhrif gjöld og skattar hafa á eftirspurn eftir ferðapjónustu.

Almennt séð eru flestar fræðigreinar sammála um það að ef það væri markmið stjórnvalda að fá færri ferðamenn hingað til lands þá væri einfaldast að koma á háum komugjöldum og/eða hækka neysluskatta á ferðamenn.

Hækkun virðisaukaskatts á ferðapjónustu ásamt öðrum gjöldum geta haft mikil áhrif á eftirspurn eftir þjónustunni en einnig dregið úr fjárfestingum sem hafa það m.a. að markmiði að draga að ferðamenn. Þegar rætt er um skattlagningu þá gleymist oft að greina kosti og galla hennar. Auknar álögur á ferðapjónustuna gætu haft mjög neikvæðar afleiðingar í för með sér. Hækkun virðisaukaskatts á gisti- og veitingastarfsemi dregur líklega úr eftirspurn og færir neyslumynstur í aðra ódýrari kosti. Hér er um að ræða svokölluð staðgönguáhrif. Í stað þess að nýta sér veitingahúsaþjónustu gætu ferðamenn í auknu mæli keypt matvæli í dagvöruverslunum og nýtt sér hjólhýsi/tjald í stað hótulgistingar.

#### *Dæmi um rannsókn á áhrifum skatta í Portúgal*

Í nýlegri rannsókn á afleiðingum hækkunar virðisaukaskatts á veitingastarfsemi í Portúgal kom fram að hún hafði veruleg áhrif á afkomu í greinarinnar. Rannsókninni var skipt upp í þrjú tímabil, þ.e. á árabílinu 2003 til 2013. Það er fyrir og eftir hækkun virðisaukaskatts sem og vegna áhrifa alþjóðlegu fjármálakreppunnar. Úrtakið var samsett af 23.388 portúgölskum fyrirtækjum og voru metin í samanburði við 4.969 grísk og 59.841 spænsk fyrirtæki í atvinnugreininni. Meðal niðurstaðna rannsóknarinnar var að 10% hækkun virðisaukaskatts í Portúgal hefði valdið 8,7% samdrætti í greininni. Höfundar rannsóknarinnar telja að skattahækkunin hefði veruleg áhrif á atvinnustig, afkomu fyrirtækja sem og samdrátt í skatttekjum til lengri tíma lítið.<sup>24</sup>

Rannsóknin hér að ofan sýnir fram á að ekki er víst að áætlaðir skattastyrkir myndu raungerast sem tekjustofn frá einkennandi greinum ferðapjónustunnar með því einfaldlega að hækka skatta.

#### *Dæmi um rannsókn á áhrifum skatta í Eistlandi*

Eistneska hótél- og veitingasambandið fór fram á það við rannsóknarstofnunin Centar myndi greina áhrif áætlaðra

skattahækkana eistneskra stjórnvalda, þ.e. að hækka virðisaukaskattshlutfall á gistiþjónustu úr 9% í 22% frá og með árinu 2025. Höfundar skýrslunnar vísa til rannsóknar Peng et. al (2015) þar sem lagt var mat á 195 rannsóknir frá árabílinu 1961-2011 um verð- og tekjuteygni í alþjóðlegri ferðaþjónustu. Rannsóknin gerði ráð fyrir að flestir ferðamenn sem ferðuðust til Eistland kæmu frá Evrópulöndum. Verðteygni eftirspurnar var metin sem -1.205.<sup>25</sup>

Rannsókn Centar leiddi í ljós að hækkun virðisaukaskatts á gistiþjónustu myndi hækka verð hennar um tæp 12% sem hefði þær afleiðingar að eftirspurn eftir gistiþjónustu myndi minnka. Mat höfundanna var að skatttekjur af virðisaukaskatti myndi aukast um 13,9 milljónir evra en að heildarskatttekjur myndu lækka um 3,9 milljónir evra á ári vegna samdráttar í innheimtu annarra skatta. Ályktun höfundanna var að samkeppnishæfni fyrirtækja í eistneska gistigeiranum myndi minnka og að virðisauki gistigeirans myndi lækka um 16,7 milljónir evra og hagnaður um 2,7 milljónir evra. Greiningin gerði einnig ráð fyrir að störfum innan greinarinnar myndi fækka um 450 störf.<sup>26</sup>

### *Skattar í Lettlandi og Þýskalandi*

Samkvæmt upplýsingum frá Hotrec, sem eru samtök veitinga- og gistihúsa í Evrópu, hafði hækkun virðisaukaskatts í Lettlandi úr 5% í 21% langvarandi neikvæðar afleiðingar. Til dæmis er talið að rekstrartekjur hafi dregist saman um 33% og að um 10 þúsund störf hafi glatast.<sup>27</sup>

Þýsk yfirvöld ákváðu árið 2016 að lækka virðisaukaskatt úr 19% í 7%. Áhrifin voru umtalsverð þar sem talið er að um 47 þúsund störf hafi orðið til á sex ára tímabili. Það samsvarar um 18,5% fjölgun en á sama tíma óx þýska hagkerfið um 14,6%. Skatttekjur frá ferðaþjónustunni hækkaðu einnig umtalsvert á tímabilinu.

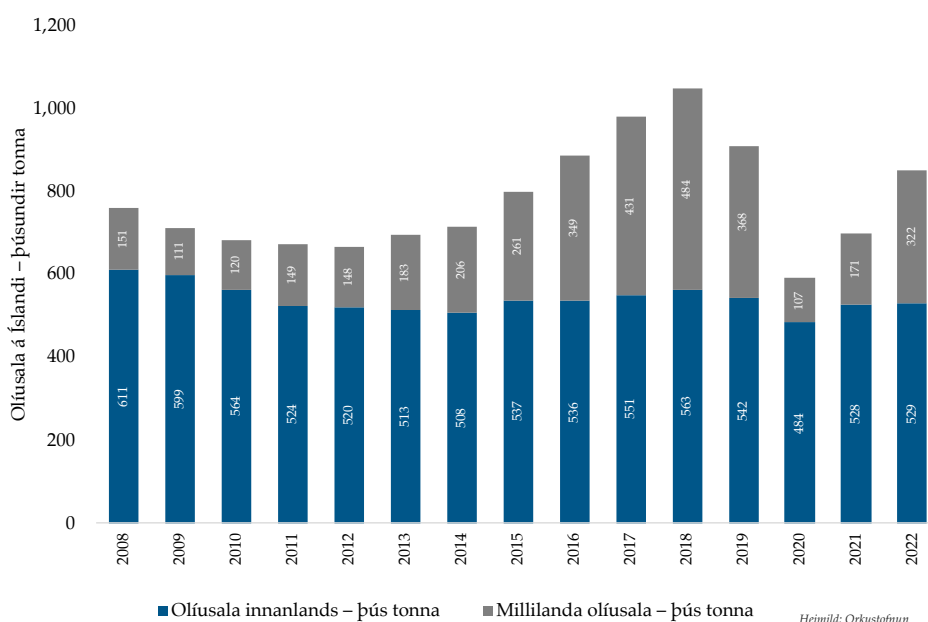
Áður en ráðist er í skatta- og/eða gjaldahækkningar á íslenska ferðaþjónustu þá væri æskilegt að greina hagfræðilega hver heildaráhrifin yrðu á rekstur og efnahag ferðaþjónustunnar og hvort að heildartekjur hins opinbera myndu hækka eða lækka með slíkum breytingum.

Hvað er hagkvæmasti skattur í hagfræðilegu tilliti m.v. bestu nýtingu vinnuafis, fjármagns og auðlinda er eitthvað sem hægt væri að skrifa um í löngu máli.

## Áhrif einstakra atvinnugreina í ferðaþjónustu á efnahag

Ferðaþjónustan ber ýmis önnur gjöld eins og eldsneytisgjöld og þjónustugjöld. Hér verður minnst á nokkra gjaldliði sem viðkoma ferðaþjónustu en eru ekki taldir með í skattspori. Margt af neðangreindu eru þjónustugjöld sem eru ætluð til uppbyggingar, rekstrar og viðhalds innviða. Umfjöllunin hér að neðan þarf frekari rannsókna við en gefur samt innsýn í umfang ferðaþjónustunnar.

Olíusala er nátengd umfangi ferðaþjónustunnar. Mynd 22 sýnir þróun olíusölu annars vegar innanlands og hins vegar vegna notkunar milli landa. Það er vegna notkunarflokka sem ná yfir bifreiðar, siglingar, flug, iðnað, húshitun, sundlaugar og orkuvinnslu. Áhrif heimsfaraldursins sjást vel á myndinni og munar þar mestu um sölu á flugvélaeldsneyti og á millilandaskip.



Mynd 22 – Olíusala á Íslandi – þúsundir tonna

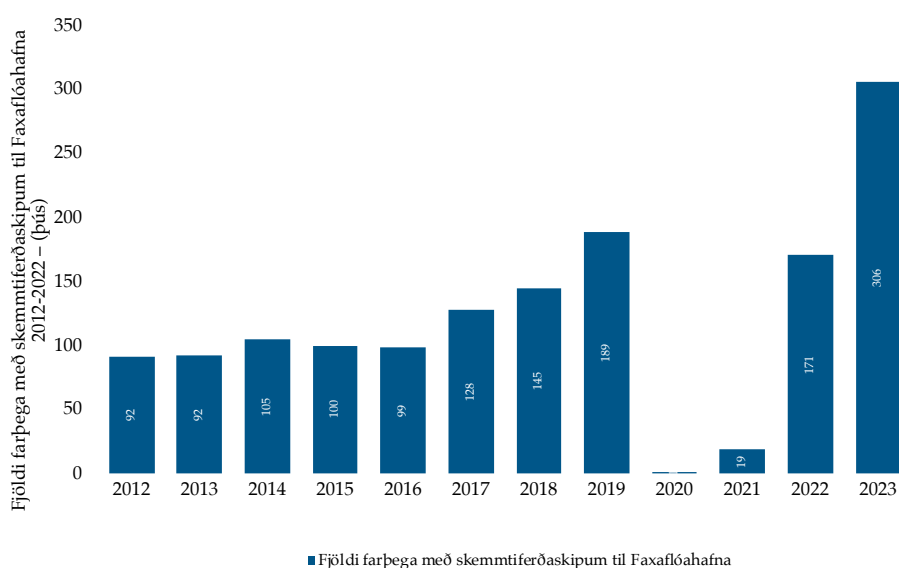
Ætla má að innkaupskjör á olíu væru líklega verri ef ferðaþjónustu nyti ekki við þar sem olíunotkun væri mun minni eins og sést á myndinni fyrir árið 2020. Ferðaþjónustan gæti því haft óbein áhrif á olíuverð til hagsbóta fyrir allan almenning.

### Tekjur af skemmtiferðaskipum

Ekki er ætlunin hér að horfa til efnahagslegra áhrifa af komum skemmtiferðaskipa hingað til lands. Margir líta með velvilja til komu skemmtiferðaskipa en aðrir hafa horn í síðu þessarar greinar

ferðaþjónustu. Nefna má bann á komu stærri skemmtiferðaskipa til Fenyja sem reyndar hefur ekki enn tekið gildi.<sup>28</sup>

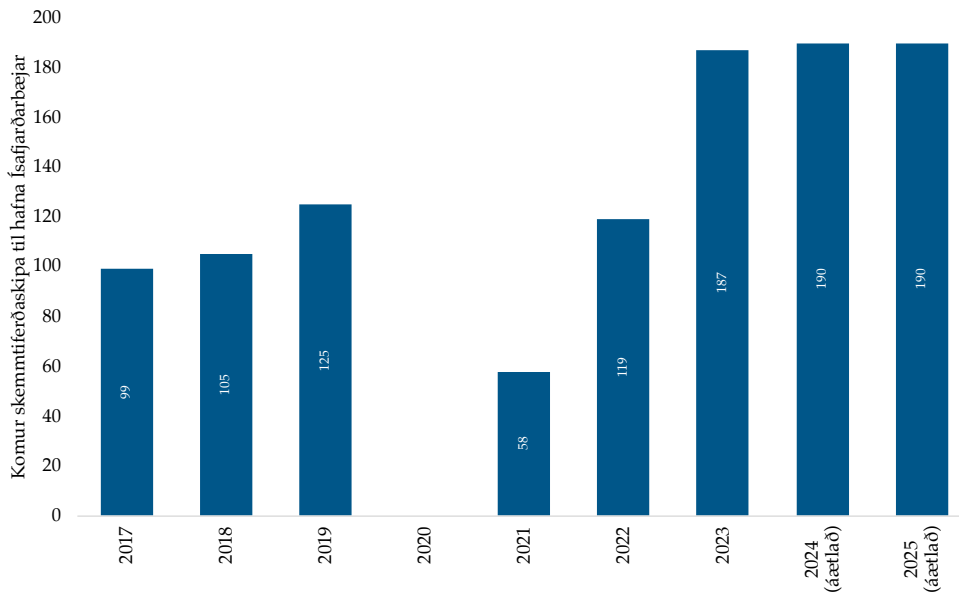
Komur skemmtiferðaskipa hafa verið vaxandi á undanförunum misserum. Fjöldi farþega sem komu um Faxaflóahafnir á árinu 2023 voru 306.311 en til viðbótar komu um 10.000 farþegar til Hafnarfjarðarhafnar. En ætla má að það sé heildarfjöldi farþega sem komu með skemmtiferðaskipum til landsins eða samtals rúmlega 316 þúsund talsins.



Heimild: Faxaflóahafnir

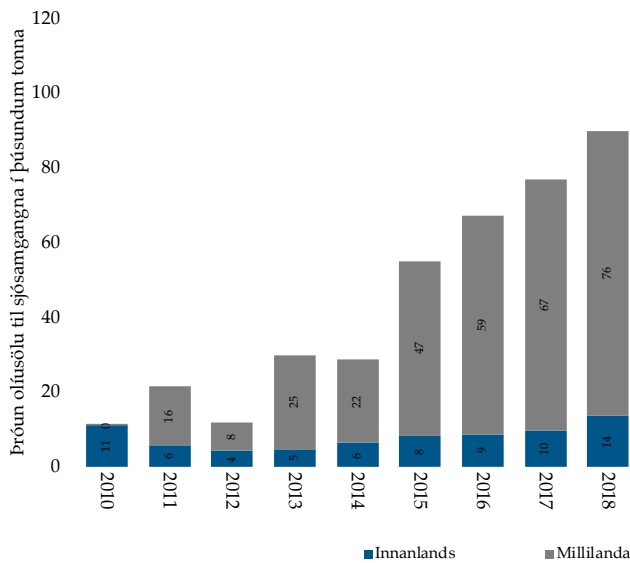
### Mynd 23 – Fjöldi farþega með skemmtiferðaskipum til Faxaflóahafnar

Samkvæmt upplýsingum frá Faxaflóahöfnum er æ algengara að útgerðir skemmtiferðaskipa skipti um farþega hér á landi. Áætlað er að rúmlega 158 þúsund skiptifarþegar fljúgi til og frá landinu í tengslum við útgerð skemmtiferðaskipa, þ.e. 148 þúsund vegna skipaumferðar um Faxaflóahafnir og 10 þúsund sem fara um Hafnarfjarðarhöfn. Þá eru ótaldar gistinætur á hótélum í tengslum við útgerð skemmtiferðaskipa.



Heimild: Hafnarstjóri Ísafjarðarbæjar

Mynd 24 – Fjöldi skemmtiferðaskipa til hafna Ísafjarðarbæjar



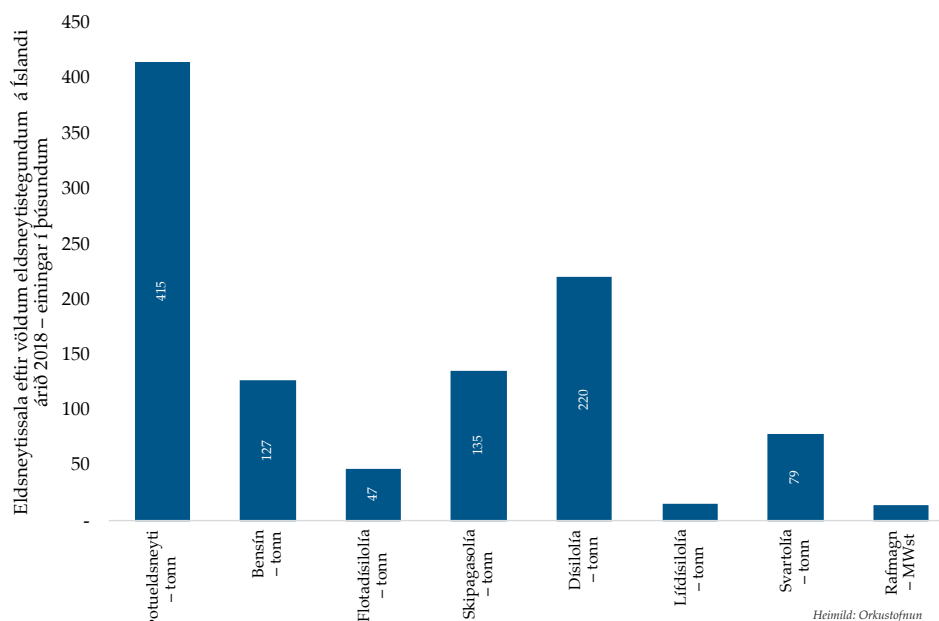
Heimild: Orkustofnun

Mynd 25 – Þróun olúsölu til sjósamgangna í þúsundum tonna

### Tekjur af eldsneytisgjöldum

Við mat á eldsneytisgjöldum var horft til eftirfarandi þátta. Fjöldi bílaleigubíla í umferð frá janúar til október 2023 var að jafnaði 26.520. Í ágúst 2023 voru þeir samtals 30.540. Leitað var til bílaleigufyrirtækja um meðalakstur hvernar bifreiðar á ári og meðaleldsneytisneyslu. Niðurstaðan var sú að bílar í heilsársleigu væru eknir um 34.000 km á

ári.<sup>29</sup> Einnig var leitað upplýsinga um eldsneytisnotkun hópferðabifreiða og reynt að áætla eldsneytisnotkun leigubifreiða.



Mynd 26 – Eldsneytissala eftir völdum eldsneytistegundum á Íslandi árið 2018

Mynd 26 sýnir eldsneytissölu eftir völdum eldsneytistegundum árið 2018. Ástæða þess að árið 2018 er valið er að tölur fyrir árið 2023 liggja ekki fyrir og skýrsluhöfundar telja árið 2018 endurspegli árið 2023 bæði í fjölda ferðamanna sem og fjölda bílaleigubíla, hópferðabifreiða, skemmtiferðaskipa og flugvéla í notkun. Mynd 27 rökstyður þá skoðun.

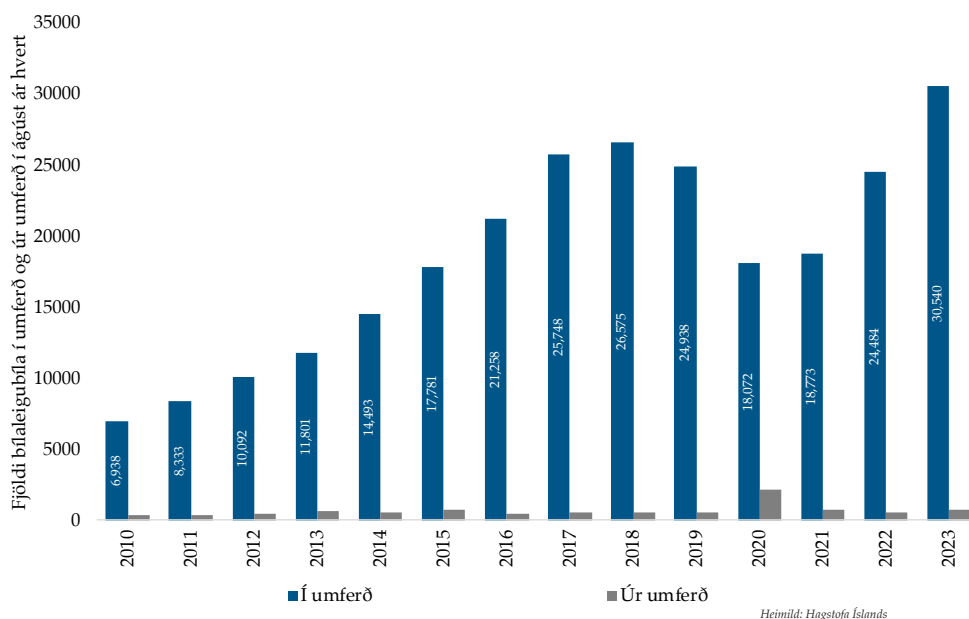
Hagstofa Íslands gefur út tilraunatólfræði varðandi sölu eldsneytis til þeirra er greiða með erlendum greiðslukortum. Niðurstaða Hagstofunnar var að árið 2018 væri greitt fyrir 54 milljónir lítra af eldsneyti með erlendum greiðslukortum. Mynd 27 sýnir fjölda bílaleigubíla í ágúst ár hvert en eins og sést á myndinni eru bílaleigubílar í umferð færri árið 2018 en árið 2023. Því gæti eldsneytisnotkunin verið meiri í ár en tilraunatólfræði Hagstofunnar gefur til kynna vegna ársins 2018.

Hvað varðar notkun rútufyrirtækja þá var markaðshlutdeild rútufyrirtækja áætluð út frá ákvörðun Samkeppniseftirlitsins og kaupum þeirra á eldsneyti.<sup>30</sup> Forsendur eru gefnar um að rútufyrirtæki kaupi um 15 milljónir lítra af eldsneyti á ári hverju og að erlendir ferðamenn séu um 80% viðskiptavinum þeirra. Þá má áætla að



eldsneytiskaup þessara fyrirtækja vegna ferðamanna séu um 12 milljónir lítra af eldsneyti á ári.

Gjöld af eldsneyti eru 96,3 krónur á hvern bensínlítra árið 2023 en 85,85 af hverjum lítra af dísilolíu. Samkvæmt Hagstofu Íslands eru um 62% af seldu eldsneyti á erlend greiðslukort dísilolía. Gert er ráð fyrir að allar hópferðabifreiðir séu knúnar dísilolíu.



Mynd 27 – Fjöldi bílaleigubíla í og úr umferð í ágúst ár hvert

Eldsneytisgjöld vegna ferðþjónustu	
Áætluð eldsneytisgjöld bílaleigubíla sem knúnir eru bensíni	1,972,000,000
Áætluð eldsneytisgjöld bílaleigubíla sem knúnir eru díselolíu	4,601,000,000
Áætluð eldsneytisgjöld hópferðabifreiða sem knúnar eru díselolíu	1,030,200,000
<b>Áætluð eldsneytisgjöld af ferðþjónustu</b>	<b>7,603,200,000</b>

Heimild Hagstofa Íslands og eigin útreikningar

Mynd 28 – Eldsneytisgjöld vegna ferðþjónustu

### Flugvélaeldsneyti

Potueldsneyti er flutt til landsins til Helguvíkurfahafnar. Áætla má að um 400 til 440 milljón lítrar hafi verið fluttar til landsins (í einu tonni eru um 1250 lítrar; vörugjöld reiknast af tonnum).

Sala á þotueldsneyti hefur minnkað vegna endurnýjunar farþegaþotna sem eru mun hagkvæmari í rekstri, þ.e. eyða minna eldsneyti á hverja flogna mílu.

## Skattspor einstakra fyrirtækja

Nokkur fyrirtæki sem starfa innan ferðaþjónustunnar reikna árlegt skattspor sitt. Taflan hér að neðan sýnir skattspor valinna fyrirtækja. Rétt er að taka fram að flugfélagið Atlanta starfar fyrst og fremst erlendis en byggir á íslensku flugrekstrarleyfi með höfuðstöðvar á Íslandi. Starfsemi fyrirtækisins hér á landi sýnir samt sem áður að traustir innviðir, mannauður og traust regluverk skapar grunn fyrir slíkri starfsemi.

Valin fyrirtæki	Áætlað skattspor ársins 2022 – kr.
Icelandair Group hf.	25,195,560,000
Isavia ohf.	5,610,000,000
Bláa lónið hf.	3,700,000,000
Flugfélagið Atlanta ehf. (Útflutningur)	7,700,000,000
<b>Samtals</b>	<b>42,205,560,000</b>

Heimild: Ársreikningar félaganna

Tafla 4 – Skattspor valinna fyrirtækja

---

## Samanburður við önnur lönd

Eins og komið var að í upphafi er ekki algengt að skattspor heillar atvinnugreinar sé greint með sama hætti og hér er gert. Mynd 5 sýnir framlag ferðaþjónustu nokkurra landa til VLF alþjóðlega.

Í stað þess að skoða skattspor ferðaþjónustu víða um heim var ákveðið að horfa til Evrópusambandsins en Eurostat gaf út á þessu ári umfangsmikla skýrslu um efnahagsleg áhrif ferðaþjónustu í sambandinu.<sup>31</sup> Einnig verður fjallað um ferðaþjónustu á Nýja-Sjálandi.

## Nýja-Sjáland

Ferðaþjónusta er mikilvæg hagkerfi Nýja-Sjálands en hlutdeild hennar í VLF var um 5,6% af VLF árið 2019 eða fyrir heimsfaraldurinn. Fjöldi ferðamanna sem sótti landið heim var um 2,7 milljónir frá ágúst 2022 til ágúst 2023.<sup>32</sup> Ísland og Nýja-Sjáland eru því mjög sambærileg ferðamannalönd. Flestir ferðamenn koma frá Ástralíu (878 þús), Bandaríkjunum (272 þús) og Bretlandi (148 þús).

Frá mars 2019 til mars 2020 námu skattgreiðslur af vöru og þjónustu vegna erlendra ferðamanna 1,8 milljarði NZ dala sem samsvarar 150 milljörðum íslenskra króna.<sup>33</sup>

Nýsjálensk yfirvöld leggja komugjöld á erlenda ferðamenn sem nema um 35 NZ dollurum eða tæplega 3 þúsund krónum. Þessi gjöld eru ætluð til viðhalds og uppbyggingar við náttúruperlur landsins.<sup>34,35</sup>

Almennur virðisaukaskattur á Nýja Sjálandi er 15%. Lægra þrep hans er 9% á ákveðna innlenda vörflokka þar með talið gistingu í fjórar vikur eða lengur. Að auki er innheimt gistináttagjald.<sup>36</sup>

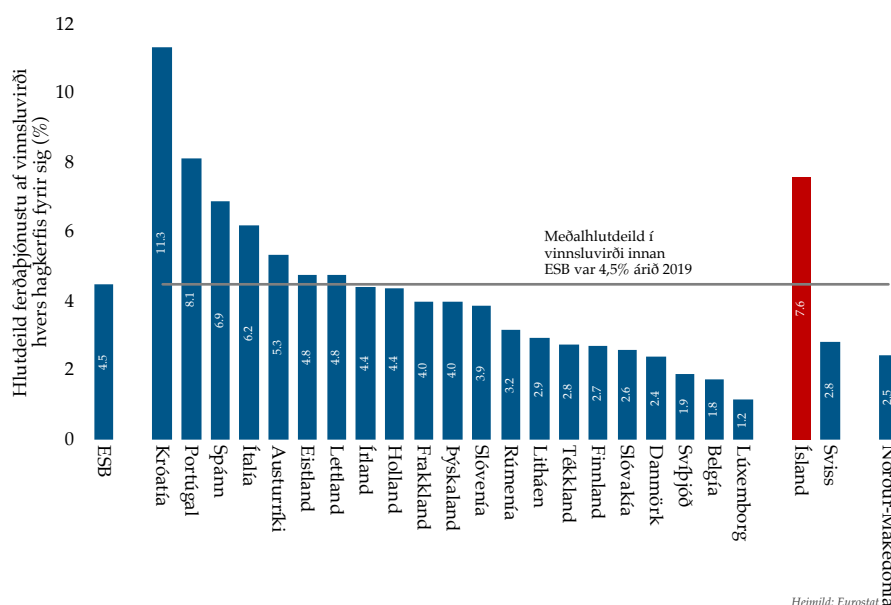
## Umfang ferðaþjónustu í EES löndunum

Evrópusambandið hefur tekið saman efnahagslegt framlag ferðaþjónustunnar enda er greinin undirstöðuatvinnugrein í mörgum löndum sambandsins. Gagnaöflunin byggir á sameiginlegum skilgreinum á ferðaþjónustureikningum (e. tourism satellite accounts – TSA) Alþjóðaferðamálastofnuninnar (UNWTO), Hagstofu Sameinuðu þjóðanna (UNSD), OECD og Hagstofu ESB – Eurostat. Mögulegt er að eitthvað misræmi sé í tölum um íslenska ferðaþjónustu út frá tölum Hagstofu Íslands og Eurostat.

Samkvæmt rannsókn Hagstofu ESB frá apríl 2023 nam vinnsluvirði ferðaþjónustu í ESB löndunum um €572 milljörðum árið 2019 eða fyrir

heimsfaraldurinn. Þetta samsvarar um 5% af heildarvinnsluvirði sambandsins.

Mynd 29 sýnir hlutdeild ferðaþjónustu af vinnsluvirði (e. value added) í flestum löndum Evrópska efnahagssvæðisins (EES) á árinu 2019. Eins og sést á myndinni eru einungis Króatía (11,3%) og Portúgal (8,1%) með stærri hlutdeild í vinnsluvirði þjóðarbúsins en Ísland. Spánn (6,9%) og Ítalía (6,2%) fylgja svo fast á eftir.



Mynd 29 – Hlutdeild ferðaþjónustu af vinnsluvirði hvers hagkerfis fyrir sig (%)

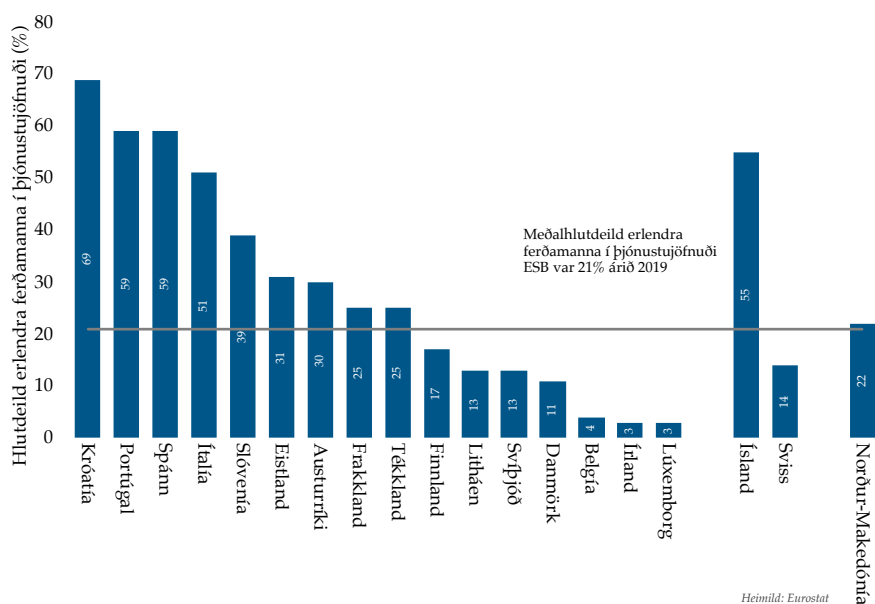
Þegar horft er á heildarframlag ferðaþjónustu í evrum þá er vinnsluvirði ferðaþjónustu hæst í Þýskalandi eða €124 milljarðar en þá eru ferðalög þjóðverja innanlands tekin með inn í heildarmyndina. Á Ítalíu var framlagið €100 milljarðar, svo fylgir Frakkland með €87 milljarða og Spánn með €78 milljarða.

Þegar einungis er horft til útgjalda erlendra ferðamanna þá ber Spánn höfuð og herðar yfir önnur Evrópulönd. Samanlögð útgjöld erlendra ferðamanna á Spáni voru áætluð €82,7 milljarðar, Frakkland var með €65,4 milljarða, Ítalía €55,4 milljarða, Þýskaland €46,9 milljarða og Holland €34,7 milljarða. Hlutdeild ofangreindra fimm landa í útgjöldum erlendra ferðamanna nam um tveimur þriðjungum heildarútgjalda erlendra ferðamanna innan ESB.

Heimsfaraldurinn hafði mikil áhrif á ferðaþjónustuna í ESB eins og hér landi. Rétt er að taka fram að ferðaþjónusta í ESB löndunum

einskorðast ekki einungis við erlenda ferðamenn heldur á einnig við um ferðalög heimamanna. Árið 2020 féll vinnsluvirðið um €184 milljarða eða um 32% m.v. árið 2019. Flugsamgöngur féllu um 66%.

Ferðaþjónusta er í ESB löndunum, eins og hér á landi, mjög mikilvægur þáttur í þjónustujöfnuði.<sup>37</sup>



Mynd 30 – Hlutdeild erlendra ferðamanna í þjónustujöfnuði (%)

---

## Niðurstöður

Hér hefur verið lagt mat á skattspor ferðaþjónustunnar m.v. tölur úr ársreikningum einkennandi greina ferðaþjónustunnar eins og þeir birtast á vef Hagstofu Íslands. Skýrsluhöfundar gerðu ákveðnar forsendur um hækkun meðallauna í ferðaþjónustu ásamt mótframlagi launagreiðanda. Skattsporið var reiknað út frá jafnri dreifingu launa sem getur haft áhrif á niðurstöðuna. Dreifing launa er mjög mikil innan ferðaþjónustunnar. Allt frá hálaunafólki, eins og flugmenn til launþega er vinna á lægstu launatöxtum. Taka ber fram að við útreikninga var reynt að horfa til launþega sem eru í fullu starfi innan atvinnugreinarinnar. Fjöldi launþega í greiningu skattsporsins er því færri en sá fjöldi sem opinberir aðilar telja fram.<sup>38</sup> Í útreikningunum er gert ráð fyrir að launþegar fullnýti persónuafslátt sinn.

Samkvæmt niðurstöðum skýrslunnar er þröngt skattspor ferðaþjónustunnar um 88,3 milljarðar króna. Nefna má að fjögur stórfyrirtæki í ferðaþjónustu hafa opinberað að skattspor þeirra sé yfir 42 milljarðar króna. Eitt þessara fyrirtækja starfar utan landsteinanna en á íslensku flugrekstrarleyfi.

Ef horft er til víðtækari áhrifa ferðaþjónustu eða sem er kallað er í þessari skýrslu vítt skattspor þá er það um 151,4 milljarðar króna. Það er fengið með því að leggja við þrönga skattsportið útskatt virðisaukaskatts í einkennandi greinum ferðaþjónustu ásamt því að draga frá opinbera styrki til einkennandi greina ferðaþjónustunnar. Að frádregnum styrkjum til einkennandi greina ferðaþjónustunnar er skattsporið 148,7 milljarðar króna.

Tiltaka má að auki ýmis önnur gjöld og álögur sem eru bornar uppi af ferðaþjónustunni. Gjöld sem annars væru ekki innheimt eins og eldsneytisgjöld, tekjur innviðum eins og höfnum og flugvöllum, sértekjur þjóðgarða o.s.frv.

Hlutdeild einkennandi greina ferðaþjónustunnar hefur farið vaxandi í VLF og umfang hennar því mikil. Þegar horft er á virðisbætur ferðaþjónustunnar er ljóst að hún snertir fleiri þætti íslensks þjóðlífs en einungis einkennandi greinar ferðaþjónustunnar. Einnig er rétt að taka fram að neysla einkennandi greina ferðaþjónustunnar er einnig borin uppi af innlendum aðilum.

Þær áskoranir sem ferðaþjónustan stendur frammi fyrir er að auka arðsemi greinarinnar sem er almennt lægri en viðskiptahagkerfinu. Án efa munu stjórnendur ferðaþjónustufyrirtækja hafa þetta í huga

ásamt því að nýta betur þær miklu fjárfestingar sem ráðist hefur verið í á undanförunum árum.

Íslensk stjórnvöld vinna nú að ferðamálastefnu til 2030 sem mun gera enn betri grein fyrir efnahags- sem og samfélagslegum áhrifum ferðaþjónustunnar.

---

## Viðauki I – Nánar um virðisaukaskatt

Hér er rétt tæpt á undanþeginni VSK veltu innan einkennandi greina ferðaþjónustunnar.

- Vöruflutningar og fólksflutningar milli landa. Sama gildir um vöruflutninga innanlands sem eru hluti af samningi sem farmflytjandi hefur gert um flutning til eða frá útlöndum.
- Þjónusta ferðaskrifstofa og ferðaskipuleggjenda að því leyti sem hún varðar fólksflutninga milli landa og vöru eða þjónustu sem ferðamaður nýtir utan Íslands
- Vistir, eldsneyti, tæki og annar búnaður sem afhentur er til nota um borð í millilandaförum og þjónusta sem veitt er slíkum förum. Þessi undanþága á hvorki við um fiskiskip, t.d. þegar þau sigla með eigin afla, né skemmtibáta og einkalofför, heldur aðeins för sem notuð eru í eiginlegri flutningastarfsemi.
- Sala og útleiga loftfara og skipa. Undanþágan nær þó ekki til skipa sem eru undir 6 metrum að lengd, skemmtibáta og einkaloffara.
- Nánar má sjá lögum um virðisaukaskatt og á heimasíðu Skattsins.

### 11% VSK

Vara og þjónusta sem ber 11% virðisaukaskatt. Af eftirtalinni vöru og þjónustu skal innheimta 11% virðisaukaskatt:

- Fólksflutningum sem ekki falla undir almenningssamgöngur.
- Útleigu hótél- og gistiherbergja og annarri gistiþjónustu.
- Þjónustu ferðaskrifstofa, ferðaskipuleggjenda og ferðafélaga við milligöngu um sölu eða afhendingu á þjónustu sem ber 11% virðisaukaskatt. Nefna má í þessu samhengi að í Evrópusambandinu er virðisaukaskattur að jafnaði um 11%.<sup>39</sup>
- Sölu á matvælum og öðrum vörum til manneldis sem skilgreindar eru í viðauka við lög um virðisaukaskatt, þ.m.t. sölu á áfengi.
- Aðgangi að vegamannvirkjum, s.s. gjaldtöku vegna aðgangs að Hvalfjarðargöngum.
- Aðgangseyri að baðhúsum, baðstöðum, gufubaðsstofum og heilsulindum sem ekki falla undir undanþágu vegna íþróttastarfsemi.
- Ferðaleiðsögn.



---

## Viðauki II – Heimildir og neðanmálsgreinar

Allar heimildir voru rýndar og skoðaðar á tímabilinu september til desember 2023.

---

<sup>1</sup> Nánar tiltekið er atvinnugreinaflokkun einkennandi greina ferðaþjónustu flokkaðar skv. (ÍSAT nr. 491, 4932, 4939, 501, 503, 511, 551-553, 561, 563, 771, 7721, 79, 5223, 9604): Farþegaflutningar með flugi (ÍSAT nr. 511). Rekstur gististaða (ÍSAT nr. 55). Veitingasala og -þjónusta (ÍSAT nr. 56). Ferðaskrifstofur, ferðaskipuleggjendur og bókunarþjónusta (ÍSAT nr. 79). Aðrar atvinnugreinar tengdar ferðaþjónustu (ÍSAT nr. 4932, 4939, 771, 7721). ÍSAT nr. 4932: Rekstur leigubíla. ÍSAT nr. 4939: Aðrir farþegaflutningar á landi. ÍSAT nr. 771: Leiga á bifreiðum og léttum vélknúnum ökutækjum. ÍSAT nr. 7721: Leiga á tómstunda- og íþróttavörum. (ÍSAT nr. 491: Farþegaflutningar með jarnbrautarlestum milli borga). ÍSAT nr. 501: Millilanda- og strandsiglingar með farþega). ÍSAT nr. 503: Farþegaflutningar á skipengum vatnaleiðum.

<sup>2</sup> <http://www.facultysite.sinanewt.on-rev.com/yslandt.pdf>

<sup>3</sup> Raungengi krónunnar er skilgreint sem hlutfall verðlags og framleiðslukostnaðar á Íslandi og annars staðar í heiminum, mælt í sömu mynt.

<sup>4</sup> <https://www.sedlabanki.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=3201>

<sup>5</sup> <https://www.who.int/ith/diseases/sars/en/>

<sup>6</sup> Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis Montréal, Canada 26 August 2020 Air Transport Bureau.

<sup>7</sup> <https://www.sfs.is/frett/hringferd-sfs-2023>

<sup>8</sup> <https://www.samal.is/is/frettir-1/hverju-skila-alfyrirtaeki-inn-i-islenskt-thjodabu>

<sup>9</sup> <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2021/11/09/the-unequal-covid-saving-and-wealth-surge>

<sup>10</sup> Tekjur af erlendum ferðamönnum hérlendis og erlendis er samlagning á þjónustuflokki 2: Ferðaþjónusta og þjónustuflokki 1.2.1: Farþegaflutningar með flugi, þ.e. tekjur af erlendum ferðamönnum á Íslandi og tekjur íslenskra flugfélaga af því að flytja erlenda farþegar hvort sem það er til og frá Íslandi eða annarsstaðar.

<sup>11</sup> Viðskiptahagkerfið er skilgreint sem öll atvinnustarfsemi, að undanskilinni lyfjaframleiðslu, sorphirðu, fjármála- og váttryggingastarfsemi (ÍSAT nr. 03-20, 22-37, 39-63, 68-82, 95-96)

<sup>12</sup> Á ensku heitir hugtakið opportunity cost.

<sup>13</sup> Umfjöllunin hér að ofan er byggð á: *The Total Tax Contribution Framework – Over a decade of development*. PwC, 2016.

<sup>14</sup> Sjávarútvegsfyrirtækinu Brim reiknast það til að skattspor þess hafi numið 10,5 milljörðum króna á árinu 2022. Þá er átt við gjöld sem félagið greiðir og innheimtir skattar af starfsfólki <https://arsskyrsla2022.brim.is>

<sup>15</sup> Hér má nefna Icelandair, Bláa lónið og ISAVIA.

<sup>16</sup> <https://www.althingi.is/alttext/pdf/154/s/0509.pdf>

<sup>17</sup> <https://www.stjornarradid.is/efst-a-baugi/frettir/stok-frett/2023/06/14/Varaflugvallagjald-til-uppbyggingar-a-innanlandsflugvollum-ordid-ad-logum/>

<sup>18</sup> <https://www.ferdamalastofa.is/is/studningur/framkvaemdasjodur-ferdamannastada/upplýsingasida-um-umsoknir#hvad-er-styrkhaeft>

<sup>19</sup> <https://www.stjornarradid.is/verkefni/atvinnuvegir/ferdathjonusta/sjodir-og-styrkir/>

<sup>20</sup> <https://www.stjornarradid.is/verkefni/umhverfi-og-naturuvernd/naturuvernd/ferdamenn-og-nattura/landsaetlun-um-innvidi-/>

<sup>21</sup> Menningar- og viðskiptaráðuneytið birtir tvenns konar tölur um fjölda starfa í ferðaþjónustu. Annars vegar að þar starfi um 18 þúsund manns (<https://www.stjornarradid.is/raduneyti/menningar-og-vidskiptaraduneyti/menningar-og-vidskiptaradherra/stok-raeda-menningar-og-vidskiptaradherra/2023/08/08/Oflug-ferdathjonusta-a-forsendum-samfelagsins/>) og hins vegar að þar starfi um 35 þúsund manns.

(<https://www.stjornarradid.is/verkefni/atvinnuvegir/ferdathjonusta/ferdamalastefna/>)

<sup>22</sup> <https://www.skatturinn.is/atvinnurekstur/virdisaukaskattur/ferdathjonusta/>

<https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/130660/The%20Impact%20of%20Taxes%20on%20the%20Competitiveness%20of%20European%20tourism.pdf>

<sup>24</sup> Cesario Mateus, Irina B. Mateus,

Does a VAT rise harm the tourism industry? Portuguese evidence, *Tourism Management*, Volume 83, 2021, 104234, ISSN 0261-5177,

<sup>25</sup> A Meta-Analysis of International Tourism Demand Elasticities

Bo Peng, Haiyan Song, Geoffrey I. Crouch, and Stephen F. Witt

*Journal of Travel Research* 2015 54:5, 611-633

<sup>26</sup> <https://centar.ee/en/tehtud-tood/the-analysis-of-the-impact-of-raising-the-value-added-tax-rate-on-accommodation-services>

<sup>27</sup> <https://m.travelnews.lv/?pid=104790>

<sup>28</sup> <https://www.euronews.com/travel/2023/05/13/ive-lived-in-venice-for-8-years-why-do-i-see-see-cruise-ships-here-when-theyve-been-banned>

<sup>29</sup> Leitað var upplýsinga frá Haldi bilaleigu.

<sup>30</sup> [https://www.samkeppni.is/media/akvardanir-2019/44-](https://www.samkeppni.is/media/akvardanir-2019/44-2019.pdf?fbclid=IwAR2z10XqeMgowEnjxJUki7w7_BCvzTC_u0bCIytwPctDHo17iF4r5DTB2FU)

[2019.pdf?fbclid=IwAR2z10XqeMgowEnjxJUki7w7\\_BCvzTC\\_u0bCIytwPctDHo17iF4r5DTB2FU](https://www.samkeppni.is/media/akvardanir-2019/44-2019.pdf?fbclid=IwAR2z10XqeMgowEnjxJUki7w7_BCvzTC_u0bCIytwPctDHo17iF4r5DTB2FU)

<sup>31</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/7870049/16527548/KS-FT-22-011-EN-N.pdf/c0fa9583-b1c9-959a-9961-94ae9920e164?version=4.0&t=1683792112888>

<sup>32</sup> <https://www.stats.govt.nz/information-releases/international-travel-august-2023/#annual>

<sup>33</sup> [https://www.stats.govt.nz/information-releases/tourism-satellite-account-year-ended-march-2020/?fbclid=IwAR2TiQ\\_eW5CfO16bHexTv\\_kN8gAVVqH7lhtawi5lv1UozuzP-PF7B-RMhWY](https://www.stats.govt.nz/information-releases/tourism-satellite-account-year-ended-march-2020/?fbclid=IwAR2TiQ_eW5CfO16bHexTv_kN8gAVVqH7lhtawi5lv1UozuzP-PF7B-RMhWY)

<sup>34</sup> [https://www.immigration.govt.nz/new-zealand-visas/preparing-a-visa-application/your-journey-to-new-zealand/before-you-travel-to-new-zealand/paying-](https://www.immigration.govt.nz/new-zealand-visas/preparing-a-visa-application/your-journey-to-new-zealand/before-you-travel-to-new-zealand/paying-ivl?fbclid=IwAR0mPUqfOcoCyH_ANh-N5QFQ3W4kFcZpdDqu5cInlQVpczXR_DeCY0LrqWM)

[ivl?fbclid=IwAR0mPUqfOcoCyH\\_ANh-N5QFQ3W4kFcZpdDqu5cInlQVpczXR\\_DeCY0LrqWM](https://www.immigration.govt.nz/new-zealand-visas/preparing-a-visa-application/your-journey-to-new-zealand/before-you-travel-to-new-zealand/paying-ivl?fbclid=IwAR0mPUqfOcoCyH_ANh-N5QFQ3W4kFcZpdDqu5cInlQVpczXR_DeCY0LrqWM)

<sup>35</sup> <https://www.euronews.com/travel/2023/09/11/tourist-taxes-all-of-the-countries-you-will-have-to-pay-to-enter-in-2022>

<sup>36</sup> [https://www.nzherald.co.nz/nz/controversial-hotel-bed-tax-validated-by-supreme-court-after-lengthy-legal-battle/KYOHOR53ZJBJRH2CDR3MGF7EPQ/#:~:text=Zealand%27s%20Supreme%20Court,-](https://www.nzherald.co.nz/nz/controversial-hotel-bed-tax-validated-by-supreme-court-after-lengthy-legal-battle/KYOHOR53ZJBJRH2CDR3MGF7EPQ/#:~:text=Zealand%27s%20Supreme%20Court,-,A%20controversial%20hotel%20bed%20tax%20introduced%20by%20the%20Auckland%20Council,by%20New%20Zealand%27s%20highest%20court.)

[,A%20controversial%20hotel%20bed%20tax%20introduced%20by%20the%20Auckland%20Council,by%20New%20Zealand%27s%20highest%20court.](https://www.nzherald.co.nz/nz/controversial-hotel-bed-tax-validated-by-supreme-court-after-lengthy-legal-battle/KYOHOR53ZJBJRH2CDR3MGF7EPQ/#:~:text=Zealand%27s%20Supreme%20Court,-,A%20controversial%20hotel%20bed%20tax%20introduced%20by%20the%20Auckland%20Council,by%20New%20Zealand%27s%20highest%20court.)

<sup>37</sup> e. Share of inbound tourism expenditure in relation to total international trade in services

<sup>38</sup> <https://www.stjornarradid.is/verkefni/atvinnuvegir/ferdathjonusta/ferdamalastefna/>

<sup>39</sup> [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/tourism/eu-funding-and-businesses/business-portal/financing-your-business/tourism-related-taxes-across-eu\\_en?fbclid=IwAR2\\_mHE9SuHnwTGJ2kL-IEg3c1hXUHcy0-](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/tourism/eu-funding-and-businesses/business-portal/financing-your-business/tourism-related-taxes-across-eu_en?fbclid=IwAR2_mHE9SuHnwTGJ2kL-IEg3c1hXUHcy0-MYT3EonsRR7W7g4RuTvXOFACs#directtaxes)

[MYT3EonsRR7W7g4RuTvXOFACs#directtaxes](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/tourism/eu-funding-and-businesses/business-portal/financing-your-business/tourism-related-taxes-across-eu_en?fbclid=IwAR2_mHE9SuHnwTGJ2kL-IEg3c1hXUHcy0-MYT3EonsRR7W7g4RuTvXOFACs#directtaxes)