

Reykjavík 9. desember 2025

Efni: Umsögn Samtaka ferðapjónustunnar um drög að atvinnustefnu Íslands – vaxtarplan til 2035

Forsætisráðuneytið birti á Samráðsgátt stjórnvalda 14. nóvember 2025 drög að atvinnustefnu Íslands – vaxtarplan til 2035. Meginmarkmið stefnunnar er kröftugur vöxtur útflutnings sem byggir á atvinnugreinum með háa framleiðni. Samtök ferðapjónustunnar skiluðu 26. ágúst 2025 [umsögn](#) um áform um atvinnustefnuna. Sú umsögn gildir enn að fullu leyti við drög að atvinnustefnunni og vísast því áfram til hennar.

Samtökin hafa farið yfir drögin að atvinnustefnu Íslands – vaxtarplan til 2035 og vilja koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum.

1. Umfjöllun um áherslur stjórnvalda um ferðapjónustu í kaflanum Sértaekar stefnuáherslur

Undir kaflanum Sértaekar stefnuáherslur er m.a. fjallað um áherslur í þremur meginútflutningsstoðum efnahagslífsins; Matvæli (sjávarútvegur, landeldi ofl.), Orkusækinn iðnaður (málmur, gagnaver ofl.) og Upplifun (ferðapjónusta, skapandi greinar ofl.). Það er áberandi hve miklu slakari umfjöllun um ferðapjónustu er í þessum kafla en um hinar stoðirnar tvær.

Sérstaklega er eftirtektarvert að ekki er minnst á mikilvægi þess að tryggja alþjóðlega samkeppnishæfni ferðapjónustu. SAF minna á að alþjóðleg samkeppnishæfni ferðapjónustu er mikilvægasti þátturinn sem þarf að vera til staðar til að mögulegt sé að ná markmiðum sem tiltekin eru um aukna framleiðni og meiri sjálfbæra þróun greinarinnar. Þá er sterk alþjóðleg samkeppnishæfni grundvöllur aukinnar verðmætasköpunar greinarinnar fyrir samfélagið (sbr. markmið ferðamálastefnu) og áframhaldandi atvinnuuppbyggingar um allt land, en hvort tveggja eru mikilvæg markmið, bæði í ferðamálastefnu og atvinnustefnu stjórnvalda.

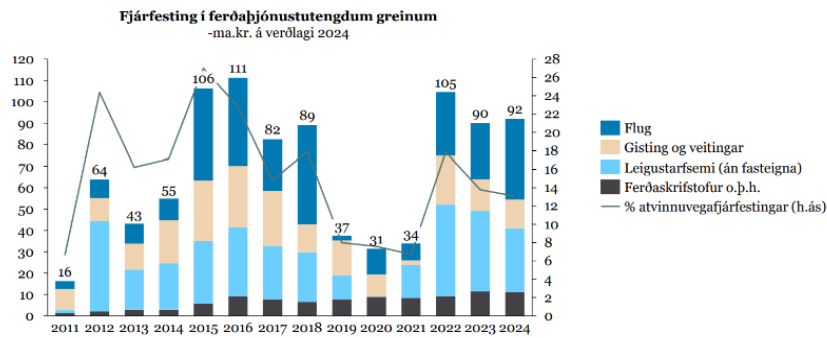
Í kaflanum Matvæli segir þannig m.a.: „Lögð er áhersla á að tryggja áframhaldandi alþjóðlega samkeppnishæfni sjávarútvegsins“. Í kaflanum Orkusækinn iðnaður segir á sama átt: „Lögð er áhersla á áframhaldandi alþjóðlega samkeppnishæfni málframleiðenda á Íslandi“. Furðulegt má þykja ef stjórnvöld telja ekki að sama skapi, og af sambærilegum ástæðum, mikilvægt að það komi fram í atvinnustefnunni að stjórnvöld leggi áherslu á að **tryggja áframhaldandi alþjóðlega samkeppnishæfni ferðapjónustu**.

Í köflunum um Matvæli og Orkusækinn iðnaður er einnig rætt sérstaklega um nýsköpun og vöruþróun í samhengi við grunnútflutningsgreinar sem þar er fjallað um. Ekki er hins vegar vikið orði að nýsköpun og vöruþróun í umfjöllun um ferðapjónustu í kaflanum Upplifun. Það vekur furðu, því nýsköpun, vöruþróun og stafræn tækniþróun hefur verið ein af lykilundirstöðum

atvinnuþróunar og verðmætasköpunar í ferðapjónustugreinum um allt land síðustu fimmtán ár. Afar mikilvægt er að stjórnvöld **viðurkenni og leggi áherslu á að styðja við nýsköpun og vöruþróun í ferðapjónustugreinum til framtíðar**, enda er hún lykilþáttur í að ná markmiðum um aukna framleiðni og sjálfbæra þróun í greininni.

Í kaflanum um Upplifun er sérstaklega tiltekið að framleiðni sé minni en hinna stoðanna. Hér skal þó sérstaklega á það minnt að **ferðapjónusta er meðalframleiðnigrein í hagkerfinu** (um 2% lægri en meðalframleiðni), ekki

Miklar fjárfestingar hafa aukið framleiðni – umfangið slíkt að greinin á líklega enn eftir að nýta þær til fulls



Heimild: Hagstofa Íslands

Kontext ehf.

13

Mynd 1: Fjárfesting í ferðapjónustugreinum 2011-2024

ætti að vera augljóst keppikefli stjórnvalda að styðja bæði við vöxt atvinnugreina með háa framleiðni og frekari framleiðnivöxt en þeirra sem mælast með lægri framleiðni. Þá er rétt að benda á að gríðarleg fjárfesting hefur verið í ferðapjónustugreinum á síðustu árum og þær eru tæplega fullnýttar enn sem komið er og áhrif þeirra á framleiðni ferðapjónustu er því ekki enn komin fram að fullu.

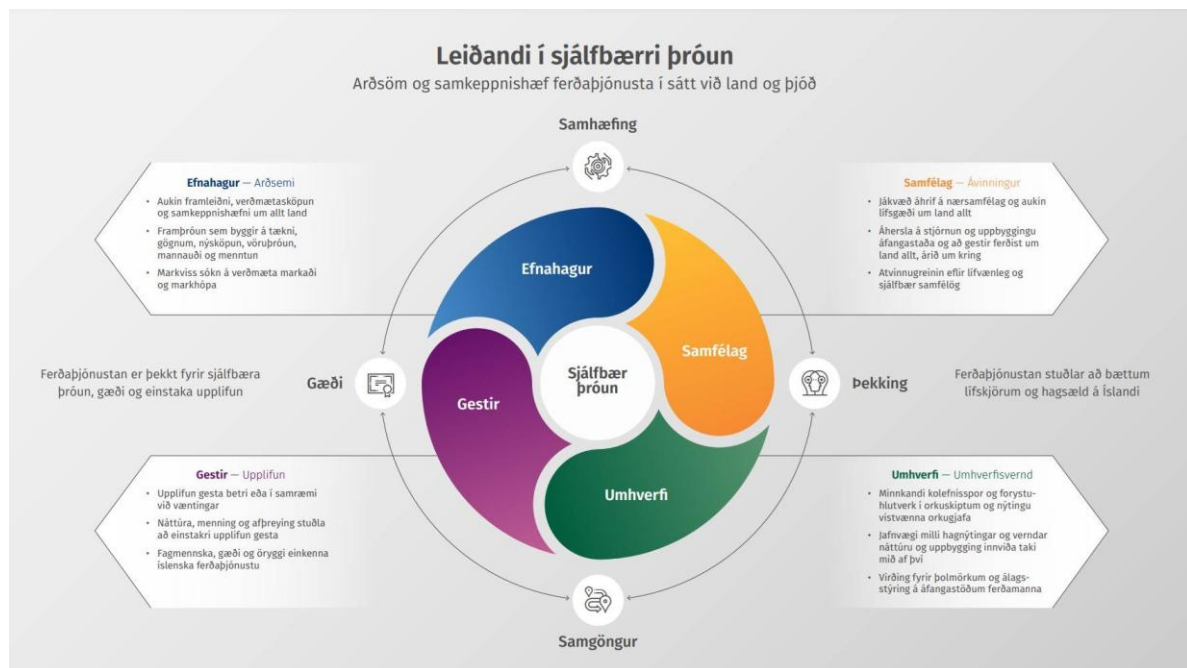
Að síðustu er heldur **ekki minnst á verðmætasköpun** í samhengi ferðapjónustu í kaflanum um Upplifun, en sérstaklega er vikið að henni í báðum hinum köflunum.

Þegar horft er á kaflana þrjá sem hér hefur verið vitnað til er ljóst að **kaflinn um upplifun er verulegur eftirbátur hinna tveggja**. Bæði er textinn ekki nægilega vel lesinn yfir og rými því eytt í endurtekningar, og meirihluti textans fjallar ekki um markmið stjórnvalda gagnvart ferðapjónustu á sambærilegan hátt og fjallað er um aðrar meginútflutningsgreinar.

Í ljósi þess að kaflinn Upplifun fjallar um stærstu útflutningsgrein þjóðarinnar, sem ljóst er að verður ein mikilvægasta útflutningsstoð efnahagslífsins um fyrirsjáanlega framtíð þótt vaxtarbroddar falli mögulega í ríkari mæli utan hennar, telja SAF ljóst að **endurskrifa þurfi kaflann Upplifun frá grunni** með ofangreind atriði í huga.

2. Ferðamálastefna og aðgerðaáætlun til ársins 2030

Mikilvægasta aðgerðin sem snýr að ferðapjónustunni er að stjórnvöld framfylgi [bingisályktun um ferðamálastefnu og aðgerðaáætlun til ársins 2030](#) sem var samþykkt 21. júní 2024. Í ferðamálastefnunni kemur fram að: „Meginmarkmið ferðamálastefnu verði að tryggja framtíðarsýn ferðapjónustu til lengri tíma.“ Við framkvæmd stefnunnar var lögð áhersla á fjórar lykilstoðir: Efnahagur, samfélag, umhverfi og gestir.



Mynd 2: Stefnumrammi Ferðamálastefnu til 2030

Markmið fjögurra lykilstoða ferðamálastefnu eru að fullu samrýmanleg við markmið atvinnustefnunnar:

- Undir **efnahagslegum** þætti verði m.a. lögð áhersla á aukna framleiðni í ferðaþjónustu, verðmætasköpun og samkeppnishæfni um land allt, einnig á framþróun sem byggist á tækni, gögnum, nýsköpun, vöruþróun, mannauði og menntun, sem og markvissa sókn á verðmæta markaði og markhópa.
- Undir **samfélagslegum** þætti verði m.a. lögð áhersla á jákvæð áhrif ferðaþjónustu á nærsamfélög, mannauð, aukin lífsgæði um land allt og að atvinnugreinin eflir lífvænleg og sjálfbær samfélög, einnig á stjórnun og uppbyggingu áfangastaða og að gestir ferðist um land allt, árið um kring.
- Undir **umhverfislegum** þætti verði m.a. lögð áhersla á minnkandi kolefnisspor ferðaþjónustu og forystuhlutverk í orkuskiptum með nýtingu vistvænna orkugjafa, einnig á jafnvægi milli hagnýtingar og verndar náttúru, og að uppbygging innviða taki mið af því, sem og á virðingu fyrir þolmörkum og álagsstýringu á áfangastöðum ferðamanna.
- Undir þeim **þætti sem snýr að gestinum** (ferðamanninum) verði m.a. lögð áhersla á að upplifun gesta sé betri eða í samræmi við væntingar og að náttúra, menning og fjölbreytt afþreying stuðli að einstakri upplifun gesta. Áhersla verði einnig lögð á að fagmennska, gæði og öryggi einkenni íslenska ferðaþjónustu.

SAF telja augljóst að meginaðgerð atvinnustefnu gagnvart ferðaþjónustu þurfi að vera að stjórnvöld komi þeim aðgerðum sem koma fram í aðgerðaáætlun ferðamálastefnu í framkvæmd. Þannig verður markmiðum atvinnustefnunnar, m.a. um styrkingu innviða, efla nýsköpun, aukna færni til framtíðar, aukna verðmætasköpun, betri alþjóðlega samkeppnishæfni og aukna framleiðni, best náð hvað varðar ferðaþjónustu.

Samtökin munu hér að neðan vísa til tiltekinna aðgerða sem sérstaklega mikilvægt er að taka upp hið fyrsta. Farsælast væri ef einn til tveir starfsmenn í atvinnuvegaráðuneytinu hefðu það eina verkefni að fylgja eftir ferðamálastefnunni, hafa yfirsýn um og samræma framkvæmd hennar milli ráðuneyta sem að aðgerðunum þurfa að koma. Einmitt vegna þess hve mörg ráðuneyti og

stofnanir snerta ferðapjónustu er mikilvægt að stjórnvöld tiltaki framkvæmd ferðamálastefnu og aðgerðaáætlunar hennar sem sérstaka aðgerð í atvinnustefnu stjórnvalda.

Á [heimasíðu stjórnarráðsins](#) er ferlinu á bakvið ferðamálastefnuna lýst frá upphafi til enda. Allt ferlið tók tvö ár og voru fengnir tugir einstaklinga í vinnuna, innan úr stjórnkerfinu, frá atvinnulífinu og fræðasamfélaginu. Um verulega sóun væri að ræða ætli núverandi stjórnvöld sér ekki að horfa til þeirrar umfangsmiklu vinnu við mótun aðgerða til að ná markmiðum atvinnustefnu fyrir ferðapjónustuna. Á vef Ferðamálastofu er að finna yfirlit um aðgerðir í aðgerðaáætlun ferðamálastefnu, ábyrgðaraðila og stöðu aðgerða.

3. Aðgerðir sem styðja við markmið atvinnustefnu

3.1 Stöðugt rekstrarumhverfi og nauðsynlegur fyrirvari á skattlagningu

Undanfarin ár hefur verið regla fremur en undantekning að ráðist sé í skattabreytingar á ferðapjónustu með örskömmum fyrirvara, iðulega með samþykkt laga í desember og gildistöku 1. janúar. Samtök ferðapjónustunnar hafa ítrekað bent stjórnvöldum á verulega skaðsemi slíkra ákvarðana sem hafa neikvæð áhrif á samkeppnishæfni fyrirtækja og möguleika þeirra til framleiðni aukningar og fjárfestinga þar sem atvinnugreinin býr við sífellda pólitíska óvissu. SAF hafa bent á skýr dæmi erlendis frá þar sem skattabreytingar á ferðapjónustu eru innleiddar með jafnvel nokkurra ára fyrirvara og jafnvel skrifað inn í lög að séu gerðar breytingar á t.d. gistináttaskatti verði að líða 18 mánuðir frá samþykkt til gildistöku. Þær fyrirvaralausur skattabreytingar sem ferðapjónusta hefur búið við síðustu ár hafa bæði leitt af sér augljós mistök í lagasetningu sem auðvelt hefði verið að koma í veg fyrir (sjá t.d. fyrirvaralausar álagningu innviðagjalds á skemmtiferðaskip) og valdið vantrausti á íslensk stjórnvöld og íslenskan ferðapjónustumarkað hjá erlendum samstarfsaðilum og endursöluaðilum (sjá t.d. áformaða álagningu kílómetragjalds 1. janúar 2026).

Fyrirvaralaus skattlagning dregur úr samkeppnishæfni og framleiðni í ferðapjónustu

Nauðsynlegt er að árétta hvað átt er við þegar talað er um fyrirvara í skattlagningu á ferðapjónustu. Fyrirvarinn byrjar að tikka þegar lög hafa verið samþykkt og ljóst er hve hár skatturinn er, á hverja hann leggst, hvernig hann er innheimtur o.s.frv., en ekki þegar stjórnámálameinn setja fram óljósar hugmyndir um að einhvers konar skattur verði lagður á eða frumvarp er lagt fyrir Alþingi sem tekið getur margvíslegum breytingum í meðförum þingsins. Til að fyrirtæki geti brugðist við og gert ráð fyrir breytingum á sköttum eða gjöldum í viðskiptamódeli sínu, verðlagningu og sölu á erlendum mörkuðum er nauðsynlegt að þau viti nákvæmlega um hvað er að ræða. Þar sem gerð viðskiptasamninga og sala á Íslandsferðum hefst iðulega um 12-18 mánuðum fyrir komu ferðamannsins til landsins er nauðsynlegt að fyrirvarinn geri ráð fyrir því. Að öðrum kosti éta allar fyrirvaralausar skattabreytingar eigið fé innan úr fyrirtækjunum sjálfum vegna þess að ekki er hægt að leggja skatta ofan á þegar seldar ferðir og þegar gerða samninga um þjónustu.

Tryggja þarf nauðsynlegan raunverulegan fyrirvara á skattabreytingum

Ein mikilvægasta aðgerðin til að bæta samkeppnishæfni ferðapjónustu og ýta undir framleiðnivöxt og fjárfestingu í greininni er annars vegar að takmarka skattabreytingar á ferðapjónustu eins og kostur er til að tryggja stöðugt og fyrirsjáanlegt rekstrarumhverfi, og hins vegar tryggja 12-18 mánaða raunverulegan fyrirvara (frá samþykkt Alþingis til gildistöku) á þeim skattabreytingum sem gerðar eru.

3.2 Aukin fjárfesting í rannsóknum og þróun

Samtökin fagna því að horfa skuli til aukinnar fjárfestingar í rannsóknum og þróun sem styður við nýsköpun, aukinn útflutning og vöxt atvinnugreina með háa framleiðni. Mikil uppsöfnuð þörf er fyrir stóreflda gagnaöflun og rannsóknir í ferðapjónustu, eins og SAF hafa ítrekað bent stjórnvöldum á í umsögnum um fjármálaáætlanir og fjárlög síðustu ára, nú síðast í tengslum við umfjöllun Alþingis um fjárlög fyrir árið 2026.

Til að ná markmiðum um aukna framleiðni í ferðapjónustu og frekari framþróun sem byggist á gögnum, tæknilausnum, nýsköpun, vörubróun, mannauði og menntun auk sóknar á verðmæta markaði er nauðsynlegt að bæta þekkingu á ferðapjónustu og samspili hennar við samfélagið með stóru auknum rannsóknum og gagnaöflun. Fjöldi aðkallandi hagnýtra rannsóknaverkefna er til staðar í atvinnugreininni sem ekki hefur verið sinnt til þessa vegna fjárskorts. Þá hefur gagnaöflun í ferðapjónustu verið ábótavant af sömu ástæðu og viðvarandi skortur verið á áreiðanlegum gögnum um atvinnugreinina. Afleiðingin hefur óhjákvæmilega verið veikari þekkingargrundvöllur og þar með lakari ákvörðunartaka bæði um skipulag ferðapjónustunnar og einstakar framkvæmdir innan hennar. Öflug gagnaöflun og rannsóknir eru forsenda bæði árangursríkrar ákvarðanatöku stjórnvalda og mælinga á árangri aðgerða og þróun atvinnugreinarinnar. Stjórnvöld geta ekki í raun stýrt því sem þau geta ekki mælt.

Í ferðamálastefnunni eru nefndar ellefu aðgerðir sem snúa að rannsóknum og gögnum um ferðapjónustu. Nauðsynlegt er að ráðast sem fyrst í aðgerðir A.1 – A.6, en aðrar aðgerðir sem snúa að rannsóknum og gagnaöflun byggja að miklu leiti á því að þessum aðgerðum sé ýtt úr vör. Samtökin hvetja stjórnvöld til að ráðast í neðangreindar aðgerðir sem fyrst, til fyllingar hverri aðgerð vísast til ferðamálastefnunnar:

- A.1. Grunninnviðir fyrir rannsóknir, greiningu og stefnumótun í ferðapjónustu.
- A.2. Vinnsla upplýsinga um heildaráhrif og samkeppnisstöðu íslenskrar ferðapjónustu.
- A.3. Gagnafærni í ferðapjónustu.
- A.4. Aukið samstarf stofnana um eflingu rannsókna á sviði ferðamála.
- A.5. Fjármagn til gagnaöflunar og rannsókna á sviði ferðamála.
- A.6. Markáætlun um rannsóknir á sviði ferðamála.

3.3 Neytendamarkaðssetning á mikilvægum mörkuðum ferðapjónustu

Í aðgerð B.2. Markviss og viðvarandi markaðssetning á Íslandi sem áfangastað ferðamanna sem sett er fram í ferðamálastefnu er fjallað um mikilvægi þess að viðhalda og koma á framfæri ímynd og orðspori Íslands sem leiðandi í sjálfbærri þróun og sem eftirsóknarverðs áfangastaðar ferðamanna, sem stuðlar að verðmætasköpun og eykur samkeppnishæfni áfangastaðarins Íslands á alþjóðamörkuðum. Þá er sérstaklega tiltekið að við markaðssetningu verði einnig horft markvisst á sérhæfða ferðapjónustu, jöfnun árstíðasveiflu og dreifingu ferðamanna utan háannar og um land allt.

SAF leggja áherslu á, í samræmi við aðgerð B.2., að **tryggt verði í gegnum fimm ára fjármálaáætlun að árlega fari opinbert fjármagn til neytendamarkaðssetningar í ferðapjónustu** sem nánar verði kveðið á um í þjónustusamningi Íslandsstofu við ráðuneyti ferðamála, þar sem fram komi m.a. áherslur stjórnvalda í markaðssetningu ferðapjónustu á hverjum tíma.

Mikilvægi þess að tryggja fjármagn til fimm ára í senn snýst aðallega um:

- Að tryggja **góða nýtingu almannafjár** sem lagt er til neytendamarkaðssetningar, en með sífelldum átaksverkefnum sem sett eru á og af eftir geðþótta stjórnvalda hverju sinni nýtist markaðsfé illa og markaðsefni sem framleitt er sömuleiðis.

- Að tryggja að Íslandsstofa hafi **fjármagn og möguleika til að bregðast við aðstæðum** sem upp koma á mörkuðum, t.d. með tilliti til óvæntra atburða eins og eldsumbrota, en þörfin eins og rækilega hefur komið fram á síðustu árum.
- Að tryggja **jafnt og þétt beint markaðssamtal við neytendur** á mikilvægustu mörkuðum íslenskrar ferðaþjónustu til að styðja við alþjóðlega samkeppnishæfni ferðaþjónustu, verðmætasköpun atvinnugreinarinnar fyrir samfélagið og aukna dreifingu hennar um allt land og yfir allar árstíðir.
- Að tryggja að Íslandsstofa geti skipulagt markaðsherferðir fyrir ferðaþjónustu fram í tímann og **tengt þær við markaðsaðgerðir fyrir aðrar útflutningsgreinar**, og þannig nýtt umtalsverð geislabaugsaðhrif ferðaþjónustu á annan útflutning sem best.

Hér er því mikilvægt að gerð sé samfelld fjármögnuð áætlun til nokkurra ára í senn í samræmi við góða almenna rekstrarhætti, alþjóðlega viðurkennd viðmið um nýtingu markaðsfjár og markmið í ferðamálastefnu og útflutningsstefnu um aukna dreifingu ferðaþjónustu um landið og minnkaða árstíðasveiflu.

Samkvæmt mati Íslandsstofu er þörf á að 900-1200 m.kr. fjárfestingu í neytendamarkaðssetningu fyrir ferðaþjónustu árlega næstu fimm ár til að markmiðum verði náð og haldið verði í við samkeppnisaðila á alþjóðamarkaði. Hér er rétt að nefna að Norðmenn lögðu á síðasta ári sem svarar 1,5 ma.kr. til neytendamarkaðssetningar ferðaþjónustu og sænska ríkið hefur nýverið aukið við opinbera fjárfestingu í neytendamarkaðssetningu fyrir ferðaþjónustu sem samsvarar því nú einnig um 1,5 ma.kr. Einnig má nefna að nær öll ríki í Evrópu fjárfesta opinberu fé í neytendamarkaðssetningu á sambærilegan hátt. Hér er því á engan hátt um séríslenska þörf að ræða heldur þvert á móti **alþjóðlega viðurkennda aðferðafræði til að fjárfesta í stöðugri og/eða aukinni verðmætasköpun** ferðaþjónustu fyrir samfélög.

Hér er rétt að benda sérstaklega á að þegar rætt er um markaðssetningu í þessu samhengi er átt við **fjárfestingu í markaðsaðgerðum sem leiða til aukinnar verðmætasköpunnar umfram fjölda**, í samræmi við markmið ferðamálastefnu. Einnig er mikilvægt að muna að íslensk ferðaþjónustufyrirtæki leggja nú þegar um 7 ma.kr. í sölumarkaðssetningu fyrir Ísland á erlendum mörkuðum. Það markaðsfé nýttist nú verr en skyldi beinlínis vegna þess að ríkið hefur ekki staðið sig í hlutverki sínu sem fjármögnunaraðili neytendamarkaðssetningar Íslandsstofu frá árinu 2022. Vörumerkjamarkaðssetning Íslandsstofu (e. brand marketing) og sölumarkaðssetning ferðaþjónustufyrirtækja (e. sales marketing) þarf að vinna saman til að bestum árangri sé náð fyrir áfangastaðinn Ísland.

Eins og sakir standa vantar framlag ríkisins inn í þá jöfnu og nýting markaðsfjár fyrirtækjanna er því verri en ella, **sem hefur neikvæð áhrif á framleiðni og verðmætasköpun greinarinnar**, þvert á markmið stjórnvalda.

3.4 Styrking innviða

Vetrarþjónusta og nýting innviða

Í orðalaginu „styrking innviða“ felst jafnframt **nauðsyn þess að þjónusta innviði**. Nærtækt dæmi um ferðaþjónustuinnviði er vegurinn að Dettifossi. Þar hefur verið byggður góður heilsársvegur og aðstaða við fossinn byggð upp. Ferðaþjónustan getur hins vegar ekki nýtt innviðina vegna þess að Dettifossvegur er ekki þjónustaður (ruddur) yfir vetrarmánuðina. Fjárfesting ríkisins í innviðunum er því illa nýtt. **Þegar ferðaþjónustuinnviðir eru vannýttir á þennan hátt verður verðmætasköpun og framleiðni í greininni fyrir beinum skaða**. Slík vannýting er sóun á góðum ferðaþjónustusegli. Því miður má finna svipuð dæmi um vannýtta innviði vegna slægrar þjónustu eða viðhalds víða um land.

Aðgerð C.9. *Samgöngur, þjónusta og öryggi* í ferðamálastefnunni fjallar um uppbyggingu innviða og þjónustu við ferðaðþjónustuinviði. Markmið hennar snýr að því „að þjónusta og uppbygging samgangna sé í takt við þróun áfangastaða til að stuðla að öryggi, aðgengi og dreifingu ferðamanna um landið.“

Fjárfestingar í innviðum ferðaðþjónustu hafa verið verulegar síðustu ár. Til að nýta þær og **ýta undir frekari fjárfestingar og verðmætasköpun** er mikilvægt að uppbygging og þjónusta samgangna taki mið af áfangastaðáætlunum og þörfum ferðaðþjónustunnar í hverjum landshluta.

Millilandaflug til fleiri flugvalla

Flugsamgöngur er undirstaða ferðaðþjónustustarfsemi á Íslandi og þar með stór hluti verðmætasköpunar á Íslandi. Fyrir dreifingu ferðamanna og styðja við aukna verðmætasköpun ferðaðþjónustu í öllum landshlutum er mikilvægt að byggja upp aukið aðgengi að millilandaflugi til alþjóðaflugvallanna á Akureyri og Egilsstöðum. Í ferðamálastefnunni er tekið á þessu í aðgerð C.10. *Uppbygging millilandaflugs styðji við dreifingu ferðamanna.*

Með bættu aðgengi og nauðsynlegri fjárfestingu í fluginnviðum á þessum tveimur flugvöllum er ekki aðeins stutt við uppbyggingu, aukin atvinnutækifæri og verðmætasköpun á atvinnusvæðunum nærri þeim (sem gagnast öllum atvinnugreinum) heldur er **uppbygging varaflugvalla hér á landi lykilatriði í flugöryggi landsins og styður við aukið áfallapol** samfélagsins. Ýta þarf áfram aðgerðum í samgönguáætlun sem snúa t.d. að uppbyggingu flughlaðs, aðflugsljósa og aðflugsbúnaðar á flugvöllum á Akureyri og Egilsstöðum.

Aðgerð D.6. í ferðamálastefnunni snýr að orkuskiptum í ferðaðþjónustunni. Stór breyta til að knýja áfram orkuskipti hjá bílaleigum eru hleðsluinnviðir hér á landi og því er mikilvægt að stjórnvöld tryggi sterka innviði hér á landi og örugga greiðslumiðlun fyrir ferðamenn þannig að það verði jafn auðvelt að greiða fyrir rafmagns og jarðefnaeldsneyti.

3.5 Nýsköpun og vöruþróun

Nýsköpun á sér einnig stað í ferðaðþjónustu

Í ferðamálastefnunni er sérstaklega komið að því að í aðgerð B.1. að það þurfi að auka fjárfestingu í nýsköpun og vöruþróun í ferðaðþjónustu. Aðgengi íslenskrar ferðþjónustu að styrktarsjóðum hefur farið minnkandi síðasta áratuginn og má í rauninni segja að þau ferðaðþjónustutengd verkefni sem stuðningssjóðir í nýsköpun og vöruþróun hafi styrkt á síðustu árum séu teljandi á annarri hendi. Helst hefur verið horft til tæknilausna í ferðaðþjónustu (e. travel tech) sem svo sannarlega hafa reynst atvinnugreininni vel, en minna hefur farið fyrir styrkjum þegar kemur að vöruþróun eða nýsköpun sem snýr beint að þjónustu við gesti. Eftir að Framleiðnisjóður landbúnaðarins rann inn í Matvælasjóð hafa styrkir til vöruþróunar í ferðaðþjónustu fyrst og fremst komið frá Framkvæmdarsjóður ferðamannastaða en þau verkefni sem sjóðurinn styrkir takmarkast við uppbyggingu áfangastaða og náttúrvernd.

Þessu þarf að breyta. Bæði þarf að auka aðgengi að stoðkerfi fyrir nýsköpun og vöruþróun og eins þarf að skoða hvort hægt sé að koma á námskeiðum um vöruþróun til að efla þekkingu á ferlinu. Slíkt getur komið hreyfingu á hluti eins og auknum verðmætum þegar kemur að vöruþróun. Til að koma þessu ferli af stað hvetjum við til þess að aðgerð B.1. *Aukin fjárfesting í nýsköpun og vöruþróun í ferðaðþjónustu* ýtti úr vör og það verði mótaðar tillögur hvernig megi nýsköpun og vöruþróun í ferðaðþjónustu inn í núverandi sjóða- og stuðningsumhverfi nýsköpunar- og sport

3.6 Menntun og aukin færni

Menntun og menningarlæsi

Í ferðmálastefnunni eru nefndar aðgerðir til að efla nám í ferðapjónustu. Það hefur fækkað skráningum í nám í sérhæfð störf í ferðapjónustu, má þar nefna kokka, þjóna og sérhæfðir leiðsögumenn. Samtökin benda stjórnvöldum á að vera með hvetjandi aðgerðir til að fjölga skráningum svo það komi fleiri með sérfræðinám í ferðapjónustu.

Í aðgerð E.2. er tekið á að það þurfi að efla nám í ferðapjónustu **þvert á skólastig** og auka aðgengi að námi. Nám á sviði ferðamála og ferðapjónustu verði markvisst byggt upp og stuðlað verði að auknum tengslum og flæði milli náms á mismunandi stigum með það að markmiði að auka aðgengi að námi. Flestir finni nám við hæfi, efla og styrkja mannauð ferðapjónustunnar og ýta undir fjölmennningarvitund/menningarlæsi og inngildingu. Þannig að það sé stutt við uppbyggingu námslínu í ferðapjónustu á framhaldsskólastigi. Þá geti þeir sem hafi annars konar reynslu geti fullnægt náminu með raunfærnismati.

Aðgerð E.4. Alþjóðlegt nám í afþreyingartengdri ferðapjónustu, með áherslu á sjálfbærni. Það er að nám leiðsögumanna og þá sérstaklega fjallaleiðsögumanni verði tengt öryggi í afþreyingarferðapjónustu. Þannig að námið nýtist sem best fyrir atvinnugreina.

Lánareglur Menntasjóðs námsmanna nái einnig yfir tungumálanám erlendis, þ.e. nám sem er eingöngu stundað í þeim tilgangi að læra viðkomandi tungumál. Ýta þarf ungu fólki til að stunda nám erlendis á öðru tungumáli en ensku en skv. lánareglum Menntasjóðs námsmanna þá færðu eina önn til þess að læra nýtt tungumál. Það þarf að útvíkka þær reglur þannig að hægt að er stunda það nám lengur. Ferðapjónustan sem og aðrar útflutningsgreinar þurfa á fólki sem hefur menntað sig í háskólum í viðskiptalöndum okkar á þeirra eigin tungumáli því þannig öðlast fólk viðskiptasambönd og menningarlæsi í viðkomandi landi. Í dag hefur íslenskum nemendum erlendis sem stunda háskólanám á öðru tungumáli en ensku farið lækkandi sem er vond þróun fyrir litla útflutningsþjóð.

Mikilvægt er að lánareglurnar taki mið af þessu og heimili stuðning við slíkt nám, að uppfylltum tilteknum gæðaskilyrðum, þannig að fleiri íslenskir námsmenn eigi raunhæfan kost á að dýpka tungumála- og menningarþekkingu sína utan landsteinanna og í framhaldinu lært í viðkomandi landi.

4. Einföldun regluverks

Ríkisstjórnir síðustu ára hafa ítrekað lagt áherslu á að einfalda regluverk fyrir atvinnulífið. Á ferðapjónustudeginum 2025 sem samtökin héldu í október sl. þá hélt Konráð S. Guðjónsson hagfræðingur [erindi](#) með yfirskriftinni *Tækifærin í aukinni framleiðni*. Glærurnar má nálgast [hér](#).

Samtökin vilja sérstaklega benda á síðustu glæruna.

Fimm leiðir til að framleiðni aukist og ferðapjónusta skili enn meiri verðmætum í þjóðarbúið

- 1 Stöðugt rekstrarumhverfi
- 2 Skynsamlegt skattaumhverfi og hagfelld regluverk
- 3 Markviss vinna við að draga áfram úr árstíðasveiflunni
- 4 Áframhaldandi fjárfestingar og nýting tæknilausna
- 5 Öflug markaðssetning til að tryggja öfluga eftirspurn



Kontext ehf.

28

Mynd 3:

Einfaldasta leiðin fyrir stjórnvöld til að einfalda rekstur ferðapjónustufyrirtækja er að vera með stöðugt rekstrarumhverfi. Einföldun felst ekki aðeins í því að fækka reglum heldur jafnframt að tryggja stöðugt, fyrirsjáanlegt og samkeppnishæft rekstrarumhverfi þar sem hindranir eru fjarlægðar í stað þess að nýjar séu lagðar á. Hluti að stöðugu rekstrarumhverfi er skynsamlegt skattaumhverfi og hagfelld regluverk. Ef það á að leggja á nýja skatta þá er mikilvægt að þeir gefi fyrirtækjum nægjanlegt svigrúm til að gera ráðstafanir í rekstri til að takast á við hina nýja skattheimtu.

4.1 Dæmi um hindranir á fyrirtæki sem stjórnvöld ætla að festa í lög

Á löggjafarþingi nr. 157 eru dæmi um tvö lagafrumvörp sem fela í sér að stjórnvöld setji ferðapjónustufyrirtækjum frekari hindranir. SAF leggja til að frumvörpunum verði breytt í samræmi við eftirfarandi tillögur samtakanna:

4.1.1 [Frumvarp](#) um breytingu á l. um veitingastaði, gististaði og skemmtanahald

Í frumvarpinu sem nú liggur fyrir á Alþingi er m.a. lagt til að binda þegar útgefin rekstrarleyfi til starfsemi í íbúðarhúsnæði innan þéttbýlis til fimm ára í senn. Í dag eru þau ótímabundin. [Samtök ferðapjónustunnar hafa gagnrýnt ákvæði frumvarpsins harðlega](#). Um er að ræða íþyngjandi breytingu á gildistíma þegar útgefinna leyfa. Breytingunni fylgir ekki fullnægjandi rökstuðningur og ekki hefur verið sýnt fram á að vægari úrræði dugi ekki til að ná markmiðum stjórnvalda.

Í [nefndaráli](#) frá meiri hluta atvinnuveganefndar er þessu álitaefni ekki svarað.

SAF leggja til að horfið verði frá þessari breytingu og að ákvæðið um tímabindingu rekstrarleyfa verði fellt brott.

4.1.2 Á Alþingi liggur fyrir frumvarp um Kílómetragjald á ökutæki

Helsta vandamál frumvarpsins gagnvart bílaleigum er að það á að taka gildi að fullu gagnvart bílaleigum um leið og það er samþykkt. Enginn aðlögunar tími til staðar.

Samtökin hafa bent á að það sé afar mikilvægt að stjórnvöld tryggi ökutækjaleigum og ferðaþjónustunni allri fyrirsjáanleika og skynsamlegt aðlögunarfyrirkomulag verði upptaka annars skrefs kílómetragjaldsins að veruleika. Verði það ekki gert liggur fyrir að það verður ekki sá sem notar sem borgar, það er sá sem ekur ökutæki á vegakerfi landsins, í tilfelli ferðaþjónustunnar.

Óbreytt upptaka mun leiða til þess að ökutækjaleigur munu ekki aðeins sitja uppi með kostnað vegna innheimtu gjaldsins heldur einnig hluta af kílómetragjaldinu sjálfu. Neikvæð áhrif af upptöku annars skrefs kílómetragjaldsins eru margþætt, gjaldið mun leggja samkeppnishæfni ferðaþjónustunnar að veði, tefla afkomu ökutækjaleiga í tvísýnu og draga úr tækifærum til frekari verðmætasköpunar í framtíðinni. Þá er kílómetragjaldið þess eðlis að það gengur þvert á tvö meginmarkmið ferðaþjónustunnar sem og stjórnvalda, gjaldið eykur árstíðarsveiflu innan greinarinnar og dregur úr dreifingu ferðamanna um landið.

Ef það er vilji stjórnvalda að taka upp síðara skref kílómetragjaldsins, sem samtökin mæla eindregið gegn, þá leggja samtökin til tvær raunhæfar lausnir til að koma til móts við ökutækjaleigur, tryggja fyrirvara og skynsamlegt aðlögunarfyrirkomulag.

Leið 1:

Kílómetragjaldið taki gildi 1. janúar 2027 og árið 2026 verður notað til að vinna með ökutækjaleigum að betri og hagkvæmari útfærslu gjaldsins fyrir stórnotendur.

Leið 2:

Árið 2026 skila ökutækjaleigur 60 til 65% af kílómetragjaldinu

Árið 2027 skila ökutækjaleigur 75 til 80% af kílómetragjaldinu

Frá og með árinu 2028 skila ökutækjaleigur 90% af kílómetragjaldinu

Þá verði árið 2026 notað til þess að vinna með ökutækjaleigum að betri og hagkvæmari útfærslu gjaldsins fyrir stórnotendur

Í nefndarálit efnahags- og viðskiptanefndar er ekkert komið að fyrrgreindum sjónarmiðum bílaleiga.

4.2 Dæmi um mál á þessu kjörtímabili sem stjórnvöld hafa lagt á ferðaþjónustu fyrirtæki sem flækir umhverfi þeirra í stað þess að einfalda.

Innviðarráðherra setti reglugerð 2. október 2025 um skilyrði til afskráningar loftfara af loftfaraskrá.

Með reglugerðinni voru lögð á viðbótarskilyrði sem þurfa að vera uppfyllt þegar eigandi loftfars krefst afskráningar þess úr loftfaraskrá hér á landi. Þau eru þess eðlis að banna afskráningu loftfara af íslenskri loftfaraskrá ef gjöld hafa ekki verið greidd rekstraraðila flugvalla og flugleiðsögu. Þá er mælt fyrir um að hún öðlist þegar gildi og taki einnig til beiðna um afskráningu sem þegar eru til meðferðar.

Reglugerðin tók þegar gildi og nær til afgreiðslu á beiðnum um afskráningu loftfara sem þegar eru til meðferðar. Ýtir það undir þær vangaveltur sem uppi eru um að reglugerðin hafi verið sett á með engum fyrirvara til að leysa eitt tiltekið mál. Slík reglusetning er hvorki í anda vandaðrar stjórnsýslu né til þess fallin að tryggja atvinnurekendum traust og fyrirsjáanleg rekstrarskilyrði.

Reglur eiga að vera almennar, hlutlægar og framvirkar en ekki sniðnar til þess að leysa úr tiltekinni atburðarrás sem er þegar hafin.

Samtökin hafa áður og gera nú mynt stjórnvöld á að við eigum að forðast séríslenskrar reglur enda starfar íslensk ferðaþjónusta á alþjóðamörkuðum í umhverfi þar sem alþjóðlegar reglur og viðmið eru lagðar til grundvallar. Þegar séríslenskar reglur eru settar á eins og setning þessarar reglugerðar hafa þær neikvæð og íþyngjandi áhrif í för með sér enda fylgir þeim nær alltaf aukinn kostnaður fyrir innlenda rekstraraðila, í þessu tilviki íslenska flugrekendur, í einu formi eða öðru.

SAF gera ráð fyrir að stjórnvöld hafi látið framkvæma faglega greiningu á því hvaða áhrif reglugerðin kunni að hafa á íslenska flugrekendur og ferðaþjónustu. SAF óskuðu á sínum eftir því að innviðaráðuneytið deildi þeim með samtökunum. Nú eru liðnir tæpir tveir mánuði síðan óskað var eftir slíkum upplýsingum en samtökunum hefur ekki borist neitt svar frá ráðuneytinu. **Ef greiningar sem átti að framkvæma, áður en setning reglugerðarinnar, sýna fram á neikvæðar og íþyngjandi afleiðingar fyrir íslenska flugrekendur eða ferðaþjónustu eða ef þær liggja einfaldlega ekki fyrir þá er eðlilegt að stjórnvöld endurskoði reglugerðina og felli hana úr gildi.**

4.3 Dæmi um mál þar sem stjórnvöld eru að framfylgja fyrrgreindri aðgerð úr ferðmálastefnunni.

Í fyrrgreindri ferðamálastefnu þá er mælt fyrir um í aðgerð B.3. að það eigi að endurskoða regluverk fyrir fyrirtæki í ferðaþjónustu og gera eftirlit skilvirkt. Markmið aðgerðarinnar er að gera regluverk fyrir fyrirtæki í ferðaþjónustu með þeim hætti að það endurspegli heilbriggt starfsumhverfi, samfélagslega ábyrgð, efla samkeppnishæfni og stuðli að sjálfbærni, jafnræði, aukinni arðsemi og verðmætasköpun í ferðaþjónustu. Að eftirlit með fyrirtækjum í ferðaþjónustu sé skilvirkt, ábyrgt og hagkvæmt.

Núverandi umhverfis-, orku- og loftlagsráðherra er með tvö einföldunarmál á sinni stefnuskrá sem eru mikilvæg fyrir ferðaþjónustuna.

Frumvarp um breytingu á ýmsum lögum vegna einföldunar og samræmingar leyfisferla á sviði umhverfis- og orkumála.

Sérstaklega vilja samtökin benda á þau ákvæði sem mæla fyrir um að hægt sé að gefa út starfsleyfi út sem eitt leyfi í stað tveggja og þar með sameina ferlið. Leyfið er þá eingöngu gefið út af Umhverfis- og orkustofnun og þarf þá ekki útgáfu annars stjórnvalds. Þá er frestur stytur í eina viku ef starfsemi hefur verið þar áður. Er um að ræða ferli sem mætti nýta þegar það þarf leyfi eða tilkynningu um skráningu frá tveimur mismunandi stjórnvöldum víðar í kerfinu.

Áform um breytingu á ýmsum lögum vegna einföldunar regluverks og aukinnar skilvirkni eftirlits með hollustuháttum, mengunarvörnum og matvælum.

Málið var kynnt og til umsagnar á samráðsgátt stjórnvalda til 19. september sl. Samtökin skiluðu inn jákvæðri umsögn um málið.

Samtökin horfa jákvætt á fyrirhugaðar breytingar sem boðaðar eru í áformaskjalinu og telja þær vera jákvætt skref til að einfalda rekstrarumhverfi fyrirtækja í landinu.

4.4 Dæmi um mál sem myndu einfalda þarf umhverfi bílaleiga varðandi skoðun á ökutækjum.

Samtökin telja mikilvægt að endurskoða reglugerð nr. 414/2021 um skoðun ökutækja.

Um er að ræða reglu um söluskoðun en í 6. gr. er mælt fyrir um að bifreiðar í flokki ökutækjaleigna þurfi að fara í sérstaka söluskoðun áður en hún er seld og færð í almenna notkun.

Ákvæði um söluskoðun leggur á auknar álögur á bílaleigur að óþörfu. Um er að ræða mikla óhagræðingu og sóun á fjármunum enda er um ræða framkvæmd sem tekur tíma og flækir umhverfi bílaleigna.

Samgöngustofa hefur lagt til breytingar á umræddum reglum, til einföldunar. Ráðherra hefur fengið tillögu að breytingum, um einföldun á reglum fyrir atvinnulífið og samfélagið í heild. Samtökin óska eftir að stjórnvöld hlusti á sérfræðinga í undirstofnun og afnemi fyrrgreinda söluskoðun.

Í sömu reglugerð um skoðun ökutækja þá er mælt fyrir um skoðun ökutækja. Bílaleigubílar þurfa að fara fyrir í skoðun en almennar bifreiðar.

Nýir bílaleigubílar fara í skoðun innan þriggja ára á meðan bifreiða í almennri notkun fari í skoðun innan fjögurra ára. Samtökin hafa ítrekað bent ráðuneytinu á að það séu ekki rök fyrir því að nýjar bifreiðar bílaleigna fari fyrir í skoðun bifreiðar í almennri notkun.

4.5 Mál til einföldunar fyrir atvinnulífið í heild.

Í aðgerð C.6. ferðamálastefnunni er nefnt að það þurfi að bæta regluverk um landeigendafélög. Dreift eignarhald á jörðum hefur á síðustu árum í síauknum mæli valdið erfiðleikum í framkvæmd. Í 7. gr. a. jarðalaga, með síðari breytingum, er nú skylda ef eigendur jarða eða annars lands eru fleiri en þrír til að tilnefna fyrirsvarsmann. Samtökin leggja til að stjórnvöld gangi lengra og geri breytingar á jarðalögunum á þann veg að ef jörð er í sameign þá eigi að skylda landeigendur til að stofna félag í kringum jörðina þannig að um jörðina fari eins og eign félags.

Leyfisveitingar (one-stop-shop)

Ein leyfisgátt (one-stop-shop): formleg samskipti fyrirtækja við stjórnvöld (ríki og sveitarfélög) vegna leyfisveitinga og annarra umsóknarferla fer fram í gegnum eina vefgátt. Í gáttinni fara fram samskipti, skráningar og gagnaskil. Ein leyfisgátt er til þess fallin að einfalda viðmót og samskipti fyrirtækja við hin ýmsu stjórnvöld. Með einni leyfisgátt geta fyrirtæki tilkynnt um rekstur, sótt um leyfi, skráð starfsemi, átt í samskiptum vegna úttekta og sótt um vottorð á einum stað til að koma í veg fyrir óþarfa flækjustig og draga úr tvíverknaði og óþarfa sóun í stjórnkerfinu. Með leyfisgátt er hægt að samræma og samhæfa starfsemi ólíkra stofnana þar sem öll gögn eru geymd á einum stað.

Með slíkri breytingu myndu samskipti almennings og fyrirtækja við stjórnvöld vera einfölduð hvað varðar samskipti og ut anumhald um gögn. Minnka tvíverknað og stytta málsmeðferðartíma hjá stjórnvöldum.

5. Viðskiptasamningar.

Í atvinnustefnunni er lögð áhersla á að alþjóðaviðskipti Íslands byggja á traustum og fjölbreyttum viðskiptasamningum sem tryggi aðgang að helstu mörkuðum. Unnið verði áfram að endurnýjun og gerð nýrra fríverslunarsamninga og þeir nýttir af krafti.

Ferðapjónustan leggur áherslu á að við gerð slíkra samninga verði horft sérstaklega til þess að samið verði um frjálst flæði vinnuafis í ákveðnum greinum þar sem skortur er á starfsfólki og erfitt reynist að manna störf. Það er mikilvægt að rýmka skilgreininguna á því hverjir teljist sérfræðingar, enda er augljóst að þörf er á sérfræðimenntuðu fólki sviði ferðapjónustu og tengdra greina.

Aðgerð B.7. Einföldun dvalar- og atvinnuleyfa vegna starfa í ferðapjónustu er bein tengt fyrrgreindum sjónarmiðum. Markmið aðgerðarinnar og lýsing á henni er m.a. sú að auðvelda íslenskri ferðapjónustu aðgengi að fag- og sérfræðiþekkingu í þeim tilgangi að auka gæði og efla samkeppnishæfni landsins sem áfangastaðar. Að einfalt og auðskilið upplýsinga- og umsóknarkerfi

verði gert aðgengilegt þvert á stofnanir. Það á að auðvelda fyrirtækjum innan íslenskrar ferðaþjónustu að ráða til sín sérfræðinga og fagfólk til starfa, óháð stöðu einstaklings innan Evrópska efnahagssvæðisins.

Samtökin áskilja sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum og lýsa sig um leið reiðubúin til að funda um efnið sé þess óskað.

Virðingarfyllt,

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar

A handwritten signature in blue ink, reading 'Jóhannes Þór Skúlason'. The script is cursive and fluid, with the first name 'Jóhannes' and last name 'Skúlason' clearly distinguishable.

Jóhannes Þór Skúlason

Framkvæmdarstjóri