

Alþingi

Efnahags- og viðskiptanefnd

umsagnir@althingi.is



Reykjavík, 7. október 2026

Efni: Umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar – SAF um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027, 2. mál

Samtök ferðaþjónustunnar – SAF barst umsagnarbeiðni frá efnahags- og viðskiptanefnd 17. september 2026 um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027. Á vettvangi SAF hefur frumvarpið verið yfirfarið og í umsögn þessari verður farið yfir athugasemdir samtakanna. Til hagræðingar verður vísað til frumvarpsins sem *bandormsins* og verður það orð notað hér eftir. Samtökin benda einnig nefndinni á að lesa umsögn samtakanna um frumvarp til fjárlaga fyrir árið 2027, 1. mál samhliða umsögn þessari.

1. Gistináttaskattur og innviðagjald

Framkominn bandormur felur í sér þá nýbreytni að nú falla gistináttaskattur og innviðagjald á farþega skemmtiferðaskipa undir hækkun krónutölugjalda milli ára. Þannig munu gistináttaskattur og innviðagjald fylgja verðlagsuppfærslu krónutölugjalda. Það hefur í raun verið tiltölulega fyrirsjáanlegt hvaða gjöld það eru sem ætlað er að hækka árlega við framlagningu fjárlagafrumvarpsins og bandormsins enda hafa það verið sömu gjöldin ár eftir ár, áfengisgjöld, tóbaks- og níkótíngjöld, bensín- og olíugjöld, kolefnisgjald, bifreiðargjald, gjald í Framkvæmdasjóð aldraða og útvarpsgjaldið.

Fram til þessa hafa gistináttaskattur og innviðagjaldið ekki verið talin til hefðbundinna krónutölugjalda. Um er að ræða sértæka skattlagningu á ferðaþjónustu sem á að þjóna ákveðnum tilgangi og ná markmiðum umfram tekjuöflun fyrir ríkissjóð. Fjárhæð slíkrar skattlagningar ætti með réttu að ákvarðast út frá tilgangi hennar vegna þeirra verkefna sem gjaldtökunni er ætlað að standa undir samhliða miðað við þau áhrif sem hún kann að hafa.

Markmið laganna um gistináttaskatt og innviðagjald, koma fram í 1. gr. laganna, er að *afla tekna til að stuðla að uppbyggingu, viðhaldi og verndun fjölsótttra ferðamannastaða, friðlýstra svæða og þjóðgarða. Jafnframt að afla tekna til þess að tryggja öryggi ferðamanna og vernda náttúru landsins.*

Fjárhæð slíkra gjalda ætti því að byggjast á mati á fjárförf verkefnanna sem þeim er ætlað að standa undir, samhliða mati á áhrifum gjaldtökunnar á ferðaþjónustu og samkeppnishæfni Íslands. Hún ætti ekki að ráðast af almennri þróun vísitölu neysluverðs einni saman.

Innviðagjaldið

Í fjárlögum sl. árs var tekin pólitísk ákvörðun um að lækka innviðagjaldið tímabundið. Ástæðan var sú að gjaldið hafi verið tekið upp með litlum fyrirvara, aukið álögur á skemmtiferðaskip verulega og meta þyrfti samkeppnisstöðu og áhrif gjaldtökunnar. Stjórnvöld fá hrós fyrir viðbrögðin.

Samtökin hafa ítrekað bent stjórnvöldum á að siglingar séu verðlagðar langt fram í tímann. Þótt að hækkunin nú virðist vera lág þá verður samanlagður kostnaður verulegur þegar hann leggst á marga farþega yfir fleiri sólarhringa. Að hringla með gjaldið líkt og nú er gert torveldar áætlanagerð og hefur fælandi áhrif á erlenda aðila. Þá hefur hækkunin enn og aftur skaðleg áhrif á orðspor og ímynd landsins.

Þetta viðurkenndu núverandi stjórnvöld þegar þau lækkuðu gjaldið í fyrra en núna sýna stjórnvöld nýtt andlit með því að fara gegn orðum sínum frá því í fyrra og hækka gjaldið með því að flokka það með krónutölugjöldum sem hækka árlega þrátt fyrir að gjaldið hafi sérstakt markmið sem er skýrt í þeim lögum sem það heyrir undir.

Að mati SAF verður ekki fallist á að gistinátta- og innviðagjaldið hækki sjálfkrafa ár frá ári einungis vegna breytinga á almennu verðlagi án sjálfstæðs mats á þörf fyrir hækkunina, áhrifum hennar eða því hvernig tekjum gjaldanna er ráðstafað.

SAF hafa ár eftir ár bent á að gjaldtöku af ferðamönnum þurfi að skoða heildstætt. Á undanförunum árum hefur verið bætt við nýjum gjöldum og eldri gjöld hækkuð, auk þess sem uppi eru áform um frekari gjaldtöku vegna aðgangs að náttúruperlum og innviðum og fyrirhuguð hækkun á VSK á aðgang að baðlónum.

Við þær aðstæður er ekki rétt að líta á hvert gjald fyrir sig heldur verður að leggja mat á samanlagða skatt- og gjaldbyrði ferðamanna og ferðapjónustufyrirtækja. Sérstaklega verður að hafa í huga að hækkun gjaldanna er ekki hlutlaus verðlagsleiðrétting. Hún hækkar kostnað ferðamanns við Íslandsferð og kemur til viðbótar öðrum fyrirhuguðum hækkunum skatta og gjalda. Slíkar hækkanir þarf að skoða útfrá samkeppnishæfni landsins. Íslensk ferðapjónusta er í samkeppni við ferðapjónustu í öðrum löndum. Það virðist oft á tíðum gleymast þegar ákvarðanir eru teknar um að hækka gjöld á atvinnugreinina.

Breytingin felur í sér fullkomið virðingarleysi fyrir raunveruleika rekstraraðila í ferðapjónustu

Verði gistináttaskattur og innviðagjald felld undir hækkun krónutölugjalda ár hvert er rekstraraðilum í ferðapjónustu sýnt fullkomið virðingarleysi. Samtök ferðapjónustunnar hafa árum saman, aftur og aftur, bent ráðuneytum og nefndum Alþingis á nauðsyn þess að hafa fyrirvara á gjalda og skattabreytingum á ferðapjónustu þar sem eðli atvinnugreinarinnar er að selja 12-18 mánuði fram í tímann (sjá nánar í kafla 4.f hér að neðan).

Ráðherrar og alþingismenn hafa ítrekað sagst skilja mikilvægi þessa. Þrátt fyrir það er nú farið fram með fyrirvaralausla eðlisbreytingu á gistináttaskatti og innviðagjaldi sem felur í sér að framvegis muni þessir tveir skattar taka hækkun 1. janúar ár hvert eftir einhverri prósentu sem fjármálaráðuneytið ákveður og birtir í frumvarpi í september. Sú prósentu getur svo tekið breytingum í meðförum Alþingis þannig að engin víska er fyrir upphæð hækkunarinnar og nýrri upphæð skattanna fyrr en fjárlagafrumvarp er afgreitt 2-3 vikum áður en hún á að taka gildi. Það er hinn raunverulegi viðskiptalegi fyrirvari sem bandormurinn boðar, á hverju ári héðan í frá.

Raunveruleiki ferðapjónustufyrirtækja er að verð eru gefin út og samningar gerðir mörgum mánuðum fyrr. Þetta vita ráðherrar og þingmenn eftir ítrekuð samtöl, fundi, greinaskrif og umsagnir um opinber mál undanfarin ár. Verði þessi breyting að lögum þrátt fyrir þá vitneskju er því ljóst að þingheimur ber enga virðingu fyrir rekstraraðilum í ferðapjónustu.

Umfang breytinganna verður einnig að setja í samhengi við afkomu ferðapjónustunnar. Samkvæmt greiningu SAF eru þær skattabreytingar sem fyrirhugaðar eru í fjárlagafrumvarpinu og tengdum málum og snerta ferðapjónustu beint eða óbeint áætlaðar um 10,6 ma.kr. Til samanburðar nam hagnaður ferðapjónustunnar í heild um 20 ma.kr. árið 2024 og hagnaðarhlutfallið um 2,1%. Þótt einstakar ráðstafanir séu ólíkar í eðli sínu sýnir þessi samanburður hversu mikilvægt er að meta samanlögð áhrif þeirra en ekki líta á hverja hækkun einangrað.

Við mat á áhrifum einstakra breytinga verður jafnframt að horfa til þeirrar heildaraukningar á skatt- og gjaldbyrði sem ferðapjónustan stendur frammi fyrir. Samhliða þeim breytingum sem lagðar eru til í bandorminum er gert ráð fyrir nýju náttúru- og innviðagjaldi, hækkun virðisaukaskatts á aðgang að baðlónum, verulegri hækkun kílómetragjalds, hækkun gistináttaskatts og innviðagjalds, auk hækkunar áfengisgjalds og bifreiðagjalds. Hér er því ekki um eina einangraða skattabreytingu að ræða heldur samansafn nýrra og aukinna álaga sem leggjast samtímis á ferðamenn og ferðapjónustufyrirtæki. Áhrif einstakra breytinga verða því ekki metin með fullnægjandi hætti nema tekið sé tillit til samanlagðra áhrifa þeirra á verðlag, eftirspurn, fjárfestingu og samkeppnishæfni Íslands sem ferðamannastaðar.

SAF mótmæla harðlega fyrirhugaðri hækkun gistináttaskatts og innviðagjalds. Undir engum kringumstæðum má flokka þau með öðrum krónutölugjöldum í bandorminum. Almenn verðlagsuppfærsla ætti ekki að koma í stað sjálfstæðs mats á þörf fyrir hækkun, áhrifum hennar og ráðstöfun teknanna.

2. Skattahækkanir hafa áhrif á hegðun og verðmætasköpun

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir 5,2% hækkun ýmissa krónutölugjalda, þ.m.t. kolefnisgjalds, bifreiðagjalds, áfengisgjaldsins og eins og áður hefur verið farið yfir, gistináttaskatts og innviðagjalds. Hækkunin er í samræmi við verðlagsforsendur fjárlagafrumvarpsins. Í greinargerð frumvarpsins kemur fram að þessar breytingar muni óhjákvæmilega hafa áhrif til hækkunar á vísitölu neysluverðs og eru bein áhrif á vísitöluna áætluð 0,28%.

Ef síðustu tíu fjárlögum eru skoðuð þá er það ekki algild regla að hækka krónutölugjöldin miðað við verðlagsforsendur fjárlagafrumvarpsins. Það er heldur undantekning en meginregla. Þau frumvörp sem skera sig helst úr er frumvarpið í ár, í fyrra og fyrir árið 2023. Þegar helsta markmið stjórnvalda er að halda verðbólgu niðri þá er það sérstök nálgun að hækka krónutölugjöldin með þessum hætti. Stjórnvöld eiga að leiða með skýru fordæmi og halda aftur af gjaldskrárhækkunum til að stuðla að verðstöðugleika. Stjórnvöld ættu frekar að fara þá nálgun sem stjórnvöld hafa oftast en ekki farið sl. ár, þ.e. er að hækka krónutölugjöldin ekki umfram 2,5% verðbólgu markmið Seðlabanka Íslands en ekki hækka gjöld umfram verðbólgu markmið sem á endanum mun ýta undir aukna verðbólgu.

SAF benda jafnframt á að almenn verðlagsuppfærsla krónutölugjalda felur meðal annars í sér hækkun áfengisgjalds. Sú hækkun hefur bein áhrif á rekstur veitingastaða, hótela og annarra fyrirtækja í ferðaþjónustu og kemur til viðbótar öðrum kostnaðarhækkunum sem þau verða fyrir samkvæmt frumvarpinu.

Bandormurinn sjálfur gerir ráð fyrir að fyrirtæki og neytendur bregðist við verðhækkunum. Það sé ekki hægt að ganga út frá því að hækkun skatta og gjalda skili sér óbreytt í auknum tekjum ríkissjóðs án áhrifa á eftirspurn, neyslu, fjárfestingu og verðlag og gerir bandormurinn ráð fyrir að krónutöluhækkunin muni draga úr eftirspurn.

SAF leggjast gegn því krónutölugjöldin hækki miðað við verðlagsforsendur fjárlagafrumvarpsins. Nær væri að falla frá hækkuninni en ef það á að hækka gjöldin þá krefjast samtökin þess að stjórnvöld hækki þau ekki umfram verðbólgu markmið Seðlabanka Íslands.

3. Veruleg hækkun kílómetragjalds

Sérstaka athygli vekur hækkun kílómetragjalds. Um síðustu áramót var gerð umfangsmikil kerfisbreyting á skattlagningu ökutækja og eldsneytis þegar kílómetragjald var tekið upp á öll ökutæki. Kerfið var meðal annars kynnt sem leið til að tryggja stöðugri og fyrirsjáanlegri tekjustofna vegna notkunar ökutækja og fjármögnunar vegakerfisins. Nú, áður en fyrsta heila rekstrarári hins nýja kerfis er lokið, er lagt til að gjaldið hækki um 15,9%. Hækkunin er langt umfram almenna verðlagsuppfærslu krónutöluskatta.

Hér er ekki aðeins um að ræða almenna verðlagsuppfærslu heldur sérstaka og verulega skattahækkun sem kemur til viðbótar öðrum skatt- og gjaldahækkunum sem lagðar eru til á ferðaþjónustuna. Samkvæmt frumvarpinu hækkar kílómetragjald á ökutæki allt að 3.500 kg úr 6,95 kr. í 8,05 kr. á hvern ekinna kílómetra, eða um 15,9%. Hækkunin er því meira en þrefalt meiri en sú 5,2% almenna verðlagsuppfærsla sem lögð er til á ýmis önnur krónutölugjöld. Viðbótarhækkun kílómetragjaldsins er ein og sér talin skila ríkissjóði um 4 ma.kr. í auknar tekjur.

Hækkunin kemur sérstaklega illa við íslenska ferðaþjónustu. Bílaleigubílar með ferðamenn eru stór hluti þeirra ökutækja sem ekið er mikið hér á landi. Um 64% erlendra ferðamanna sem komu til landsins árið 2024 völdu bílaleigubíl sem aðalferðamáta á Íslandi. Út frá fjölda bílaleigubíla og upplýsingum um akstur þeirra bendir greining jafnframt til þess að viðskiptavinir bílaleiga muni greiða um 1,1 ma.kr. aukalega á ári vegna fyrirhugaðrar hækkunar kílómetragjaldsins.

Þetta skiptir miklu fyrir samkeppnishæfni Íslands sem ferðamannastaðar. Erlendir ferðamenn bera saman heildarkostnað við ferð til Íslands við kostnað við ferð til annarra landa.

Fyrir stóran hluta þeirra er bílaleigubíll lykilþáttur Íslandsferðarinnar og kostnaður við akstur hefur því bein áhrif á ferðakostnaðinn. Hækkun kílómetragjaldsins bætist við hátt almennt verðlag hér á landi, hækkun annarra gjalda á ökutæki og aðrar skattahækkunarir sem fyrirhugaðar eru á ferðapjónustu. Slík þróun veikir samkeppnisstöðu Íslands gagnvart öðrum áfangastöðum.

Mikilvægt er að hafa í huga að kílómetragjaldið leggst sérstaklega þungt á þá ferðamenn sem ferðast víða um landið. Gjaldið ræðst af ekinni vegalengd og því hækkar kostnaður ferðamanns eftir því sem lengra er haldið frá upphafsstað. Hækkunin getur þannig haft öfug áhrif við markmið stjórnvalda um að dreifa ferðamönnum betur um landið, styrkja ferðapjónustu utan höfuðborgarsvæðisins og stuðla að heilsársrekstri. Ferðamaður sem ekur frá Keflavík til Austurlands, Norðurlands eða Vestfjarða greiðir mun meira í kílómetragjald en sá sem heldur sig á suðvesturhorni landsins. Með hækkun gjaldsins er því í reynd verið að auka kostnað við að ferðast um landið. Þá leggst hækkunin hlutfallslega þyngra á bílaleiguverð utan háannar, þegar leiguverð er almennt lægra en kílómetragjaldið það sama á hvern einn kílómetra. Hækkunin getur því einnig unnið gegn markmiðum um minni árstíðarsveiflu í ferðapjónustu. Þetta samræmist illa því markmiði Atvinnustefnu Íslands að stuðla að uppbyggingu um land allt, nýjum atvinnutækifærum og jákvæðri byggðapróun.

Þessi þróun samræmist illa sjónarmiðum um fyrirsjáanleika og stöðugleika í rekstrarumhverfi fyrirtækja. Ferðapjónustufyrirtæki þurfa að verðleggja þjónustu, gera samninga og skipuleggja rekstur langt fram í tímann. Bílaleigur selja jafnframt þjónustu í gegnum erlenda söluaðila og ferðaskrifstofur þar sem verð er iðulega ákveðið löngu áður en þjónustan er veitt. Þegar gjöld eru hækkuð verulega með skömmum fyrirvara geta fyrirtæki sjaldnast velt kostnaðinum út í verð og verða því sjálf að taka hækkunina á sig.

Tekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldneyti eru nú þegar hærri en útgjöld til vegamála. Þetta vekur upp spurningar á nauðsyn þess að leggja sérstakan 4. ma.kr. viðbótarhækkun á notendur ökutækja svo skömmu eftir upptöku hins nýja kerfis.

Hækkun kílómetragjaldsins verður heldur ekki skoðuð einangruð. Í sama frumvarpi er jafnframt gert ráð fyrir hækkun bifreiðagjalds og kolefnisgjalds auk annarra skatta- og gjaldahækkana. Fyrir ferðapjónustufyrirtæki með umfangsmikinn ökutækjarekstur munu þessar breytingar samanlagt hafa mikil áhrif á rekstrarkostnað, fjárfestingargetu og samkeppnishæfni.

SAF leggja því til að fallið verði frá fyrirhugaðri 15,9% hækkun kílómetragjalds. Að mati samtakanna er ekki réttlætanlegt að ráðast í svo bratta hækkun á gjaldi sem var tekið upp fyrir innan við ári síðan, áður en full reynsla er komin á kerfið og án þess að heildstætt mat liggi fyrir á áhrifum þess á bílaleigur, ferðapjónustu og samkeppnishæfni Íslands sem ferðamannastaðar.

4. VSK á baðlón – úr 11% í 24%

SAF leggjast alfarið gegn 39. gr. frumvarpsins þar sem lagt er til að aðgangseyrir að baðhúsum, baðstöðum, gufubaðsstofum og heilsulindum falli ekki lengur undir 11% skatthlutfall virðisaukaskatts. Verði breytingin samþykkt færist starfsemin í almennt 24% skatthlutfall.

Að mati samtakanna liggur ekki fyrir fullnægjandi mat á efnahagslegum og samfélagslegum áhrifum breytingarinnar á rekstraraðila baðlóna sjálfa, ferðapjónustu, fjárfestingar, atvinnu- og byggðapróun. Það er sérstaklega varhugavert í ljósi umfangs breytingarinnar og þess að áhrif hennar ná langt út fyrir rekstur þeirra fyrirtækja sem hún beinist að.

a) Baðlón eru mikilvægur hluti af sérstöðu Íslands sem áfangastaðar

Í bandorminum er vísað til þess að skattaleg meðferð baðlóna og sambærilegra bað- og slökunarþjónusta sé ekki samræmd í nágrannaríkjum okkar. SAF telja þann samanburð ekki gefa rétta mynd af stöðu baðlóna innan íslenskrar ferðapjónustu.

Baðlón eru ein helsta sérstaða íslenskrar ferðapjónustu og fékk íslensk baðmenning stöðu á heimsminjaskrá UNESCO á síðasta ári, sem hefur enn aukið vægi hennar í ímynd og aðdráttarafli áfangastaðarins. Baðlón eru ekki jaðarstarfsemi innan íslenskrar ferðapjónustu eins og gildir um nær öll nágrannaríki. Þau hafa á undanförunum árum orðið einn sýnilegasti hluti af upplifun Íslands sem áfangastaðar og mikilvægir ferðamannaseglar víða um land.

Árið 2024 heimsóttu um 54% erlendra gesta baðlón á ferð sinni um Ísland.¹ Baðlónastarfsemi í ferðapjónustu á Íslandi er því ekki sambærileg við tilfallandi bað- og slökunarþjónustu í nágrannaríkjum.

Við samanburð á skattlagningu milli landa er því ekki eðlilegt að bera saman í hvaða þrepi slík þjónusta er á Norðurlöndunum. Réttara væri að horfa til skattalegrar meðferðar þeirrar afþreyingar og upplifunar sem einkennir viðkomandi áfangastað. Sem dæmi má nefna að aðgangur að skíðasvæðum í Austurríki er í 10% skatthlutfalli.

Breytingin vekur því einnig upp spurningar um samræmi innanlands. Sundlaugar og ýmis önnur heilsu- og líkamsræktarþjónusta sæta annarri skattalegri meðferð. SAF telja að áður en afmörkuð tegund baðmenningar er færð í almennt skatthlutfall þurfi að liggja fyrir skýr og málefnaleg rök fyrir þeirri aðgreiningu og mat á áhrifum hennar á samkeppni.

SAF gera jafnframt athugasemd við að lægra virðisaukaskattsþrep ferðapjónustu sé sett fram sem svokallaður skattastyrkur. Það er pólitísk ákvörðun hvaða þjónusta fellur undir almennt eða lægra skatthlutfall. Lægra þrep ferðapjónustu hefur um langt skeið verið liður í því að tryggja samkeppnishæfni útflutningsgreinar sem starfar á alþjóðlegum markaði. Það er því ekki sjálfgefið að 24% skatthlutfall sé hlutlaus grunnstaða en 11% þrepið sérstök ívilnun. Aðrar útflutningsgreinar á Íslandi, útflutningur á áli og fiski eru réttilega ekki í virðisaukaskattkerfinu. Þess ber að geta að flest ríki Evrópu beita lægra virðisaukaskattsþrepi á tiltekna mikilvæga þætti ferðapjónustu, svo sem gistingu og veitingaþjónustu, og í sumum tilvikum einnig á afþreyingu sem hefur sérstakt vægi fyrir viðkomandi áfangastað, líkt og gert er hér á landi með baðlón. Danmörk sker sig þar úr innan ESB þar sem þar er almennt ekki beitt lægra virðisaukaskattsþrepi.

SAF benda á að upphæðir svokallaðra skattastyrkja eru ekki niðurstaða raunverulegs áhrifamats á afleiðingum hækkunar úr lægra þrepi virðisaukaskatts í efra þrep. Þvert á móti sýna reynsla og rannsóknir annarra Evrópuríkja að neikvæð eftirspurnaráhrif slíkrar hækkunar á ferðapjónustu leiða til þess að væntar skatttekjur skv. skattastyrkjaútreikningi skila sér ekki í ríkissjóð. Þessi reynsla breytinga á virðisaukaskatti í Evrópu er sambærileg niðurstöðum þjóðhagsmóðels með ferðapjónustugeira um slíka breytingu hér á landi.

b) Verðhækkun hefur áhrif á eftirspurn

Í umfjöllun frumvarpsins um hækkun á krónutölugjöldum kemur fram að hækkunir muni draga úr eftirspurn. Ekki verður hins vegar ráðið af birtu tekjumati vegna hækkunar virðisaukaskatts á baðlón hvaða forsendur eru lagðar til grundvallar um verðáhrif og eftirspurn. SAF telja nauðsynlegt að þær forsendur verði birtar.

Ferðamenn, líkt og neytendur, bregðast við verði. Þeir bera saman áfangastaði, heildarkostnað ferðar og verð einstakra þátta hennar. Hækkun virðisaukaskatts úr 11% í 24% getur, verði henni velt út í verð, leitt til verulegrar hækkunar á verði þjónustunnar. Einfalt áhrifamat sem gerir ráð fyrir óbreyttum skattstofni er ekki fullnægjandi áhrifamat. Áhrifamat verður að taka tillit til verðteygni eftirspurnar, breytingar á neyslu, umsvifa og áhrifa á aðra

SAF fengu Hagrannsóknir sf. til að leggja mat á áhrif þess að hækka virðisaukaskatt á einkennandi greinar ferðapjónustu úr 11% í 24%. [Niðurstöður greiningarinnar](https://www.ferdamalastofa.is/is/rannsoknir/ferdaveniur-erlendra-ferdamanna/ferdamenn-a-islendi-2024)² er sú að hækkun virðisaukaskatts mun veikja greinina og stöðu hennar í alþjóðlegri samkeppni um komur erlendra ferðamanna. Þar sem ferðamenn meta ávinning sinn af Íslandsferð sem einn pakka má gera ráð fyrir að jafnframt verði samdráttur í heildarfjölda ferðamanna til landsins miðað við það sem ella hefði orðið.

¹ Samkvæmt könnun Ferðamálastofu meðal erlendra ferðamanna 2024.

<https://www.ferdamalastofa.is/is/rannsoknir/ferdaveniur-erlendra-ferdamanna/ferdamenn-a-islendi-2024>

² Um áhrif hækkana á hlutfalli virðisaukaskatts á ferðapjónustugreinar, <https://www.saf.is/wp-content/uploads/2024/05/Ahrif-haekkana-a-VSK-hlutfalli-a-ferdathjonustu-mai-2024.pdf>

Hækkun virðisaukaskattshlutfallsins á ferðapjónustu mun því samkvæmt greiningu Hagrannsóknna sf. minnka veltu í ferðapjónustu, veikja samkeppnisstöðu og draga úr vexti atvinnugreinarinnar á komandi árum. Jafnframt munu skatttekjur ríkissjóðs aukast minna en nemur hækkun virðisaukaskattshlutfallsins og ef til vill lækka þær í framtíðinni miðað við það sem hefði að öðrum kosti orðið. Alþjóðlegar rannsóknir staðfesta þessi áhrif hækkunar virðisaukaskattshlutfalls á ferðapjónustu.

Áhrifin einskorast ekki við baðlónin. Gestir sem sækja baðlón kaupa gjarnan gistingu, veitingar, verslun, samgöngur og aðra afþreyingu á sama svæði. Baðlón geta þannig haft áhrif hvort gestur velur að heimsækja tiltekið svæði, hversu lengi hann dvelur og hversu mikla þjónustu hann kaupir.

Áhrif þessa geta komið hvað verst við Austurland, Norðurland og aðra landshluta fjarri stærstu komugátt landsins. Þegar heildarkostnaður ferðar hækkar eru það iðulega fjarlægari áfangastaðirnir sem detta fyrst út úr ferðaáætluninni. Þar getur sterk heilsársafþreying orðið ástæða fyrir gest til að ferðast lengra, gista eina nótt til viðbótar, borða á veitingastað eða nýta aðra þjónustu.

Hærra verð getur að sama skapi leitt til þess að ferðamaður dvelji skemur, kaupi færri afþreyingar eða verji minna í aðra þjónustu. Hækkunin getur þannig rýrt þann skattstofn sem henni er ætlað að afla aukinna tekna af.

c) Fjárfesting og virðisikeðja nærsamfélagsins

SAF telja sérstaklega mikilvægt að horft verði til þess hversu fjármagnsfrek starfsemi baðlóna er. Slík uppbygging krefst langtímaáætlana, fjármögnunar, hönnunar, framkvæmda, ráðninga og samninga til margra ára.

Fjárfestingarákvarðanir hafa verið teknar á grundvelli ákveðinna skattalegra og rekstrarlegra forsenda. Þegar þeim er breytt eftir að fjárfesting hefur átt sér stað eykst áhætta þeirrar fjárfestingar. Áhrifin snúa því ekki aðeins að næsta uppbyggingaráfanga. Hærri skattbyrði getur einnig skert getu fyrirtækja til að standa undir fjármögnun framkvæmda sem þegar hefur verið ráðist í og frekari uppbyggingar.

Við Jarðböðin við Mývatn hefur verið ráðist í tæplega 4.000 fermetra nýbyggingu sem tók 38 mánuði í framkvæmd. Aðstaðan stækkar um 35%, byggt hefur verið starfsmannahúsnæði og eftir stækkun er gert ráð fyrir um 35 heilsársstörfum og um 65 starfsmönnum yfir sumarið. Fjárfestingin og fjármögnun hennar hafi verið ákveðin á grundvelli þess skattalega umhverfis sem gildi þegar ákvörðunin var tekin.

Skógarböðin standa nú í átta milljarða króna fjárfestingu á svæðinu, meðal annars í hótelluppbyggingu. Skattaleg breyting sem þessi hefur óumflýjanlega áhrif á áframhaldandi uppbyggingu. Rekstrarhagnaður baðlónsins á nýttast til þeirrar uppbyggingar og félagið m.a. sett sér sjö ára arðgreiðslubann. Samdráttur í tekjum getur því dregið úr fjármunum sem ætlaðir eru til frekari fjárfestinga og atvinnusköpunar á svæðinu.

Þá þarf einnig að horfa til fjárfestinga sveitarfélaga í innviðum og þjónustu vegna uppbyggingarinnar, sem byggja á væntingum um áframhaldandi rekstur og atvinnusköpun á svæðinu.

Virðisikeðjan nær jafnframt lengra en til hefðbundinna ferðapjónustufyrirtækja. Uppbygging og rekstur baðlóna skapar verkefni fyrir byggingariðnað, hönnuði, arkitekta, iðnaðarmenn, matvælaframleiðendur, bændur, viðhaldsaðila og sérfræðiþjónustu. Minni fjárfestingargeta baðlóna getur því haft áhrif langt út fyrir rekstur þeirra sjálfra.

Hækkunin getur jafnframt haft áhrif á viðhald, endurbætur og frekari þróun núverandi staða. Þegar það dregst úr tekjur rekstraraðila eru það gjarnan ný verkefni, framkvæmdir, ráðningar eða þjónustupróun sem frestast fyrst.

Það er því ekki nægilegt að meta aðeins þær beinu skatttekjur sem breytingunni er ætlað að skila. Einnig þarf að meta hvaða fjárfestingar verða ekki ráðist í, hvaða störf verða ekki til og hvaða afleiðu verðmæti glatast.

d) Áhrif á heilsársrekstur, störf og byggðapróun

Áhrif skattabreytinga geta verið mismunandi eftir staðsetningu fyrirtækja. Fyrirtæki á landsbyggðinni búa við fámennari heimamarkað, lengri vegalengdir og meiri árstíðarsveiflu en fyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu. Fyrir þau geta lægri tekjur yfir veikustu mánuðina ráðið því hvort hægt sé að halda opnu allt árið og bjóða starfsfólki heilsársstörf.

Velflest baðlón eru staðsett utan atvinnusvæðis höfuðborgarsvæðisins. Baðlónin eru sérstaklega mikilvæg í ljósi þess að oft og tíðum eru þau staðsett á svæðum þar sem framboð annarrar afþreyingar er takmarkað, sér í lagi utan háannar. Baðlónin styðja því stefnu stjórnvalda um „allt Ísland allt árið“ og sem öflugir seglar hvetja þau ferðamenn til að heimsækja fleiri svæði víðsvegar um landið.

VÖK Baths á Austurlandi er skýrt dæmi. Þar var tap á rekstri í fimm mánuði ársins 2025. Fyrirtækið telur að verði virðisaukaskatturinn hækkaður í 24% geti taprekstur náð til sjö mánaða ársins og að þá þurfi að taka til alvarlegrar skoðunar hvort loka eigi staðnum í a.m.k. fjóra erfiðustu mánuðina. Hjá fyrirtækinu eru 16 heilsársstörf.

Sambærileg sögu er að segja frá Sjóböðunum á Húsavík. Þau hafa frá opnun árið 2018 haldið úti starfsemi allt árið, þrátt fyrir neikvæðan rekstur yfir köldustu vetrarmánuðina, með það markmið að styrkja Húsavík sem heilsársafangastað og auka ferðabjónustu utan háannar.

Í dag er erfitt fyrir baðlón sem eru fjær höfuðborgarsvæðinu eða hafa nýhafið starfsemi að halda starfsemi sinni gangandi utan háannar en ef af hækkuninni verður þá mun það reynast enn erfiðara.

Heilsársrekstur skiptir byggðapróun verulega máli. Hann gerir fyrirtækjum kleift að halda starfsfólki í vinnu árið í kring, byggja upp þekkingu og skapa stöðug störf í samfélögum þar sem atvinnulíf er að öðru leyti árstíðabundið. Ef fyrirtæki lokar yfir vetur eða dregur úr starfsemi tapast jafnframt þjónusta sem heimamenn nýta og áfangastaðurinn verður veikari utan háannar. Heilsársafþreying skapar forsendur fyrir fleiri gistinóttum, styrkir rekstrargrundvöll veitingastaða, verslana og annarrar þjónustu. Þannig getur ein fjárfesting orðið forsenda þeirrar næstu. Sama keðjuverkun fer hins vegar af stað í hina áttina ef heilsársstarfsemi dregst saman og með neikvæðum áhrifum á alla virðis_keðju ferðabjónustunnar á svæðinu.

e) Íslendingar nýta líka baðlónin

Virðisaukaskattur er neysluskattur. Mun fyrirhuguð hækkun virðisaukaskatts leggjast jafn á erlenda sem innlenda ferðamenn. Baðlón og jarðböð eru nefnilega mikið nýtt af Íslendingum. Í ferðavenjukönnun Ferðamálastofu fyrir árið 2025 kom fram að 55% landsmanna sem greiddu fyrir afþreyingu í innanlandsferðum nýttu sund eða jarðböð. Þá sögðu 22% þeirra sem fóru í dagsferðir að ein helsta ástæða ferðarinnar hefði verið sund, baðlón eða sjósund.³ Tölur einstakra baðlóna sýna jafnframt mikla innlenda notkun. Skógarböðin hafa nefnt að Íslenskir gestir séu um 60–70% af heildarfjölda gesta, hjá Vök Baths um 40% og þá eru Sjóböðin á Húsavík með um 1.100 árskortshafa. Fjöldi fólks hjá Skógarböðunum og Vök Baths eru einnig með árskort. Hækkun virðisaukaskattsins leggst því einnig á íslensk heimili og heimamenn og getur haft áhrif á aðgengi þeirra að þjónustu sem hefur orðið hluti af daglegum lífsgæðum, sérstakleg á landsbyggðinni þar sem getur verið skortur á afþreyingu.

f) Fyrirvari og traust

Fyrirvari er grundvallarforsenda í rekstri ferðabjónustufyrirtækja. Ferðir eru skipulagðar, verðlagðar og seldar með löngum fyrirvara og fyrirtæki hafa því oft skuldbundið sig um verð gagnvart viðskiptavinum áður en þjónustan er veitt. Hækkanir skatta og gjalda eða ný gjaldtaka með skömmum fyrirvara hafa áhrif á alla virðis_keðjuna. Þegar ekki er unnt að breyta umsömdum verði lendir kostnaðurinn á íslenskum fyrirtækjum. SAF hafa ítrekað bent á að stjórnvöld verði að tryggja nægan fyrirvara og raunhæfan aðlögunartíma svo fyrirtæki geti tekið tillit til breytinganna við verðlagningu, samningagerð og áætlanir

³ <https://www.ferdamalastofa.is/is/um-ferdamalastofu/frettir/ferdavenjur-islendinga-2025-og-ferdaaform-2026>

um rekstur og fjárfestingar. Þess þarf að gæta við skatta- og gjaldabreytinga og setningu nýrra gjalda vegna fjárlaga ársins 2027.

Umræða stjórnvalda um fyrirætlanir kemur ekki í stað samþykktar löggjafar. Fyrirtækin þurf að vita endanlegt umfang breytinga og gildistöku þeirra til að geta tekið tillit til þeirra við verðlagningu, samningagerð og áætlanir um rekstur og fjárfestingar. Fyrirvari verður því að vera byggður á löggjöfinni sjálfri þ.e. að taka gildi þegar löggjöfin hefur verið samþykkt. Eðlilegast væri að löggjafinn tryggði slíkan fyrirvara með sérstöku gildistökuákvæði í frumvarpinu, þannig að breytingarnar sem tækju ekki gildi fyrr en að ári liðnu frá samþykkt frumvarpsins.

Það er góð áminning fyrir núverandi stjórnvöld að þegar ferðapjónusta kom í heild inn í virðisaukaskattskerfið voru lög þess efnis samþykkt í desember 2014. Breytingin tók hins vegar ekki gildi fyrr en 1. janúar 2016 sbr. lög nr. 124/2014. Atvinnugreinin fékk því eitt ár til að undirbúa sig fyrir skattahækkunina. Tekið var sérstaklega fram í nefndarátliti efnahags- og viðskiptanefndar; *Til þess að nægilegt rými skapist til að takast á við breytingarnar gerir meiri hlutinn ráð fyrir að þær taki gildi 1. janúar 2016.*⁴

Ef það á að ráðast í þvingjandi skattalagabreytingar á ferðapjónustuna þá er rétt að atvinnugreinin fái tíma til að aðlagast og láta allar breytingar taka gildi ári eftir að þær eru samþykktar.

g) Fyrirhuguð hækkun gengur gegn markmiðum atvinnustefnu stjórnvalda

Í Atvinnustefnu Íslands hafa stjórnvöld sett sér markmið um að auka verðmætasköpun, uppbyggingu um land allt, fjárfestingu, framleiðni og alþjóðlega samkeppnishæfni. Starfsemi og uppbygging baðlóna fellur að öllum þessum markmiðum. Þau eru fjárfestingarfrek starfsemi, skapa heilsársstörf, byggja upp nýja áfangastaði með sterkum seglum og styðja við útflutningstekjur og verðmætasköpun í nærsamfélögum.

Að mati SAF er því ósamræmi fólgið í því að stjórnvöld kalli annars vegar eftir aukinni fjárfestingu og verðmætasköpun en breyti hins vegar skattalegum forsendum þeirrar starfsemi sem þegar hefur fjárfest og byggt upp á grundvelli þeirra markmiða. Þá er ljóst að hækkun VSK á baðlón mun draga úr verðmætasköpun, draga úr möguleikum fyrirtækja til að auka framleiðni, draga úr fjárfestingu og draga úr samkeppnishæfni.

Stjórnvöld þverbrjóta því markmið sinnar eigin atvinnustefnu með hækkun VSK á baðlón. Velflest baðlón landsins eru staðsett á landsbyggðinni og með þessari breytingu verður landsbyggðin hvað verst fyrir aukinni gjalddöku sömuleiðis. Segja má að uppbygging ferðapjónustu hefur verið ein stærsta og árangursríkasta byggðaraðgerð síðustu ára þar sem hún hefur stuðlað að jákvæðri byggðapróun um land allt. Fyrirhuguð áform stjórnvalda leggja stein í götu þeirrar vegferðar.

h) Hvað hafa forsvarsmenn ríkisstjórnarinnar sagt um hækkun VSK á ferðapjónustuna?

Á blaðamannafundi við myndun ríkisstjórnarinnar 21. desember 2024 sögðu utanríkisráðherra Íslands, Þorgerður Katrín Gunnarsdóttir og forsætisráðherra Íslands, Krístrún Frostadóttir þetta um hækkun virðisaukaskatts á ferðapjónustu:

Þorgerður Katrín Gunnarsdóttir:

„Ég vil taka það fram að við ætlum ekki að hækka tekjuskatta á fólk, við ætlum ekki að hækka skatta á lögaðila, við ætlum ekki að hækka fjármagnstekjuskatta og við ætlum ekki að hækka virðisaukaskatt á ferðapjónustu.“⁵

⁴ <https://www.althingi.is/altext/144/s/0620.html>

⁵ Heimild: RÚV, fréttavakt í beinni af blaðamannafundinum, 21.12.2024 kl. 13:25, „Ný ríkisstjórn kynnt á blaðamannafundi“ (Þorgerður Anna Gunnarsdóttir og Ragnar Jón Hrólfsón). Upptaka af fundinum er aðgengileg í spilara RÚV.

Kristrún Frostadóttir:

„Varðandi ferðapjónustuna ... leggjum við sérstaka áherslu á það, eins og þorgerður Katrín sagði, að það stendur ekki til að fara í hækkun á virðisaukaskatti og það stendur ekki til að fara í breytingar á þeim gjalda og skattstofnum sem þegar eru til staðar í ferðapjónustunni, heldur höfum við, eins og ferðapjónustan hefur sjálf kallað eftir, að fara í gjaldtöku í tengslum við aðgangsstýringu.“⁶

Það er mikilvægt að fyrirtæki geti treyst á að yfirlýsingar stjórnvalda standi. Formenn ríkisstjórnarflokkanna gáfu rekstraraðilum í ferðapjónustu skýrt loforð við kynningu á stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar. Með hækkun VSK á baðlón er þetta loforð svikið. Það er ekki eðlilegt eða lítilvægt að ráðherrar svíki skýr og opinber loforð til atvinnugreinar með þessum hætti. Það er ekki hægt að ætlast til að atvinnurekendur starfi við þær aðstæður. Ljóst er að þegar forsvarsfólk ríkisstjórnar gengur fram með þeim hætti þverbrýtur það traust atvinnugreinarinnar á stjórnvöldum, sem hefur alvarleg áhrif á nauðsynlegt samstarf um önnur óskyld mál. Ef rekstraraðilar í ferðapjónustu geta ekki treyst svo skýrum og opinberum yfirlýsingum sem gefnar eru við kynningu á stefnu ríkisstjórnarinnar, hverju er þá hægt að treysta?

SAF hélt fund á Berjaya Reykjavík Natura Hótelinu miðvikudaginn 22. maí 2024 með yfirskriftinni Ferðapjónustan og vaskurinn.⁷ Á þeim fundi mætti fyrir hönd Samfylkingarinnar núverandi umhverfis-, orku- og loftslagsráðherra. Á fundinum sagði Jóhann Páll Jóhannsson þáverandi þingmaður Samfylkingarinnar og núverandi ráðherra:

„Ég held að það sé almennt mjög mikilvægt að ítarlegt áhrifamat fari fram. Ég tók einmitt eftir því að í ferðamálastefnunni [sem þá lá frammi í þinginu] að um það bil þriðjungur aðgerðanna lúti með einhverjum hætti að rannsóknum og greiningum á þessari atvinnugrein. Maður saknar þess oft þegar lögð eru fram lagafrumvörp að það komi þá fram ítarlegt áhrifamat, ekki bara á hagfræðilega þættinum, heldur líka á umhverfisáhrifum, samfélagslegum áhrifum og svo framvegis.“

„Af því að við erum að tala um þjóðartekjur og samkeppnishæfni, ferðapjónustan er náttúrulega eina útflutningsatvinnugreinin sem greiðir yfir höfuð einhvern virðisaukaskatt. Þetta gleymist oft.“

„Ef farið yrði með ferðapjónustuna upp í 24% þá værum við með einn hæsta virðisaukaskattinn í Evrópu.“

„Við höfum í Samfylkingunni ekki verið að horfa sérstaklega til þess núna að hækka virðisaukaskatt á ferðapjónustu. Við viljum frekar beita öðrum meðulum. Við teljum að það sé eftirsóknarvert að ferðapjónustan skili meiri tekjum til ríkisins. Það verður annars vegar gert með því að auka arðsemi og verðmætasköpun í greininni sem kallar á skýran ramma og hins vegar með því að láta ferðamenn greiða meira. Þar held ég að fari best á því að reyna að sameina aðgangs- og álagsstýringu og hins vegar gjaldtökuna.“⁸

Samtökin gera hér orð ráðherrans að sínum. Áhrifamat er mikilvægt, ferðapjónustan er eina útflutningsatvinnugreinin sem greiðir virðisaukaskatt og mikilvægt er að stækka ferðapjónustukökuna til að auka tekjur ríkisins af greininni fremur en að leggja á nýja og hærri skatta.

i) Landsamtök sveitarfélaga lýsa yfir áhyggjum af skattahækkunum á ferðapjónustu

Þrjú landshlutasamtök sveitarfélaga hafa nú lýst yfir verulegum áhyggjum af skattahækkunum á ferðapjónustu, einkum hækkun VSK á baðlón. SSNE varar við áhrifum á samkeppnishæfni, fjárfestingar, heilsársstarfsemi og atvinnusköpun á Norðurlandi eystra og kallar eftir því að byggðasjónarmið vegi þungt

⁶ Heimild: RÚV, fréttavakt 21.12.2024 kl. 14:05, svar við spurningu blaðamanns „Fyrirkomulag auðlinda í ferðapjónustu“.

⁷ <https://saf.is/2024/05/23/ferdathjonustan-og-vaskurinn/>

⁸ Heimild: Ferðapjónustan og vaskurinn. Fundur á Berjaya Reykjavík Natura Hótel, miðvikudaginn 22. maí 2024.

við skattabreytingar.⁹ SSA bendir á að hækkun VSK á baðlón geti grafið undan þegar ráðist í fjárfestingar og að hækkun kílómetragjalds leggst hlutfallslega þyngra á landsbyggðina vegna meiri vegalengda og takmarkaðri samgangna.¹⁰ SASS leggst alfarið gegn hækkun VSK á baðlón og bendir á að á Suðurlandi tengist starfsemin yfir 35 ma.kr. fjárfestingu og rúmlega 400 heilsársstörfum.¹¹ Sameiginlegur þráður í öllum þremur ályktunum er að skattahækkunir geti unnið gegn fjárfestingu, byggðapróun, heilsársferðapjónustu og atvinnuuppbyggingu utan höfuðborgarsvæðisins.

Samtökin hvetja nefndina eindregið til að kynna sér efni þessara ályktana og hlusta á þau skýru varnaðarorð sem koma frá sveitarfélögum og landshlutasamtökum um áhrif skattahækkana á atvinnu, fjárfestingu og byggðapróun.

j) Niðurstaða

Að mati SAF verður fyrirhuguð hækkun virðisaukaskatts á baðlón ekki metin sem einföld breyting á skattþrepi sem skili ríkissjóði ákveðinni fjárhæð að öðru óbreyttu.

Breytingin hefur áhrif á verð og eftirspurn. Hún getur breytt ferðamynstri og neyslu ferðamanna og áhrifin geta hríslast um alla virðisikeðju ferðapjónustunnar. Hún skerðir getu fyrirtækja sem þegar hafa ráðist í umfangsmiklar fjárfestingar til að standa undir þeim fjárfestingum og ráðast í frekari uppbyggingu. Hún getur stefnt heilsársrekstri og störfum í hættu á svæðum þar sem árstíðarsveifla er þegar mikil og hún leggst sérstaklega þungt á atvinnuuppbyggingu og nærsamfélög utan höfuðborgarsvæðisins.

Sérstaklega verður að varast að líta aðeins til væntra skatttekna miðað við óbreyttan skattstofn. Skattahækkunir hafa áhrif á hegðun. Hærra verð getur leitt til minni eftirspurnar, minni neyslu og minni fjárfestingar og þannig rýrt þann skattstofn sem hækkuninni er ætlað að sækja tekjur í.

SAF telja ekki hafa verið sýnt fram á að ávinningur ríkissjóðs af breytingunni vegi upp þessi neikvæðu áhrif. Samtökin leggja því til að fallið verði frá fyrirhugaðri hækkun virðisaukaskatts á aðgang að baðlónum úr 11% í 24%.

5. Stækkum kökuna

SAF telja að leiðin til að auka tekjur ríkissjóðs af ferðapjónustu sé ekki að skera sífellt stærri sneið af þeirri köku sem þegar er til, heldur að stækka kökuna sjálfa. Með samstilltu átaki stjórnvalda og ferðapjónustunnar sem miðar að því að stækka ferðapjónustukökuna fremur en að skera meira af henni. Það gerum við með því að efla heilsársferðapjónustu, dreifa ferðamönnum betur um landið og hvetja til lengri dvalar og meiri verðmætasköpunar á hvern gest. Slík nálgun er í samræmi við atvinnustefnu stjórnvalda um að auka framleiðni, meiri verðmætasköpun og öflugri útflutningstekjur og skilar jafnframt auknum skatttekjum til lengri tíma.

1. Leyfum ferðapjónustunni að festa rætur í stöðugu, fyrirsjáanlegu og samkeppnishæfu rekstrarumhverfi. Ef engar neikvæðar aðgerðir verða að veruleika getur ferðapjónustan vaxið sjálfbært um 2-3% á næsta ári. Slíkur vöxtur einn og sér gæti skilað samfélaginu um 3,8–5,7 ma.kr. í auknum tekjum. Rekstur fyrirtækja getur blómstrað þegar hann býr við stöðugt, fyrirsjáanlegt og samkeppnishæft umhverfi.
2. Markviss markaðssetning skilar verulegum ávinningi. Ferðapjónustan á Íslandi er í stöðugri samkeppni við aðra áfangastaði, sem gerir samstarf stjórnvalda og greinarinnar að algjöru lykilatriði. Við viljum virkja samtal um sameiginlega, markvissa markaðssókn í samræmi við markmið atvinnustefnu stjórnvalda. Ferðapjónustan setur a.m.k. 8 milljarða á móti 1 milljarði frá ríkinu í markaðherferð. Slíka herferð sjá 50 milljónir manna. Um 100.000 þeirra koma til Íslands sem ferðamenn og rúmlega 8 milljarðar skila sér til baka sem skatttekjur.

⁹ <https://www.ssne.is/is/um-ssne/frettir/haustthing-ssne-motmaelir-haekkun-virdisaukaskatts-a-badlon>

¹⁰ <https://austurbru.is/wp-content/uploads/2026/09/SSA-alyktun-haustthings-2026.pdf>

¹¹ <https://www.sass.is/frettir/sass-hafnar-skattahaekkun-a-badlon-ognar-400-heilsarsstorfum-a-sudurlandi>

3. Við þurfum að nýta betur þá fjárfestinga og innviði sem þegar eru til staðar. Stjórnvöld og atvinnugreinin þarf að vinna samkvæmt ferðamálastefnu stjórnvalda og sköpum hvata fyrir ferðamenn til að dvelja að hausti, vori og vetri og nýtum þannig fjárfestingar og innviði með betri og jafnari hætti. Fyrsta markmið væri 10% betri nýting utan háannar sem áætlað er að skili um 8,3 ma.kr. Það myndi gera það að verkum að ferðamenn myndu nýta allt Ísland, allt árið.
4. Lengri dvöl þeirra ferðamanna sem koma til landsins myndu auka tekjur ríkissjóðs. Ef 30% ferðamanna dvelja einni nótt lengur eykur það verðmætin frá sama fjölda ferðamanna um u.þ.b. 6 ma.kr.

Ferðapjónustan aflar í dag um þriðjungs útflutningstekna Íslands og skapar tugþúsundir starfa um allt land. Við hvetjum því stjórnvöld til að leggja áformaðar skattahækkanir á ferðapjónustu til hliðar og vinna með greininni að raunhæfum valkostum sem skapa meira virði og auka tekjur ríkissjóðs til lengri tíma, án þess að veikja eina mikilvægustu útflutningsgrein þjóðarinnar.

Með samstarfi, fyrirsjáanleika og markvissri sókn getum við skapað meira verðmæti, tryggt blómlega ferðapjónustu um land allt og aukið tekjur samfélagsins.

SAF leggja því áherslu á að við meðferð frumvarpsins verði litið heildstætt til þeirrar skatt- og gjaldbyrði sem lögð er á ferðapjónustuna og áhrif hennar á verðlag, eftirspurn, fjárfestingu, byggðapróun og alþjóðlega samkeppnishæfni. SAF leggja sérstaklega til að fallið verði frá hækkun gistináttaskatts og innviðagjalds og að ákvæði um hækkun virðisaukaskatts á baðlón verði fellt brott úr frumvarpinu.

Samtökin áskilja sér rétt að koma með frekari ábendingar eða athugasemdir á síðari stigum.

Virðingarfyllt,



*Jóhannes Þór Skúlason
framkvæmdastjóri Samtaka ferðapjónustunnar*