REYKJAVIK ECONOMICS

Skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar á Íslandi árið 2025



Unnið fyrir Samtök ferðaþjónustunnar og Samtök atvinnulífsins

Rekstrarár 2025 · Útgáfa nóvember 2026

Reykjavik Economics 2026

Tryggvagötu 11

101 Reykjavík

Netfang: info@reconomics.is

Sími: +354 551 66 44

Unnið fyrir Samtök ferðaþjónustunnar (SAF) og Samtök atvinnulífsins (SA)

Ljósmynd á forsíðu: © SAF, Páll Jökull Pétursson

Efnisyfirlit

Formáli 12

Inngangur og samantekt 13

Hlutdeild ferðaþjónustunnar í þjóðarbúskapnum og efnahagshorfur 13

Hagspá Alþjóðagjaldeyrissjóðsins 13

Helstu niðurstöður skattalegra áhrifa 14

Framlag ferðaþjónustu til þjóðarbúskaparins 16

Framleiðni vinnuafls í ferðaþjónustu 18

Alþjóðlegur samanburður 19

Útflutningsstoðir og ferðaþjónusta 19

Alþjóðaflugið hefur orðið fyrir áföllum á árinu 2026… 21

…en gert er ráð fyrir áframhaldandi vexti sem er tækifæri fyrir Ísland 22

Atvinnustefna stjórnvalda og ferðaþjónusta 23

Auðlindir um aldamót – atvinnustefna frá árinu 1986 23

Nýsköpun í ferðaþjónustu 24

Velta einkennandi greina ferðaþjónustunnar 25

Samkeppnisstaða og gengi krónunnar 28

Raungengi krónunnar 28

Gengisþróun nokkurra gjaldmiðla 29

Alþjóðlegur samanburður 30

Fjöldi og samsetning erlendra ferðamanna 31

Erlendir farþegar 31

Gistinætur 33

Skemmtiferðaskip og Norræna 37

Skattaleg áhrif ferðaþjónustunnar 2025 39

Skattaleg áhrif í þröngum skilningi 40

Skattaleg áhrif með útskatti virðisaukaskatts og fasteignasköttum 41

Rekstur og efnahagur greinarinnar í samanburði við viðskiptahagkerfið 43

Laun í ferðaþjónustu 44

Gervigreind og vinnumarkaðurinn 45

Sértæk gjöld sem standa utan skattalegra áhrifa 45

Skattaleg áhrif stærstu fyrirtækja í ferðaþjónustu og flugi 46
Tengd verslun og þjónusta 47
Turn Hallgrímskirkju er ekki hluti ferðaþjónustu 48
Baðlón og hagur þeirra 50
Rekstur baðlóna 50
Skattaleg áhrif baðlóna 52
Boðuð hækkun virðisaukaskatts 54
Verðteygni eftirspurnar í ferðaþjónustu – tilraunaverkefni 56
Sviðsmyndir 2027–2035 57
Næmnigreining 59
Ný gjaldtaka 2027 og áhrif hennar 61
Gjaldtökutillögur fjárlagafrumvarps 2027 61
Áfengisgjald og bifreiðagjald 63
Útlán til ferðaþjónustu 64
Hækkun bankaskatts 68
Landshlutar, fjarlægari áfangastaðir og kílómetragjald 71
Ferðaþjónusta eftir landshlutum 71
Kílómetragjald og bílaleigubílar 75
Reynslan af innviðagjaldi skemmtiferðaskipa 78
Áætlun um skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar árið 2026 78
Niðurstöður 81
Viðauki I – Aðferðafræði skattalegra áhrifa 83
Gögn og aðferð 83
Útskattur og innskattur virðisaukaskatts 85
Miðlunarstuðlar 86
Viðauki II – Skattaleg áhrif eftir undirgreinum 87
Viðauki III – Verðteygni eftirspurnar 90
Niðurstöður rannsókna 90
Teygni eftir árstíðum 92
Viðauki IV – Skatta- og gjaldaumhverfi ferðaþjónustunnar 94
Viðauki V – Skilgreiningar ÍSAT-númera einkennandi greina ferðaþjónustunnar 96
Viðauki VI – Fjöldi flugferða um Keflavíkurflugvöll 2025 og 2026 97

Viðauki VII – ETS-kerfið í flugi og staða Íslands 100
Sérlausnin frá 2023 og forsendan sem brást 100
ETS-kerfið og tengiflug um Keflavík 102
Kostnaðurinn í rekstri Icelandair 103
Áhrif á ferðaþjónustuna 104
Viðauki VIII – Virðisaukaskattskerfið og hver ber útskattinn 106
Lagagrundvöllur 106
Virðiskeðjan í jöfnum 106
Dæmi: gisting með aðföngum í almennu þrepi 107
Virðisaukaskattur er greiddur þar sem ferðamaðurinn neytir 108
Fyrirvarar 108
Viðauki IX – Rekstur og efnahagur einkennandi greina ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfisins 110
Rekstrarreikningur 110
Efnahagsreikningur 111
Kennitölur 112
Þróun 2009–2025 112
Viðauki X – Virðisaukaskattur á gistingu og veitingar og ferðamannaskattar í Evrópu 2026 115
Heimildir 117

Myndayfirlit

Mynd 1 – Hlutur ferðaþjónustu í vergri landsframleiðslu 2009–2025 – %.....16

Mynd 2 – Tekjur af erlendum ferðamönnum eftir ársfjórðungum á verðlagi 2025 – ma.kr....17

Mynd 3 – Framleiðni vinnuafls í flutningum, gisti- og veitingarekstri og hagkerfinu öllu 2008–2025 – vísitala, 2008 = 100.....18

Mynd 4 – Raunbreyting útflutningsstoða 2022–2025 og á fyrri hluta 2026 miðað við sama tíma 2025 21

Mynd 5 – Útflutningsstoðir á ári og síðustu 12 mánuði (júl. 2025 – jún. 2026) – ma.kr. á verðlagi 2025 21

Mynd 6 – Nýsköpunarfyrirtæki sem þjóna ferðaþjónustunni 25

Mynd 7 – Velta einkennandi greina ferðaþjónustunnar á föstu verðlagi, 2016–2025 og síðustu 12 mánuði (sept. 2025 – ágúst 2026) – ma.kr. á verðlagi 2025 26

Mynd 8 – Raunbreyting veltu 2025 frá 2024 27

Mynd 9 – Raunbreyting veltu jan.–ágúst 2026 frá jan.–ágúst 2025 27

Mynd 10 – Raungengi krónunnar m.v. hlutfallslegt verðlag, janúar 1980 – september 2026 – vísitala, 2015 = 100.....28

Mynd 11 – Meðalmánaðargengi Bandaríkjadals, evru og sterlingspunds gagnvart krónu, okt. 2014 – sept. 2026 – kr. á einingu.....29

Mynd 12 – Fjöldi erlendra farþega til Íslands 1949–2025.....31

Mynd 13 – Erlendir farþegar um Keflavíkurflugvöll eftir mánuðum 32

Mynd 14 – Uppsafnaður fjöldi erlendra farþega um Keflavíkurflugvöll – milljónir farþega .32

Mynd 15 – Tíu fjölmennustu þjóðerni farþega um Keflavíkurflugvöll 33

Mynd 16 – Gistinætur eftir tegund gististaðar – milljónir gistinátta.....34

Mynd 17 – Gistinætur Íslendinga og útlendinga – milljónir gistinátta 34

Mynd 18 – Gistinætur eftir landshlutum – milljónir gistinátta.....35

Mynd 19 – Gistinætur eftir mánuðum – þúsundir gistinátta.....35

Mynd 20 – Nýting hótelherbergja 36

Mynd 21 – Fjöldi herbergja og rúma á hótelum í júlí 36

Mynd 22 – Farþegar skemmtiferðaskipa og skipakomur til Reykjavíkur – farþegar / skipakomur.....37

Mynd 23 – Farþegar með Norrænu til Íslands 37

Mynd 24 – Skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar eftir liðum, 2024 og 2025 – ma.kr. á verðlagi 2025 41

Mynd 25 – Laun á mann á mánuði í einkennandi greinum ferðaþjónustunnar og meðallaun á starf í öllum greinum 2019–2025 – þús. kr. 45

Mynd 26 – Virðiskeðja ferðaþjónustu á Íslandi 49

Mynd 27 – Rekstrartekjur baðlóna 2024 og 2025 – ma.kr. 51

Mynd 28 – Skattaleg áhrif baðlóna 2024 og 2025 án fasteignagjalda og virðisaukaskatts – ma.kr. á verðlagi 2025 53

Mynd 29 – Virðisaukaskattur á gistingu og veitingar í Evrópu 2026 55

Mynd 30 – Neysla erlendra ferðamanna eftir sviðsmyndum 2025–2035 – ma.kr. á verðlagi 2025 58

Mynd 31 – Tekjur hins opinbera af erlendum ferðamönnum eftir sviðsmyndum 2025–2035 – ma.kr. á verðlagi 2025 58

Mynd 32 – Nettótekjur ríkisins og tapaðar útflutningstekjur á fullu áhrifaári eftir verðteygni – ma.kr. 59

Mynd 33 – Útlán kerfislega mikilvægra banka til ferðaþjónustu eftir undirgreinum, 2017–2026 – ma.kr. 66

Mynd 34 – Útlán til ferðaþjónustu eftir undirgreinum, 4. ársfj. 2019 og 2. ársfj. 2026 – ma.kr. á verðlagi 2025 67

Mynd 35 – Áætluð aukning vaxtagreiðslna ferðaþjónustunnar vegna hækkunar bankaskatts eftir undirgreinum – m.kr. á ári 70

Mynd 36 – Hlutdeild ferðaþjónustu í vinnuafli og launum innan hvers landshluta 2025 – % 71

Mynd 37 – Skipting vinnuafls og launa í ferðaþjónustu eftir landshlutum 2025 – % af greininni allri 72

Mynd 38 – Hlutdeild ferðaþjónustu í vinnuafli eftir landshlutum 2008–2025 samanborið við landið allt – % 72

Mynd 39 – Hlutdeild ferðaþjónustu í vinnuafli og launum eftir sveitarfélögum 2025 – % 73

Mynd 40 – Samdráttur eftirspurnar eftir landshlutum á fullu áhrifaári (2029) 74

Mynd 41 – Kílómetragjald á bílaleigubíl eftir áfangastað frá Reykjavík, 2026 og 2027 – kr. 75

Mynd 42 – Fjöldi bílaleigubíla eftir mánuðum 76

Mynd 43 – Meðalfjöldi bílaleigubíla á ári.....77

Mynd 44 – Birtir teygnistuðlar eftirspurnar í alþjóðlegri ferðaþjónustu.....91

Mynd 45 – Rekstrartekjur að raunvirði, einkennandi greinar ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfið 2009–2025 – vísitala, 2019 = 100 113

Mynd 46 – Eiginfjárhlutfall einkennandi greina ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfisins 2009–2025 – %.....113

Mynd 47 – EBITDA sem hlutfall af rekstrartekjum 2009–2025 – %.....114

Mynd 48 – Langtímaskuldir sem margfeldi af EBITDA 2009–2025 114

Töfluyfirlit

Tafla 1 – Tekjur af erlendum ferðamönnum á fyrri helmingi ársins 2026 til samanburðar við sama tímabil 2025 17

Tafla 2 – Útflutningsstoðir á verðlagi 2025 (m.kr.) 20

Tafla 3 – Raungengi krónunnar m.v. hlutfallslegt verðlag 28

Tafla 4 – Gengi krónunnar gagnvart völdum myntum 29

Tafla 5 – Skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar, þröng skilgreining (m.kr., verðlag 2025) 40

Tafla 6 – Skattaleg áhrif ferðaþjónustu með útskatti VSK og fasteignasköttum (m.kr., verðlag 2025) 41

Tafla 7 – Skattaleg áhrif eftir undirgreinum einkennandi greina ferðaþjónustunnar 2025 (m.kr., verðlag 2025) 42

Tafla 8 – Sértækir skattar, gjöld og þjónustugjöld á ferðamenn og ferðaþjónustu (ma.kr. á ári) 46

Tafla 9 – Skattaleg áhrif stærstu fyrirtækja í ferðaþjónustu og flugi samkvæmt eigin mati þeirra, 2024 og 2025 (ma.kr., nafnviði) 47

Tafla 10 – Rekstrartekjur, hagnaður og tekjuskattur baðlóna (m.kr.) 50

Tafla 11 – Skattaleg áhrif baðlóna 2024 og 2025 án fasteignagjalda og VSK (m.kr., verðlag 2025) 52

Tafla 12 – Boðuð hækkun virðisaukaskatts á baðlón. Verðáhrif á gjaldstofni 54

Tafla 13 – Nýjar álögur á ferðaþjónustu 2027 (m.kr.) 61

Tafla 14 – Hækkun bankaskatts og vaxtagreiðslur ferðaþjónustunnar 69

Tafla 15 – Samanburður nýrra álaga á ferðaþjónustu 2027 (m.kr. á ári) 69

Tafla 16 – Gistinætur útlendinga á hótelum og gistiheimilum eftir landshlutum 2025 74

Tafla 17 – Kílómetragjald eftir áfangastað, ferð fram og til baka frá Reykjavík 75

Tafla 18 – Spá um skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar árið 2026 – m.kr. á verðlagi 2025 80

Tafla 19 – Uppruni gagna í mati á skattalegum áhrifum 2025 84

Tafla 20 – Miðlunarstuðlar skattalegra áhrifa 2025 86

Tafla 21 – Þröng skattaleg áhrif eftir undirgreinum (m.kr., verðlag 2025) 87

Tafla 22 – Víð skattaleg áhrif eftir undirgreinum, með útskatti VSK og fasteignasköttum (m.kr., verðlag 2025) 88

Tafla 23 – Fjöldi ársverka eftir undirgreinum 88

Tafla 24 – Birtir teygnistuðlar eftirspurnar í alþjóðlegri ferðaþjónustu 90

Tafla 25 – Forsendur um verðteygni og miðlun í sviðsmyndagreiningu 92

Tafla 26 – ÍSAT-flokkun einkennandi greina ferðaþjónustunnar 96

Tafla 27 – Flughreyfingar á Keflavíkurflugvelli 2024–2026 97

Tafla 28 – Komur farþegaflugs til Keflavíkurflugvallar eftir flugfélögum 2025 97

Tafla 29 – Spá um flughreyfingar farþegaflugs á Keflavíkurflugvelli 2026 99

Tafla 30 – Hlutfall flugleiðar New York – Brussel sem fellur innan ETS-kerfisins 102

Tafla 31 – Tímalína ETS í flugi og staða Íslands 103

Tafla 32 – Losunar- og kolefniskostnaður Icelandair (ma.kr., nafnvirði) 104

Tafla 33 – Virðisaukaskattur í virðiskeðju gistingar (kr.) 107

Tafla 34 – Rekstrarreikningur einkennandi greina ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfisins 2024 og 2025 (ma.kr., verðlag hvers árs) 110

Tafla 35 – Efnahagsreikningur einkennandi greina ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfisins í árslok 2024 og 2025 (ma.kr., verðlag hvers árs) 111

Tafla 36 – Kennitölur einkennandi greina ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfisins 2019, 2024 og 2025 112

Tafla 37 – Virðisaukaskattur á gistingu og veitingar og ferðamannaskattar í Evrópu 2026 (%) 115

„Ekkert er betra né ljúfara en að hafa vængi. Ef áhorfandi væri orðinn svangur og leiður á kórum harmleikjaskáldanna gæti hann, væri hann vængjaður, flogið heim, borðað og komið aftur saddur.“

Aristófanes, Fuglarnir (414 f.Kr.), ljóðlínur 785–789

Formáli

Skýrslan er unnin fyrir Samtök ferðaþjónustunnar (SAF) og Samtök atvinnulífsins (SA). Niðurstöður hennar voru kynntar á fundi samtakanna um stöðu og framtíð ferðaþjónustunnar á Íslandi á Parliament Hótel í Reykjavík 18. nóvember 2026. Fundurinn var sá síðasti í fundaröð SAF, „Mótvindur: Eru stjórnvöld helsta hindrun ferðaþjónustunnar?“ Þetta er fjórða skýrsla Reykjavik Economics um skattaleg áhrif ferðaþjónustunnar. Höfundar bera ábyrgð á efni skýrslunnar og niðurstöðum hennar.

Ferðaþjónustan er ung atvinnugrein á Íslandi, þótt ferðir til landsins eigi sér langa sögu allt frá landnámi, sbr. frásagnir af ferðum Austmanna (Norðmanna) til Íslands í Íslendingasögunum.[1] Einnig vitna ferðabækur fyrri alda um áhuga útlendinga á Íslandi.[2] Ferðaþjónustan varð hins vegar ekki að undirstöðuatvinnugrein fyrr en fyrir um einum og hálfum áratug, eða þegar erlendir farþegar um Keflavíkurflugvöll urðu fleiri en 500 þúsund á ári. Mikið hefur verið fjárfest í greininni en eftir fjármálahrunið nýttu margir eigin fjallabíla til að ferðast með ferðamenn upp á hálendið, bæði til að skapa sér atvinnu og til að sinna áhugamáli sínu. Margir af þessum frumkvöðlum stofnuðu fyrirtæki sem eru enn starfandi. Mikið vatn hefur runnið til sjávar og nú bjóða flestir ferðaþjónustuaðilar upp á hágæðaþjónustu.

Sérstakar þakkir til starfsfólks Hagstofu Íslands, Seðlabanka Íslands, SAF og SA. Steingrímur Helgason, fjármálastjóri Kaptio, fór yfir gögn um nýsköpun í ferðaþjónustu.

Aðalhöfundar eru Haraldur Jón Hannesson og Magnús Árni Skúlason.

[1] Guðrún Kvaran. (2001). Hvað er Austmaður? Vísindavefurinn.
https://www.visindavefur.is/svar.php/svar.asp?id=1809
[2] Wikipedia. (e.d.). Listi yfir erlendar ferðabækur um Ísland.
https://is.wikipedia.org/wiki/Listi_yfir_erlendar_ferðabækur_um_Ísland (skoðað 23. nóvember 2026).

Inngangur og samantekt

Reykjavik Economics hefur um árabil metið skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar fyrir Samtök ferðaþjónustunnar. Skýrsla ársins er unnin fyrir SAF og SA. Áherslur skýrslunnar eru eftirfarandi: Annars vegar er fjallað um hefðbundið mat á skattalegum áhrifum rekstrarársins 2025, byggt á gögnum Hagstofu Íslands, og hins vegar er umfjöllun um baðlón og verðteygni eftirspurnar, auk tilraunagreiningar á núllpunktum og sviðsmyndum samkvæmt útreikningum Reykjavik Economics. Sú greining kemur til vegna nýrrar gjaldtöku sem boðuð er í fjárlagafrumvarpi 2027 og frumvarpi til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027 (158. löggjafarþing).[3] Hagstofa Íslands birti rekstrar- og efnahagsyfirlit fyrirtækja í viðskiptahagkerfinu fyrir árið 2025 í nóvember 2026. Mat á skattalegum áhrifum ársins 2025 byggist á þeim gögnum. Gagna um virðisaukaskatt var aflað samkvæmt sérvinnslusamningi við Hagstofu Íslands. Upplýsinga um fasteignamat eigna einkennandi greina ferðaþjónustunnar fyrir árið 2025 var aflað hjá Húsnæðis- og mannvirkjastofnun fyrir milligöngu SAF og fasteignaskattar reiknaðir út frá því. Jafnframt er nýr kafli um rekstur og efnahag greinarinnar í samanburði við viðskiptahagkerfið, sbr. viðauka IX.

Hlutdeild ferðaþjónustunnar í þjóðarbúskapnum og efnahagshorfur

Samkvæmt ferðaþjónustureikningum Hagstofu Íslands nam beint framlag ferðaþjónustunnar til vergrar landsframleiðslu (VLF) um 8,8% árið 2025, samanborið við 8,2% árið 2024.[4]

Vinnsluvirði ferðaþjónustunnar jókst um 5,5% að nafnvirði og um 1,0% að raunvirði milli ára. Tölur fyrir árið 2025 eru bráðabirgðatölur. Þjóðhagsreikningar um vinnsluvirði eftir atvinnugreinum fylgja ekki skilgreiningunni á einkennandi greinum ferðaþjónustunnar til hlítar, en þar sést meðal annars að vinnsluvirði flutninga með flugi dróst saman um 1,1% að nafnvirði milli ára.

Hagspá Alþjóðagjaldeyrissjóðsins

Í nýrri hagspá Alþjóðagjaldeyrissjóðsins (AGS) frá miðjum október 2026 er gert ráð fyrir 1,4% hagvexti á Íslandi árið 2026 og 1,8% árið 2027. Hagvöxtur á fyrstu sex mánuðum ársins 2026 mældist 1,3%.[5] Til samanburðar er spáð minni hagvexti á evrusvæðinu, eða 1,2% árið 2026 og 1,1% árið 2027. Sjóðurinn gerir ráð fyrir að verðbólga hér á landi verði 5,6% árið 2026 og að hún hjaðni í 3,6% árið 2027. Á evrusvæðinu er gert ráð fyrir töluvert minni verðbólgu, eða 2,8% árið 2026 og 3,1% árið 2027. AGS gerir ráð fyrir að halli á viðskiptajöfnuði verði rúmlega 2,5% af landsframleiðslu árið 2026 og 1,4% árið 2027. Búist er við afgangi af viðskiptajöfnuði

[3] Frumvarp til fjárlaga fyrir árið 2027, þskj. 1, 158. löggjafarþing 2026–2027; Frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027, þskj. 2, 2. mál, 158. löggjafarþing 2026–2027.
[4] Hagstofa Íslands. (2026, 26. maí). Ferðaþjónustureikningar 2025.
https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/efnahagur/ferdathjonustureikningar-2025/
[5] Hagstofa Íslands. (2026, 31. ágúst). Þjóðhagsreikningar á 2. ársfjórðungi 2026.
https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/thjodhagsreikningar/thjodhagsreikningar-a-2-arsfjordungi-2026/

á evrusvæðinu sem nemur 1,2% árið 2026 og 1,3% árið 2027. Spáð er að atvinnuleysi á Íslandi verði um 4,5% árið 2026 og aukist í 4,8% árið 2027. Það er talsvert minna en á evrusvæðinu, þar sem spáð er að atvinnuleysi haldist stöðugt í um 6,3% bæði árin.[6]

Hækkandi olíuverð á heimsmarkaði í lok október 2026 gæti raskað framangreindri spá.

Helstu niðurstöður skattalegra áhrifa

- Skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar í þröngum skilningi námu 109,0 milljörðum króna árið 2025 samkvæmt upplýsingum úr ársreikningaskrá Skattsins sem Hagstofa Íslands birtir. Það er 6,6% lækkun að raunvirði frá 2024. Tekjuskattur fyrirtækja lækkaði um 39% að nafnvirði, einkum vegna tekjufærslu skatts hjá flugfélögum, og launatengdir liðir lækkuðu að raunvirði, einkum vegna endurskoðunar Hagstofu Íslands á launakostnaði ársins 2024 (úr 286 í 293,2 ma.kr.). Staðgreiðsluskyldur launastofn greinarinnar jókst um 5,7%. Innheimtur virðisaukaskattur (útskattur) greinarinnar nam 85,6 milljörðum króna samkvæmt sérvinnslu Hagstofu Íslands og ef honum er bætt við eru áhrifin 194,5 milljarðar króna. Að fasteignasköttum meðtöldum nema skattalegu áhrifin 199,7 milljörðum króna, sem er 2,6% lækkun að raunvirði frá 2024. Þar af renna um 34 milljarðar króna sem mótframlag atvinnurekenda í lífeyrissjóð. Allar fjárhæðir eru á verðlagi ársins 2025. Útskatturinn er sá virðisaukaskattur sem ferðamenn og aðrir kaupendur greiða þegar þeir kaupa þjónustuna. Fyrirtækin skiluðu sjálf 10,9 ma.kr. nettó, en innskatturinn hafði þegar verið greiddur í ríkissjóð af birgjum greinarinnar. Útskatturinn ofmetur endanlegar tekjur ríkissjóðs að því marki sem greinarnar selja hver annarri eða fyrirtækjum sem geta talið skattinn til innskatts, en sá hluti hefur ekki verið metinn (sjá viðauka I og VIII). Miðað við hlut erlendra ferðamanna í neyslu greinanna (58,8%) má rekja um 117 ma.kr. víðra skattalegra áhrifa til erlendra ferðamanna.
- Samkeppnisstaða íslenskra útflutningsgreina fer versnandi, enda var raungengi krónunnar í september 2026 nálægt sögulegu hámarki. Einnig eru stýrivextir Seðlabankans háir, 8% eftir vaxtaákvörðun 18. nóvember 2026, sem hefur áhrif á rekstur allra fyrirtækja í landinu, sérstaklega þeirra sem eru í árstíðabundnum rekstri eins og í ferðaþjónustu.
- Vegna fyrirhugaðrar hækkunar virðisaukaskatts á baðlón, úr 11% í 24%, voru reiknuð áætluð skattaleg áhrif greinarinnar úr úrtaki 12 rekstraraðila baðlóna.
- Hækkanir skatta og gjalda í fjárlagafrumvarpi ársins 2027 leggjast þungt á einkennandi greinar ferðaþjónustunnar. Þar munar mestu um náttúru- og innviðagjald sem er lagt á erlenda ferðamenn sem fara um Gullna hringinn. Gjaldið er 4.500 krónur á háannatíma en er lægra utan álagstíma, eða 3.000 kr. frá 1. nóvember til 31. maí. Erlendar hagrannsóknir á verðteygni eftirspurnar sýna að eftirspurn er viðkvæmari fyrir hærra

[6] International Monetary Fund. (2026). *World economic outlook: Resilience under strain, urgent choices* (bls. 39). https://www.imf.org/-/media/files/publications/weo/2026/october/english/text.pdf

verði utan álagstíma. Þrátt fyrir lægra gjald utan álagstíma gæti það dregið úr ferðavilja. Álögurnar sjálfar leggjast að mestu á áfangastaði sem eru nærri höfuðborgarsvæðinu. Forsendur Reykjavik Economics gera ráð fyrir að hærra verð Íslandsferðar bitni hlutfallslega mest á fjarlægari landshlutum. Eftir því sem ferðakostnaður eykst dregur líklega úr vilja ferðamanna til að heimsækja fjarlægari áfangastaði.

- Frumvarp til laga um náttúru- og innviðagjald fjallar stuttlega um greiðsluvilja ferðamanna og gjaldtöku víða um heim. Hér má nefna að Þjóðgarðastofnun Bandaríkjanna innheimtir sérstakt náttúrupassagjald af erlendum ferðamönnum 16 ára og eldri að fjárhæð 100 Bandaríkjadalir, eða um 12.500 krónur, í 11 þjóðgörðum. Gjaldið leggst ofan á almennan aðgangseyri. Einnig er boðið upp á árskort sem gildir fyrir eina bifreið með allt að fjórum farþegum fyrir 250 Bandaríkjadali.[7] Samkvæmt fréttum hafa þjónustuaðilar gagnrýnt gjaldtökuna og sagt hana draga úr komum erlendra ferðamanna, og að sala náttúrupassa til þeirra hafi verið minni en áætlanir gerðu ráð fyrir. Enn er þó lítil reynsla komin á gjaldtökuna og heildarmat liggur ekki fyrir.[8]
- Nefna má í þessu samhengi að tekjustofn innviðagjalds á skemmtiferðaskip, sem Reykjavik Economics gerði greiningu á fyrir Hafnasamband Íslands árið 2025, var verulega ofmetinn. Stjórnvöld þurfa því að vanda til verka og gefa þjónustuaðilum langan fyrirvara ef slík gjaldtaka á að skila árangri.
- Skatta- og gjaldskrárhækkanir gætu haft hlutfallslega neikvæðari áhrif á þau svæði sem eru lengst frá höfuðborgarsvæðinu, þ.e. brothættar byggðir og nágrenni þeirra. Reynt er að leggja mat á þessi áhrif með því að skoða staðgreiðsluskrár eftir landshlutum. Vægi greinarinnar í vinnuafli er þó mest á Suðurnesjum og Suðurlandi.
- Vegna mikillar skuldsetningar ferðaþjónustunnar og fjölda lítilla og meðalstórra fyrirtækja innan hennar er líklegt að fyrirhuguð hækkun bankaskatts verði þess valdandi að álögur á greinina verði meiri en t.d. á stórfyrirtæki sem hafa þann kost að geta sótt sér lánsfé til erlendra lánastofnana og þannig komist hjá viðbótarálögum bankaskattsins.

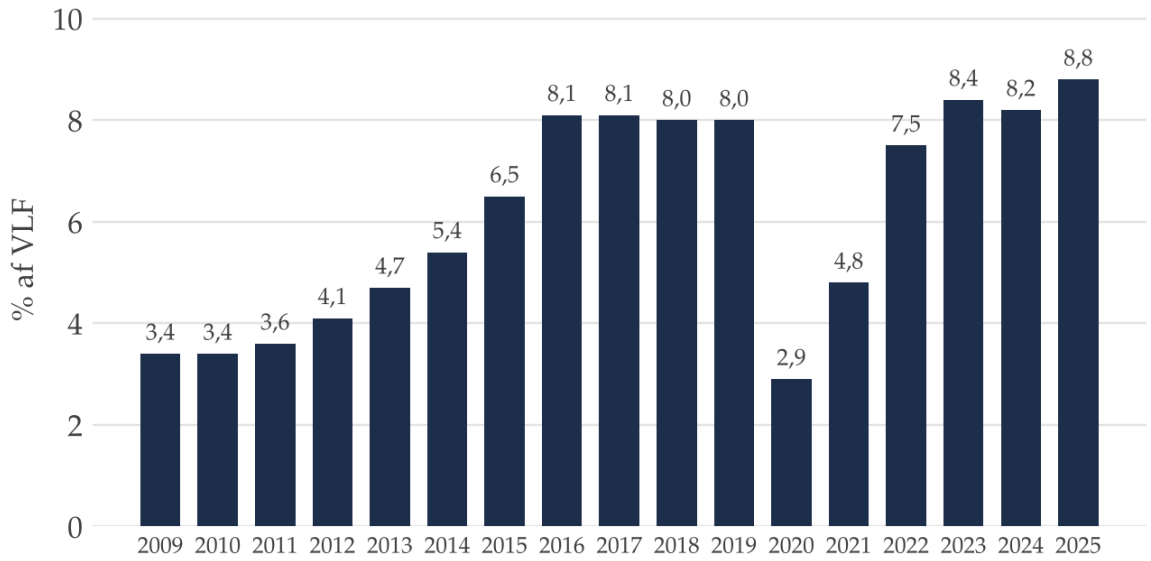
[7] National Park Service. (e.d.). Nonresident fees. https://www.nps.gov/aboutus/nonresident-fees.htm (skoðað 23. nóvember 2026).

[8] Preston, E. (2026, 27. október). Grand Canyon businesses blame $100 foreign visitor fee for driving down tourism. Cronkite News, Arizona Daily Sun. https://azdailysun.com/news/state-and-regional/grand-canyon-businesses-blame-100-foreign-visitor-fee-for-driving-down-tourism/article_ce45a308-6d7b-435e-bd39-288004fc1ba0.html; The Guardian. (2026, 8. janúar). US national parks staff say new $100 fee for non-residents risks 'alienating visitors for decades'. https://www.theguardian.com/us-news/2026/jan/08/trump-national-parks-international-visitor-fee

Framlag ferðaþjónustu til þjóðarbúskaparins

Framlag einkennandi greina ferðaþjónustunnar til þjóðarbúskaparins hefur aukist verulega frá 2009 og nam framlag þeirra til vergrar landsframleiðslu 8,8% á árinu 2025 samanborið við 8,2% árið 2024. Gistiþjónusta skilaði 2,6% til vergrar landsframleiðslu. Nefna má að framlag ferðaþjónustunnar var einungis 3,4% árið 2009, í kjölfar alþjóðlegu fjármálakreppunnar árið 2008. Hagstofa Íslands segir um þetta: „Á föstu verðlagi drógust útgjöld erlendra ferðamanna saman frá fyrra ári um sem nemur 2,5%. Gistiþjónusta jókst um 3,5% á föstu verðlagi og jukust útgjöld til bílaleiga um 12,2%. Aftur á móti drógust aðrir veigamiklir liðir í útgjöldum erlendra ferðamanna saman á milli ára. Þannig dróst til að mynda veitingaþjónusta saman um 2,1% á föstu verðlagi og drógust farþegaflutningar með flugi saman um 8,1%.“[9]

Mynd 1 sýnir framlag greinarinnar til landsframleiðslunnar og glöggt má sjá það áfall sem greinin varð fyrir í COVID-19-heimsfaraldrinum árin 2020 og 2021.

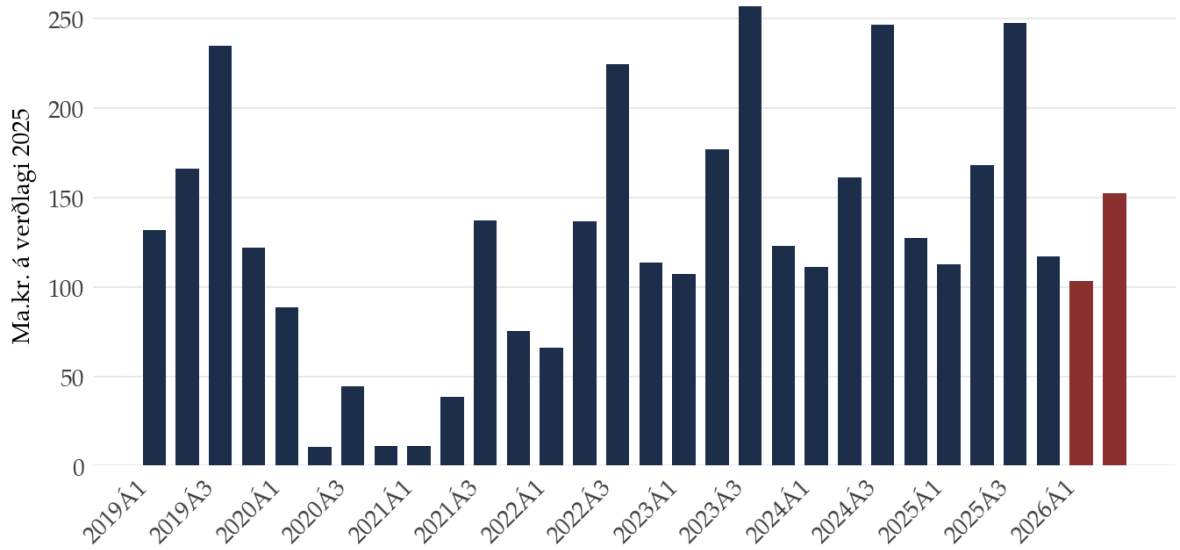


Mynd 1 – Hlutur ferðaþjónustu í vergri landsframleiðslu 2009–2025 – %

Heimild: Hagstofa Íslands (ferðaþjónustureikningar). Tölur 2025 eru bráðabirgðatölur.

Mynd 2 sýnir tekjur af erlendum ferðamönnum eftir ársfjórðungum á verðlagi 2025 og tafla 1 ber fyrri helming ársins 2026 saman við sama tímabil 2025.

[9] Hagstofa Íslands. (2026, 26. maí). Ferðaþjónustureikningar 2025. https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/efnahagur/ferdathjonustureikningar-2025/ Framlag til VLF er samkvæmt bráðabirgðaniðurstöðum ferðaþjónustureikninga. Framlag ferðaþjónustunnar til hagvaxtar árið 2025 var um 0,1 prósentustig samanborið við −0,4 prósentustig árið 2024.



Mynd 2 – Tekjur af erlendum ferðamönnum eftir ársfjórðungum á verðlagi 2025 – ma.kr.

Heimild: Hagstofa Íslands.

Tafla 1 – Tekjur af erlendum ferðamönnum á fyrri helmingi ársins 2026 til samanburðar við sama tímabil 2025

Mælikvarði	1. ársfj. 2026	2. ársfj. 2026	Fyrri helmingur 2026
Tekjur af erlendum ferðamönnum 2026, m.kr.	106.405	160.242	266.647
Breyting að nafnvirði frá fyrra ári	−3,7%	−4,5%	−4,2%
Breyting að raunvirði frá fyrra ári	−8,5%	−9,2%	−8,9%
Brottfarir erlendra farþega um KEF, breyting milli ára	−0,3%	−1,3%	−0,9%
Tekjur á hvern erlendan ferðamann, raunbreyting	−8,3%	−8,0%	−8,1%
Tekjur mældar í evrum, breyting	−3,3%	−3,8%	−3,7%

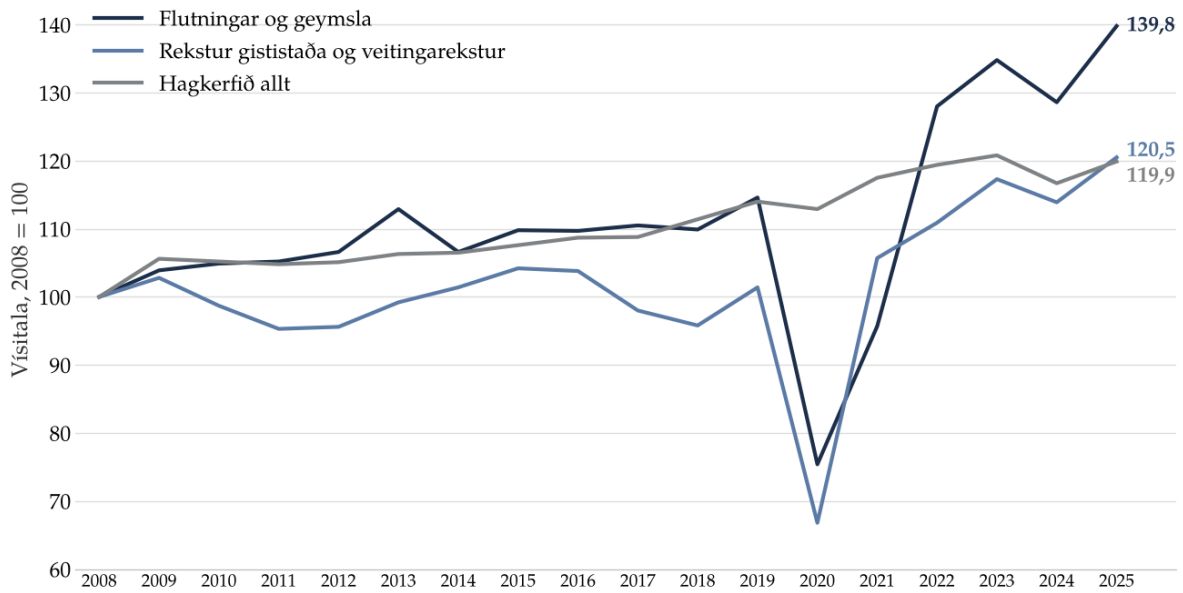
Heimild: Hagstofa Íslands; Seðlabanki Íslands; útreikningar Reykjavik Economics.

Á föstu verðlagi hefur útflutningur á flugi og ferðalögum dregist saman á fyrri helmingi ársins 2026, sbr. mynd 2 og töflu 1. Samdrátturinn nemur samtals 8,9% að raunvirði frá árinu 2025 en upplýsingar lágu ekki fyrir um þriðja ársfjórðung 2026. Mælt í evrum drógust tekjurnar saman um 3,7% en um 4,2% í krónum, hvort tveggja að nafnvirði. Munurinn á raunbreytingunni og breytingunni í evrum stafar einkum af innlendri verðbólgu en ekki af gengi krónunnar.

Framleiðni vinnuafls í ferðaþjónustu

Því er oft haldið fram að hagvöxtur síðustu ára hafi að verulegu leyti byggst á ferðaþjónustu, sem sé mannaflsfrek grein með litla framleiðni. Hagstofa Íslands reiknar út framleiðni vinnuafls eftir atvinnugreinum, þ.e. út frá vinnsluvirði á föstu verðlagi á hverja unna vinnustund. Gögnin ná yfir árin 2008–2025. Á myndinni hér fyrir neðan eru tvær stærstu atvinnugreinarnar innan ferðaþjónustunnar teknar fyrir. Það eru flutningar og geymsla, þar sem farþegaflug vegur þyngst, og rekstur gisti- og veitingastaða.[10]

Frá 2008 til 2025 jókst framleiðni vinnuafls í flutningum og geymslu um 39,8% og í gisti- og veitingarekstri um 20,5%, en í hagkerfinu öllu um 19,9%. Frá 2019, þ.e. síðasta árinu fyrir heimsfaraldurinn, nemur aukningin 22,0% í flutningum og 18,8% í gisti- og veitingarekstri, á móti 5,2% í hagkerfinu öllu. Mynd 3 sýnir þróunina frá 2008.



Mynd 3 – Framleiðni vinnuafls í flutningum, gisti- og veitingarekstri og hagkerfinu öllu 2008–2025 – vísitala, 2008 = 100

Heimild: Hagstofa Íslands (framleiðni vinnuafls eftir atvinnugreinum).

Árið 2025 jókst framleiðnin um 8,7% í flutningum og 5,8% í gisti- og veitingarekstri, en um 2,7% í hagkerfinu öllu. Flokkurinn flutningar og geymsla nær einnig til vöruflutninga og póstþjónustu sem gæti skekkt myndina lítillega. Hér ber að hafa í huga að framleiðni vinnuafls tekur ekki tillit til bundins fjármagns í rekstri. Í fjármagnsfrekum atvinnugreinum getur vöxtur hennar því að hluta endurspeglað aukna fjárfestingu.

Vöxtur greinarinnar á síðustu árum hefur fremur byggst á aukinni framleiðni en fjölgun vinnustunda. Samkvæmt Hagstofu Íslands fækkaði unnum vinnustundum í einkennandi

[10] Hagstofa Íslands, framleiðni vinnuafls eftir atvinnugreinum 2008–2025 (vísitala, 2008 = 100), og ferðaþjónustureikningar 2025. Framleiðni er vinnsluvirði á föstu verðlagi á hverja unna vinnustund.

greinum ferðaþjónustunnar úr 27,7 í 27,1 milljón (−2,2%) frá 2017 til 2025. Störfum fjölgaði úr 23.754 árið 2017 í 25.479 árið 2024, en samkvæmt bráðabirgðatölum fækkaði þeim í 22.102 árið 2025, og þá tölu ber að túlka með varúð. Fjöldi starfandi var nánast óbreyttur, 19.838 árið 2017 og 19.989 árið 2025. Tölurnar eru úr ferðaþjónustureikningum Hagstofu Íslands og eru ekki sambærilegar við fjölda ársverka í rekstrar- og efnahagsyfirliti, 32.308 árið 2025 (tafla 7), sem byggist á ársreikningaskrá Hagstofu Íslands. Á sama tíma jókst vinnsluvirði greinanna á föstu verðlagi úr 188,3 í 248,9 ma.kr., eða um 32%, og hlutur ferðaþjónustunnar í heild í vinnustundum landsins, þ.e. einkennandi greina og annarra greina sem þjóna ferðamönnum (30,5 milljónir vinnustunda árið 2025), lækkaði úr 10,7% í 9,5%.

Ferðaþjónustan hefur þannig skilað meiri verðmætum á hverja unna vinnustund.

Alþjóðlegur samanburður

Hagstofa Evrópusambandsins (Eurostat) birtir hagtölur (e. Tourism Satellite Accounts – TSA) um vergt vinnsluvirði ferðaþjónustu. Framlag ferðaþjónustunnar til vergs vinnsluvirðis Evrópusambandsins (ESB) nam 3,6% árið 2022. Ferðaþjónustan í Evrópu hefur ekki náð vopnum sínum eftir heimsfaraldurinn en framlag hennar var áætlað 4,5% á árinu 2019. Mikill munur er á milli ríkja innan ESB. Hlutfallið var hæst í Króatíu, 10,5%, en 7,6% í Portúgal og 6% á Spáni. Sambærileg tala Eurostat fyrir Ísland var 6,9%.

Heildarvinnsluvirði ferðaþjónustu innan ESB nam 517 milljörðum evra árið 2022.[11]

Nefna má til samanburðar að framlag ferðaþjónustunnar til VLF Bandaríkjanna nam 3,0% á árinu 2023.[12]

Útflutningsstoðir og ferðaþjónusta

Tafla 2 sýnir útflutning á föstu verðlagi ársins 2025 fyrir annars vegar árið 2022 og hins vegar 2025. Einnig sýnir síðasti dálkurinn breytingu á útflutningi á fyrri hluta ársins 2026 samanborið við sama tíma 2025. Taflan sýnir að þegar horft er til fjögurra útflutningsstoða íslenska hagkerfisins hefur aðeins ein þeirra vaxið að raunvirði í íslenskum krónum milli áranna 2022 og 2025, en það eru tekjur af erlendum ferðamönnum hérlendis og erlendis. Vöxturinn nemur samtals 18,7% milli þessara ára. Hafa ber í huga að árið 2022 var óvenjulegt. Verð á áli og sjávarafurðum var hátt og ferðaþjónustan var enn að ná sér eftir heimsfaraldurinn. Sé miðað við 2019 hefur heildarútflutningur aukist lítillega að raunvirði, úr 1.909 í 1.997 ma.kr., og tekjur af erlendum ferðamönnum standa nokkurn veginn í stað (mynd 5). Mikill vöxtur er í hugverkaiðnaði („Annað“) á fyrstu sex mánuðum ársins 2026, sem skýrist

[11] Eurostat. (e.d.). Tourism statistics. Statistics Explained. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics (skoðað 23. nóvember 2026).
[12] Arcand, H. og Osborne, S. (2025, 6. febrúar). U.S. Travel and Tourism Satellite Account for 2018–2023. Survey of Current Business, U.S. Bureau of Economic Analysis. https://apps.bea.gov/scb/issues/2025/02-february/pdf/0225-travel-tourism-satellite-account.pdf

m.a. af auknum umsvifum gagnavera.[13] Samtök iðnaðarins (SI) segja í nýlegri greiningu að horfur séu á að útflutningstekjur gagnavera og tengdrar starfsemi verði um 72 milljarðar króna árið 2026 samanborið við 41,4 milljarða króna árið 2025.[14]

Aðrar útflutningsstoðir hafa dregist saman. Halda skal því til haga að bilun varð í álveri Norðuráls í október 2025 sem hafði veruleg áhrif á útflutningsverðmæti álafurða.[15]

Tafla 2 – Útflutningsstoðir á verðlagi 2025 (m.kr.)

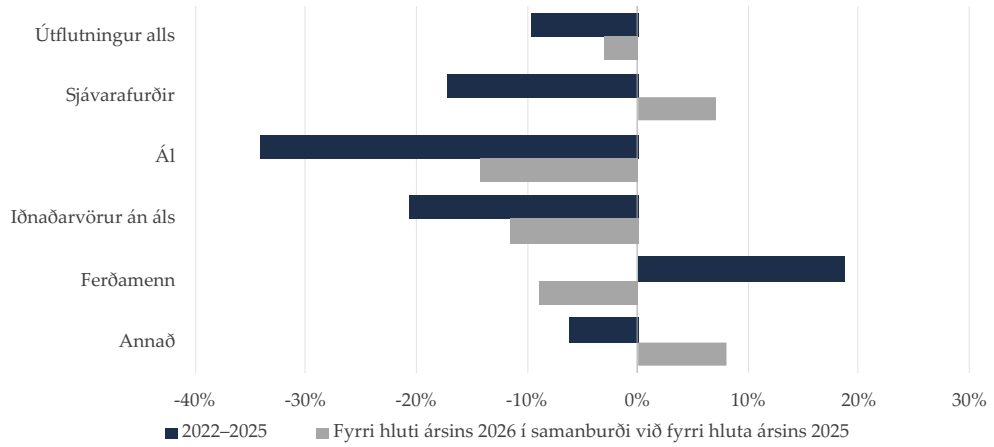
Útflutningsstoð	2022	2025	Breyting 2022–2025	Fyrri helmingur 2026 í samanburði við 2025
Útflutningur alls	2.209.605	1.997.388	−9,6%	−2,9%
Sjávarafurðir	433.324	358.898	−17,2%	7,1%
Ál	482.856	318.179	−34,1%	−14,2%
Iðnaðarvörur án áls	200.688	159.386	−20,6%	−11,5%
Tekjur af erlendum ferðamönnum	544.569	646.398	18,7%	−8,9%
Annað (m.a. hugverkaiðnaður og gagnaver)	548.167	514.527	−6,1%	8,0%

Heimild: Hagstofa Íslands, fast verðlag 2025. Staðvirt með vísitölu neysluverðs, þ.e. raunvirði í krónum en ekki magnbreyting.

[13] Hagstofa Íslands. (2026, 4. september). Þjónustuviðskipti eftir ítarlegri flokkun og löndum 2025. https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/utanrikisverslun/thjonustuvidskipti-eftir-itarlegri-flokkun-og-londum-2025/

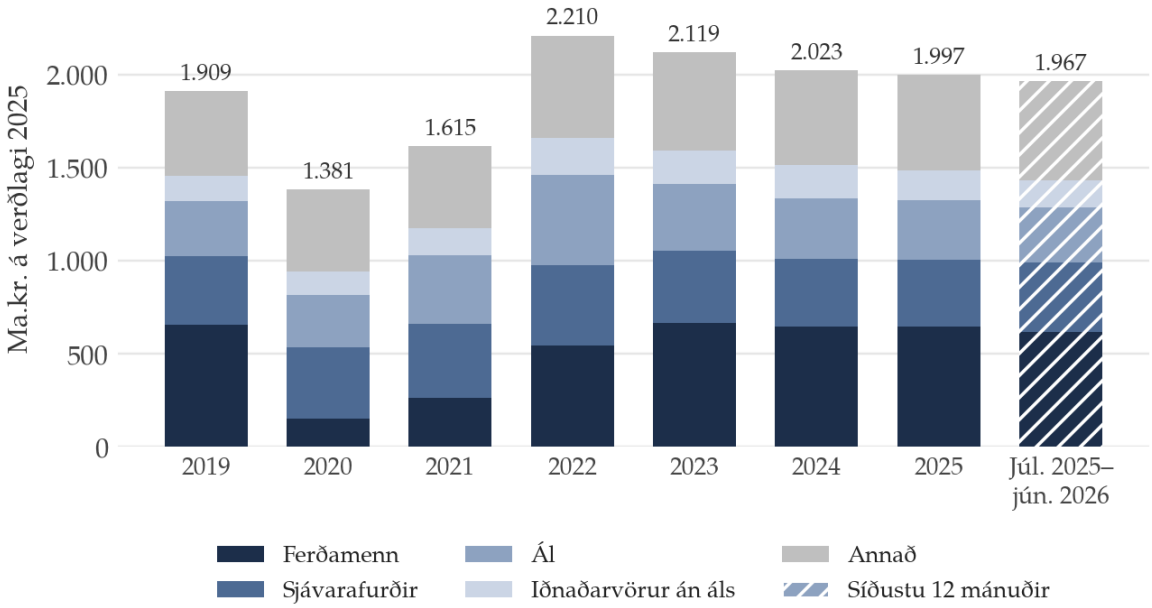
[14] Samtök iðnaðarins. (e.d.). Gagnaver á Íslandi eru ört vaxandi útflutningsgrein. https://www.si.is/midlun/gagnaver-a-islandi-eru-ort-vaxandi-utflutningsgrein (skoðað 23. nóvember 2026).

[15] Kjartan Kjartansson. (2025, 7. nóvember). Gætu flýtt fyrir með því að gera við biluðu spennana. Vísir. https://www.visir.is/g/20252800120d/gaetu-flytt-fyrir-med-thvi-ad-gera-vid-biludu-spennana



Mynd 4 – Raunbreyting útflutningsstoða 2022–2025 og á fyrri hluta 2026 miðað við sama tíma 2025

Heimild: Hagstofa Íslands.



Mynd 5 – Útflutningsstoðir á ári og síðustu 12 mánuði (júl. 2025 – jún. 2026) – ma.kr. á verðlagi 2025

Heimild: Hagstofa Íslands, fast verðlag 2025; útreikningar Reykjavik Economics.

Ísland er og verður útflutningshagkerfi og því ætti að vera áhyggjuefni að útflutningur hafi dregist saman að raunvirði frá árinu 2022. Myndin hér að ofan sýnir að útflutningur náði hámarki árið 2022 en hefur dregist saman síðan. Helsti vaxtarbroddurinn hér á landi hefur verið ferðaþjónusta en hún er einnig í vexti á heimsvísu þrátt fyrir ýmis áföll.

Alþjóðaflugið hefur orðið fyrir áföllum á árinu 2026…

Alþjóðasamtök flugfélaga – IATA – gáfu út greiningu í júní 2026 þar sem fjallað var m.a. um lokun Hormússunds í febrúar 2026. Lokunin olli því að verulega dró úr olíuframboði, sem

hafði mikil áhrif á framboð og verð á flugeldsneyti. Skert framboð og hærra eldsneytisverð hafa hægt á vexti farþegaflugs en eftirspurn er enn þokkaleg. Skýrslan gerir ráð fyrir að farþegaumferð, mæld í seldum farþegakílómetrum (RPK), aukist um 2,1% á heimsvísu árið 2026, sem er talsvert hægari vöxtur en á undanförnum árum.

…en gert er ráð fyrir áframhaldandi vexti sem er tækifæri fyrir Ísland

Til lengri tíma gerir IATA ráð fyrir að farþegaflug í Evrópu vaxi um 2,5% á ári (IATA, 17. mars 2026) og í því felst tækifæri fyrir Ísland.

Hægari vöxtur á árinu 2026 er hins vegar áhyggjuefni þar sem áætlanir fyrirtækja í einkennandi greinum ferðaþjónustunnar og stjórnvalda gera ráð fyrir tekjuvexti til framtíðar. Áformuð aukin gjaldtaka stjórnvalda gæti þrengt að ferðaþjónustunni enn frekar ef ekki dregur úr spennu á olíumörkuðum heimsins. Ef vöxtur verður ekki gæti afkoma fyrirtækja í greininni versnað.

Í stað aukinnar gjaldtöku stjórnvalda gæti verið skynsamlegri stefnumörkun að skapa grundvöll fyrir hóflegum vexti, t.d. um 2–3% á ári. Það samsvarar fjölgun ferðamanna um 69 þúsund fyrsta árið, miðað við 3% vöxt. Það skilar um 19,2 milljörðum króna í viðbótarútflutningstekjur, miðað við tölur um meðaleyðslu hvers ferðamanns á fyrri helmingi ársins 2026.

Atvinnustefna stjórnvalda og ferðaþjónusta

Ríkisstjórn Íslands gaf út atvinnustefnu árið 2026 og áhugavert er að sjá hvað þar segir um framtíð ferðaþjónustunnar. Höfundar atvinnustefnunnar draga ekki úr mikilvægi ferðaþjónustu en þar segir meðal annars (í endursögn):

- Ferðaþjónusta er stærsta útflutningsgrein Íslands og hefur vaxið mjög hratt á undanförnum 15 árum. Hún er drifkraftur útflutnings upplifunargeirans og er ein af meginstoðum íslensks útflutnings. Tryggja þarf áframhaldandi alþjóðlega samkeppnishæfni greinarinnar. Öflugar vegasamgöngur eru grunnurinn til að styðja við ferðaþjónustu um land allt.
- Þrátt fyrir mikinn vöxt er framleiðni í ferðaþjónustu minni en í öðrum útflutningsstoðum landsins. Þetta er rakið að hluta til þess hversu ung greinin er og hve vinnuaflsfrek hún er. Aukin framleiðni og verðmætasköpun innan ferðaþjónustunnar felast í því að ýta undir aukna nýsköpun og vöruþróun, þ.m.t. sjálfbærni.
- Eftir mikinn vöxt undanfarinna ára er talið tímabært að ráðast í umbætur sem eiga að stuðla að heilsársferðamennsku. Þá er átt við bætta stjórnsýslu og aukna gjaldtöku.
- Atvinnustefnan tekur fram að stefnt sé að því að ný heildarlög um náttúru- og innviðagjald taki gildi á ferðamannastöðum sem eru í eigu eða umsjón ríkisins. Þessum tekjum er ætlað að standa straum af uppbyggingu, viðhaldi, öryggi, náttúruvernd og markaðssetningu.
- Í stefnunni er rætt um mörkun Íslands og að skipulag á opinberri markaðssetningu Íslands sem áfangastaðar verði endurskoðað með það að markmiði að efla heilsársferðaþjónustu um allt land með markvissari og skilvirkari hætti.[16]

Í aðgerðaáætlun atvinnustefnunnar fyrir 2026–2027 er þó engin aðgerð sem snýr að nýsköpun í ferðaþjónustu. Þrjár aðgerðir varða greinina beint, þ.e. náttúru- og innviðagjald, einföldun stjórnsýslu og regluverks og markaðssetning Íslands sem áfangastaðar (bls. 37–39). Nýsköpunaraðgerðirnar snúa að kolefnisföngun, starfsumhverfi nýsköpunarfyrirtækja almennt, rannsóknum og tækni- og hugverkaiðnaði, og ferðaþjónusta er ekki nefnd þar. Áætlunin leggur jafnframt áherslu á fyrirsjáanlegt fjárfestingarumhverfi og jafnræði í skattalegri meðferð (bls. 36), sem á beint við um boðaða hækkun virðisaukaskatts á baðlón.

Auðlindir um aldamót – atvinnustefna frá árinu 1986

Áhugavert er að bera nýju atvinnustefnuna saman við fyrri atvinnustefnur. Árið 1986 var gefin út skýrsla um helstu áskoranir og framtíðarsýn í íslensku atvinnulífi – *Auðlindir um*

[16] Forsætisráðuneytið (2026). *Atvinnustefna Íslands – Vaxtarplan til 2035*. Stjórnarráð Íslands. Forsætisráðuneytið (2026). *Atvinnustefna Íslands – Aðgerðaáætlun 2026–2027*. Stjórnarráð Íslands.

aldamót. Þar var ferðaþjónusta nefnd sem framtíðartækifæri fyrir íslenskt efnahagslíf. Í skýrslunni kom fram:

- Árið 1985 komu rúmlega 97 þúsund erlendir ferðamenn til landsins, sem var mun meira en opinberar áætlanir höfðu gert ráð fyrir. Skortur á aðstöðu og uppbyggingu þjónustu leiddi til þess að ferðamenn leituðu mikið inn á hálendið, þar sem álagið var talið komið yfir þolmörk náttúrunnar og skapaði árekstra við þarfir heimamanna. Spáð var að ferðamenn yrðu orðnir 800 þúsund árið 2010 og að það myndi stefna í óefni ef ekki yrði brugðist við. Fjöldi ferðamanna árið 2010 var hins vegar aðeins 489 þúsund samkvæmt upplýsingum Ferðamálastofu, eða um þrír fimmtu af spá skýrsluhöfunda.
- Til að draga úr álagi á hálendið og auka tekjur þjóðarbúsins var lagt til að beina ferðamönnum í ríkari mæli á láglendið og lengja ferðatímabilið. Lagt var til að sækjast sérstaklega eftir ráðstefnugestum og nýta jarðhita til að byggja upp baðlón og heilsulindir í nágrenni við hraun og eldfjöll, líkt og í Svartsengi.[17]

Margt af því sem var ritað á þessum tíma hljómar skynsamlega og hafði að mörgu leyti ágætt forspárgildi, sbr. heilsulind í Svartsengi, þ.e. Bláa lónið.

Nýsköpun í ferðaþjónustu

Mikil gróska hefur verið í nýsköpun í ferðaþjónustu og sýnir myndin þau fyrirtæki sem hafa haslað sér völl sem þjónustuaðilar við atvinnugreinina. Innsti hringur myndarinnar hér að neðan sýnir sólina í hagkerfi ferðaþjónustunnar, þ.e. einkennandi greinar ferðaþjónustunnar. Næsti hringur sýnir úrtak af þeim nýsköpunarfyrirtækjum sem hafa verið stofnuð á undanförnum árum og hafa sum þeirra náð verulegum árangri á erlendum mörkuðum. Sá árangur hefur verið svo eftirtektarverður að erlend fyrirtæki hafa tekið sum þeirra yfir en önnur hafa notið stuðnings innlendra vísi- og framtakssjóða. Nefna má að Godo var selt sænska tæknifyrirtækinu Visit Group sumarið 2025. VEX II og aðrir framtaksfjárfestar keyptu 70% hlut í Kaptio árið 2024. Einnig má nefna eldri fjárfestingar þegar Frumtak kom inn í Sweeply og Brunnur inn í Paxflow. Að þessum viðskiptum frátöldum hefur lítið verið um framtaks- og vísifjárfestingu í fyrirtækjunum árin 2024 og 2025.

Eins og greint var frá hér að framan nefnir atvinnustefna ríkisstjórnarinnar að nýsköpun og vöruþróun í ferðaþjónustu séu leiðir til að auka framleiðni og verðmætasköpun innan greinarinnar.

[17] Framkvæmdanefnd um framtíðarkönnun (1986). *Auðlindir um aldamót*.

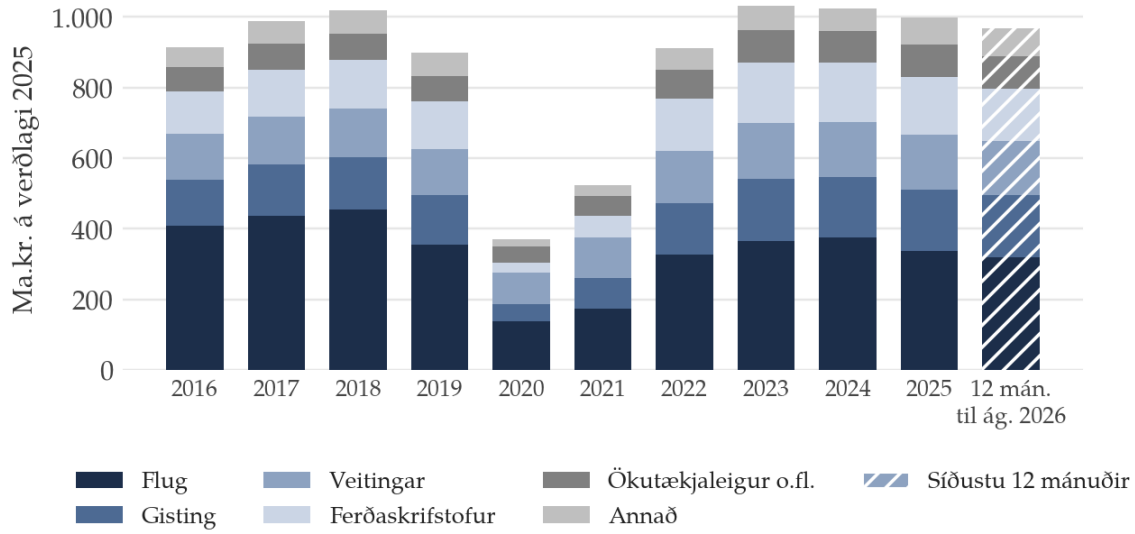


Mynd 6 – Nýsköpunarfyrirtæki sem þjóna ferðaþjónustunni

Heimild: Reykjavik Economics og SH.

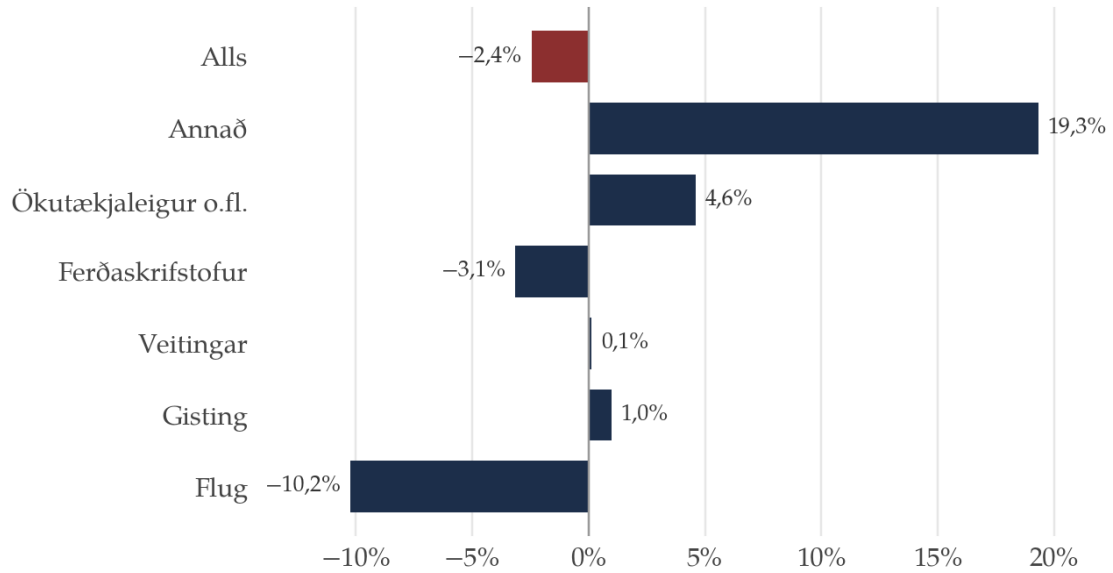
Velta einkennandi greina ferðaþjónustunnar

Velta einkennandi greina ferðaþjónustunnar hefur farið lækkandi á föstu verðlagi á árunum 2024 og 2025. Árið 2023 var metár í neyslu og þá velti greinin yfir þúsund milljörðum króna á verðlagi ársins 2025. Flug og gisting samsvara meira en helmingi veltunnar en helstu flokkar utan þeirra eru ferðaskrifstofur, veitingar og bílaleigur. Síðustu 12 mánuði, frá september 2025 til ágúst 2026, nam veltan 967 ma.kr. á verðlagi 2025, sem er 3,2% minna en árið 2025 (skástrikuð súla á mynd 7). Velta í júlí og ágúst 2026 jókst þó um 7,3% að nafnvirði frá sama tíma árið áður.



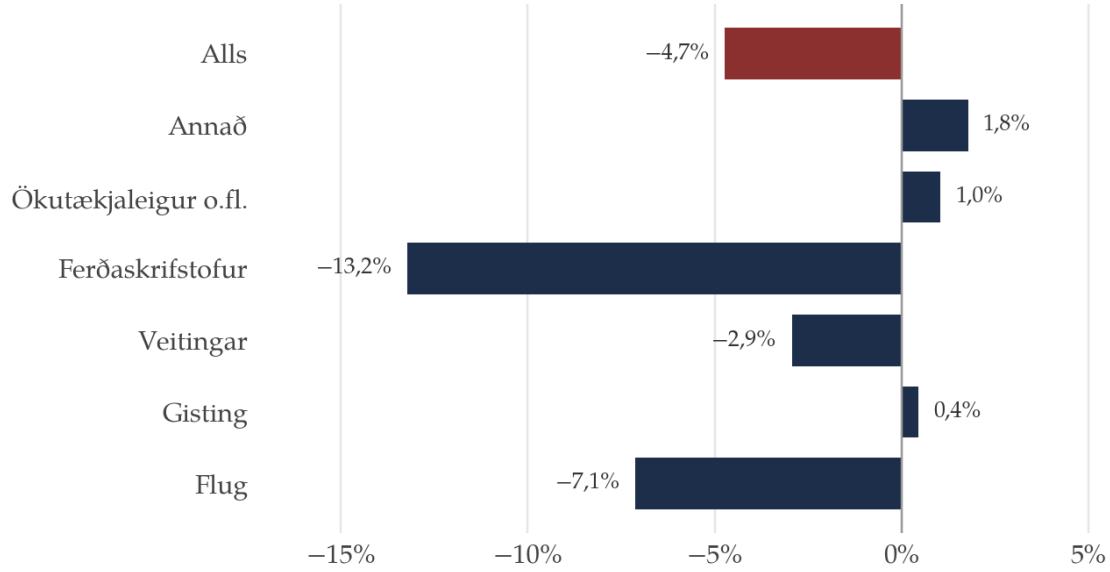
Mynd 7 – Velta einkennandi greina ferðaþjónustunnar á föstu verðlagi, 2016–2025 og síðustu 12 mánuði (sept. 2025 – ágúst 2026) – ma.kr. á verðlagi 2025

Heimild: Hagstofa Íslands (VSK-velta), fast verðlag 2025.



Mynd 8 – Raunbreyting veltu 2025 frá 2024

Heimild: Hagstofa Íslands (VSK-velta), fast verðlag 2025; útreikningar Reykjavik Economics.



Mynd 9 – Raunbreyting veltu jan.–ágúst 2026 frá jan.–ágúst 2025

Heimild: Hagstofa Íslands (VSK-velta), fast verðlag 2025; útreikningar Reykjavik Economics.

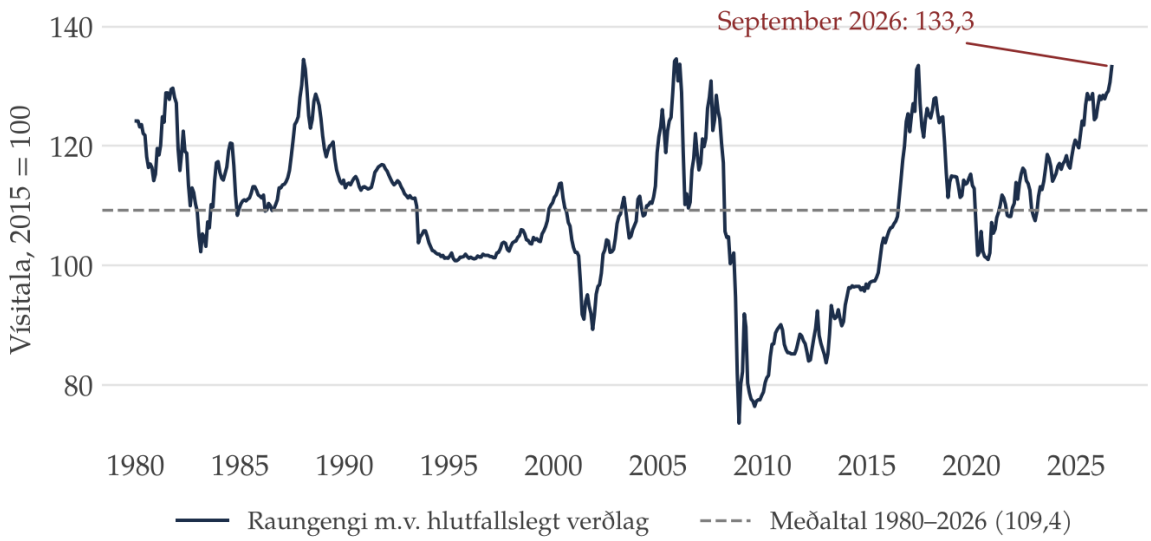
Ef skoðað er hvernig veltan breyttist frá 2024 til 2025 sést að velta í flugi dróst saman um 10% að raunvirði, enda varð flugfélagið Play gjaldþrota í lok september 2025.[18] Velta ferðaskrifstofa lækkaði lítillega á tímabilinu en velta bílaleigna og gistiþjónustu jókst. Á fyrstu átta mánuðum ársins 2026 dróst veltan saman um 4,7% að raunvirði frá sama tíma árið áður (mynd 9). Mest dróst velta ferðaskrifstofa saman, um 13,2%, og velta í flugi um 7,1%, en gisting, bílaleigur og aðrar greinar stóðu nokkurn veginn í stað. Minni velta í flugi skýrir því stóran hluta samdráttarins.

[18] Árni Sæberg. (2025, 29. september). Play er gjaldþrota. Vísir. https://www.visir.is/g/20252781535d/play-er-gjaldthrota

Samkeppnisstaða og gengi krónunnar

Raungengi mælir verðlag á Íslandi í samanburði við viðskiptalönd, umreiknað á gengi hvers tímabils. Raungengið endurspeglar því hvernig erlendur ferðamaður upplifir verðlagningu Íslandsferðar að jafnaði.

Raungengi krónunnar



Mynd 10 – Raungengi krónunnar m.v. hlutfallslegt verðlag, janúar 1980 – september 2026 – vísitala, 2015 = 100

Heimild: Seðlabanki Íslands.

Hér sést að raungengi krónunnar mældist lægst á árunum eftir fjármálakreppuna 2008. Lágt raungengi ýtti undir eftirspurn á árunum 2010–2018 og það hækkaði jafnhliða fjölgun ferðamanna. Fjármagnshöft voru afnumin árið 2017 og náði raungengið hámarki í júní það ár. Árið 2018 heimsótti metfjöldi ferðamanna landið, eða rúmlega 2,3 milljónir, þótt raungengið væri mjög hátt. Á þeim árum vó ört vaxandi eftirspurn þyngra en áhrif sterkari krónu. Líklegt er þó að raungengið hafi áhrif á eftirspurn til framtíðar.

Tafla 3 – Raungengi krónunnar m.v. hlutfallslegt verðlag

Mælikvarði	Gildi
Raungengi í september 2026	133,3
Meðaltal 1980 – september 2026	109,4
Frávik frá langtímameðaltali	21,9%
Hlutfall mánaða frá 1980 með lægra raungengi	98,9%

Mælikvarði	Gildi
Ársmeðaltal 2024	117,5
Ársmeðaltal 2026, jan.–sept.	129,0
Hæsta ársmeðaltal fyrir 2026 (frá 2008)	126,2

Heimild: Seðlabanki Íslands; útreikningar Reykjavik Economics. Vísitala, 2015 = 100.

Styrking raungengis krónunnar getur skaðað samkeppnisstöðu Íslands nema til komi aukin framleiðni vinnuafls.

Gengisþróun nokkurra gjaldmiðla



Mynd 11 – Meðalmánaðargengi Bandaríkjadals, evru og sterlingspunds gagnvart krónu, okt. 2014 – sept. 2026 – kr. á einingu

Heimild: Seðlabanki Íslands.

Tafla 4 – Gengi krónunnar gagnvart völdum myntum

Mynt	Meðaltal 2024	September 2026	Breyting gengis frá meðaltali 2024	Hækkun verðs í mynt ferðamanns
USD	137,96	120,94	−12,3%	14,1%
CAD	100,75	86,64	−14,0%	16,3%
JPY	0,9119	0,7735	−15,2%	17,9%

Mynt	Meðaltal 2024	September 2026	Breyting gengis frá meðaltali 2024	Hækkun verðs í mynt ferðamanns
GBP	176,35	162,27	−8,0%	8,7%
EUR	149,28	139,25	−6,7%	7,2%
CNY	19,17	18,03	−5,9%	6,3%

Heimild: Seðlabanki Íslands, miðgengi, mánaðarmeðaltöl; útreikningar Reykjavik Economics. Síðasti dálkur sýnir verðhækkun í mynt ferðamannsins vegna gengisbreytinga, án innlendrar verðbólgu.

Gengi krónunnar hefur styrkst gagnvart öllum myntunum sex frá meðaltali ársins 2024, mest gagnvart japönsku jeni (JPY), Kanadadal (CAD) og Bandaríkjadal (USD). Styrkingin gagnvart Bandaríkjadal stafar einkum af því að gengi Bandaríkjadals hefur veikst vegna efnahagsaðgerða þarlendra stjórnvalda. Bandaríkjamenn eru fjölmennasti hópur erlendra ferðamanna og því er ferðaþjónustan viðkvæm fyrir veikingu þess gjaldmiðils.

Alþjóðlegur samanburður

Hærra raungengi, auknar álögur og minnkandi framboð flugferða í kjölfar gjaldþrots lággjaldaflugfélagsins Play gera Íslandsferðina dýrari í samanburði við aðra áfangastaði. Íslenskir ferðaþjónustuaðilar hafa sérstaklega fundið fyrir samkeppni frá Noregi og Finnlandi.[19] Ísland gæti þó orðið vænlegri áfangastaður vegna óvissu í heimsmálum, svo sem við Persaflóa, auk þess sem víða eru mótmæli í Evrópu sem gætu haft áhrif á ferðavilja fólks til að sækja þá áfangastaði. Einnig hafa hitabylgjur á meginlandi Evrópu og í Bandaríkjunum gert norðlæga áfangastaði meira freistandi (e. coolcation).[20]

Þetta á fyrst og fremst við um sumarið. Ferðamenn sem sækja í svalara loftslag hafa ekki um marga áfangastaði að velja innan Evrópu og því er eftirspurn þeirra óteygnari.[21] Það er í samræmi við teygniforsendur skýrslunnar (viðauki III), þar sem teygni er −0,60 á háannatíma en −1,50 utan álagstíma. Gjaldtaka hins opinbera og annarra aðila gæti því bitið helst utan álagstíma, þegar hiti á meginlandinu dregur ekki ferðamenn norður á bóginn.

[19] Ingibjörg Sara Guðmundsdóttir. (2025, 14. janúar). Hófleg aukning í fjölda ferðamanna en minnkandi áhugi Breta áhyggjuefni. RÚV. https://www.ruv.is/frettir/innlent/2025-01-14-hofleg-aukning-i-fjolda-ferdamanna-en-minnkandi-ahugi-breta-ahyggjuefni-432960

[20] Clift, G. (2026, 10. ágúst). The 'Coolcation' is Trending—Here's Where You Should Go in Europe. National Geographic. https://www.nationalgeographic.com/travel/article/what-is-coolcation-best-places-in-europe

[21] Staðgöngumarkaðir innan Evrópu eru t.d. Finnland, Noregur og Norður-Svíþjóð. Rússlandsmarkaður er nær lokaður og ferðaþjónusta á Grænlandi og í Færeyjum hefur takmarkaða afkastagetu enn sem komið er.

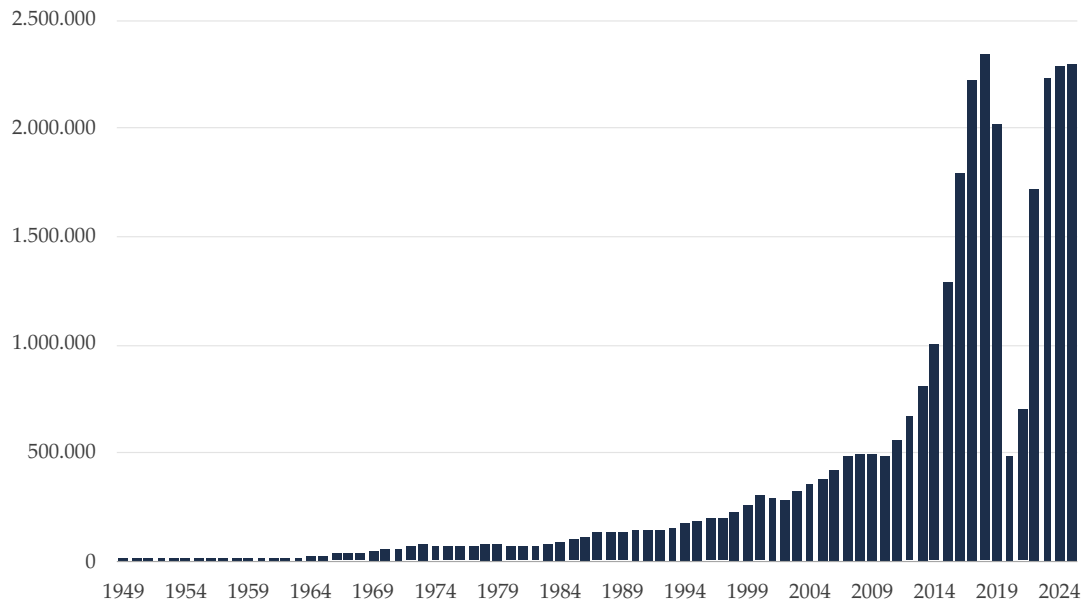
Fjöldi og samsetning erlendra ferðamanna

„Fyrst af öllu sýnum við mönnunum árstíðirnar, vor, vetur og haust. Þegar tranan heldur gargandi suður til Líbíu er kominn tími fyrir bóndann að sá og fyrir skipstjórann að hengja upp stýrið og leggjast til hvílu.“

Aristófanes, Fuglarnir (414 f.Kr.), ljóðlínur 709–711

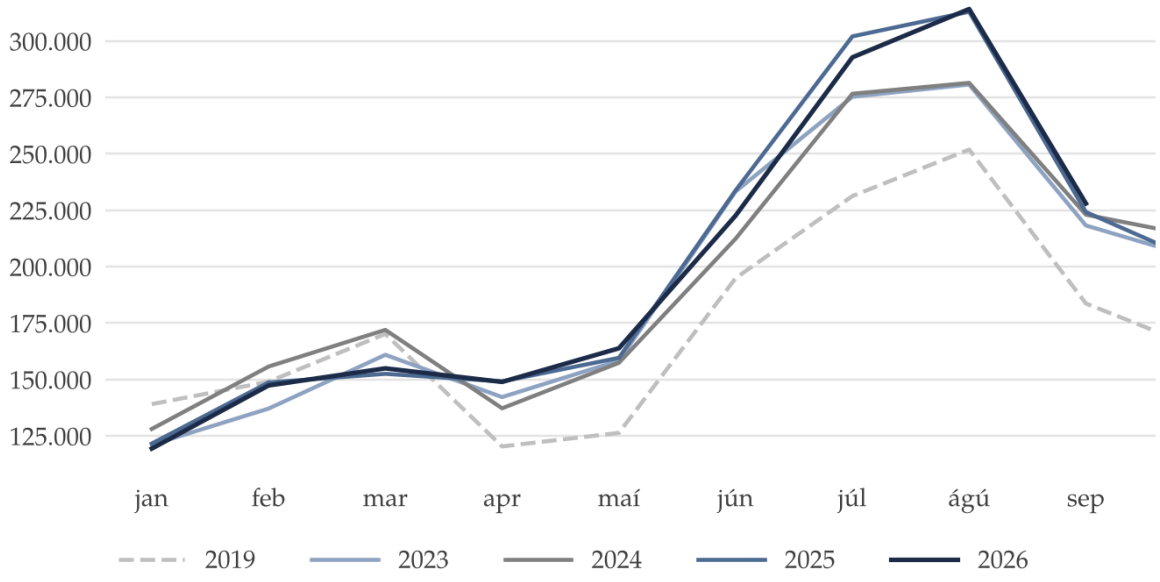
Fjöldi erlendra ferðamanna hefur verið stöðugur undanfarin ár, eða rúmlega 2,2 milljónir á ári 2023–2025, sbr. myndina hér að neðan. Fjöldi ferðamanna á fyrstu níu mánuðum ársins er svipaður og á sama tíma 2025 (erlendum farþegum um Keflavíkurflugvöll fækkaði um 0,7%) og því má ályktа að ferðamannafjöldi ársins 2026 verði svipaður og 2025. Ljóst er af þessum tölum að ferðamönnum fjölgar ekki og því ræðst breyting á tekjum milli ára einkum af verðlagi þjónustunnar, þar með talið gjaldtöku og sköttum, og neyslu á hvern ferðamann.

Erlendir farþegar



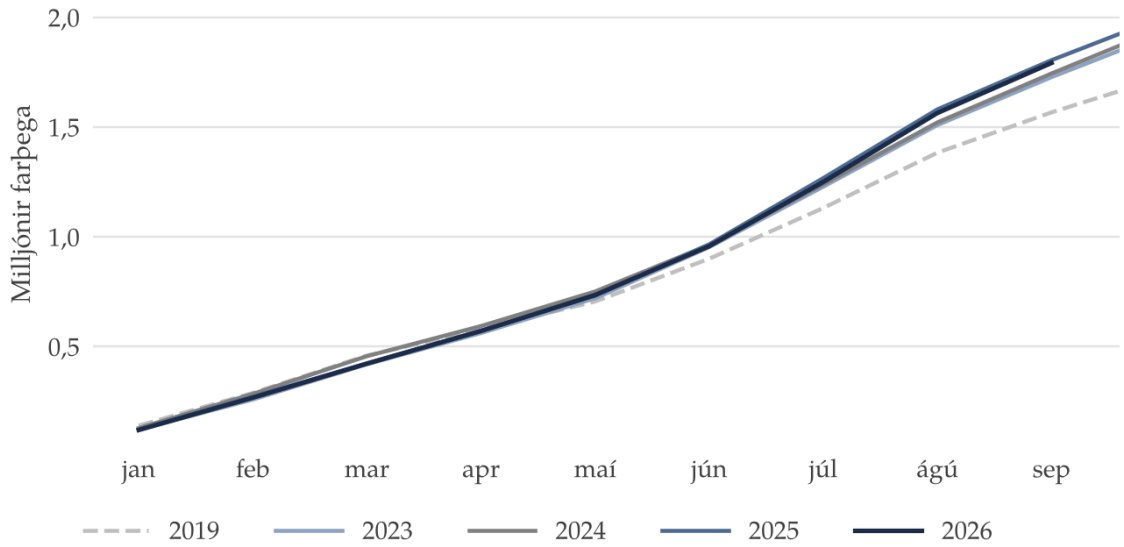
Mynd 12 – Fjöldi erlendra farþega til Íslands 1949–2025

Heimild: Ferðamálastofa.



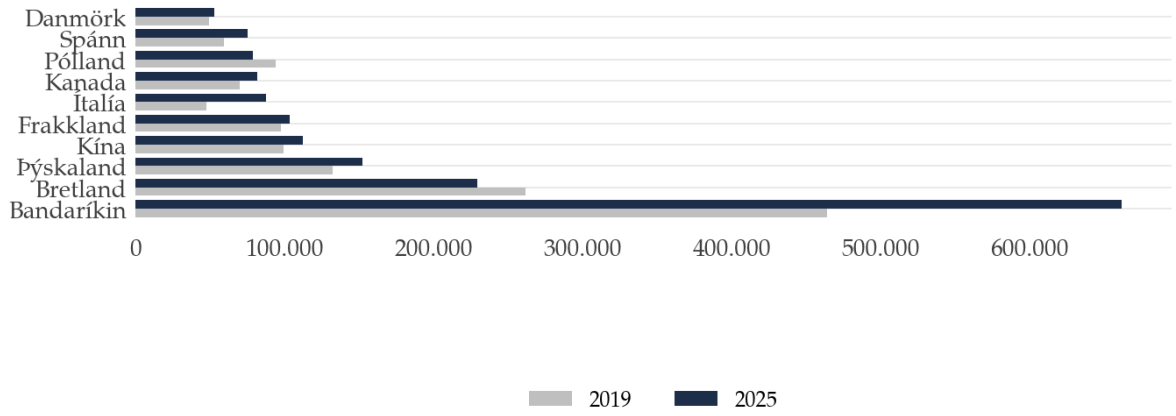
Mynd 13 – Erlendir farþegar um Keflavíkurflugvöll eftir mánuðum

Heimild: Hagstofa Íslands.



Mynd 14 – Uppsafnaður fjöldi erlendra farþega um Keflavíkurflugvöll – milljónir farþega

Heimild: Hagstofa Íslands.



Mynd 15 – Tíu fjölmennustu þjóðerni farþega um Keflavíkurflugvöll

Heimild: Hagstofa Íslands.

Bandaríkjamenn eru langsamlega fjölmennasti hópur ferðamanna, eða 662 þúsund talsins. Þeir eru jafnframt sá hópur sem eyðir einna mestu á mann. Bandaríkjamönnum hefur fjölgað um tæplega 43% milli áranna 2019 og 2025. Á sama árabili hefur Bretum sem hingað koma fækkað um rúmlega 12%. Efnahagslegt mikilvægi Bandaríkjamanna fyrir íslenska ferðaþjónustu er því seint ofmetið. Brýnt er að viðhalda góðri ímynd lands og þjóðar á þeim markaði. Sendiherra Bandaríkjanna á Íslandi hefur sett sér það markmið að stuðla að fjölgun bandarískra ferðamanna, þannig að þeir verði ein milljón eftir fáein ár.[22]

Miklar væntingar eru bundnar við ferðalög Kínverja til Íslands. Air China hóf áætlunarflug milli Peking og Keflavíkur 26. október 2026, með viðkomu í Kaupmannahöfn. Flogið verður þrisvar í viku með Airbus A330-300-vélum sem flytja bæði farþega og farm.[23] Það gæti stuðlað að fjölgun ferðamanna frá Asíu á næstu misserum.[24]

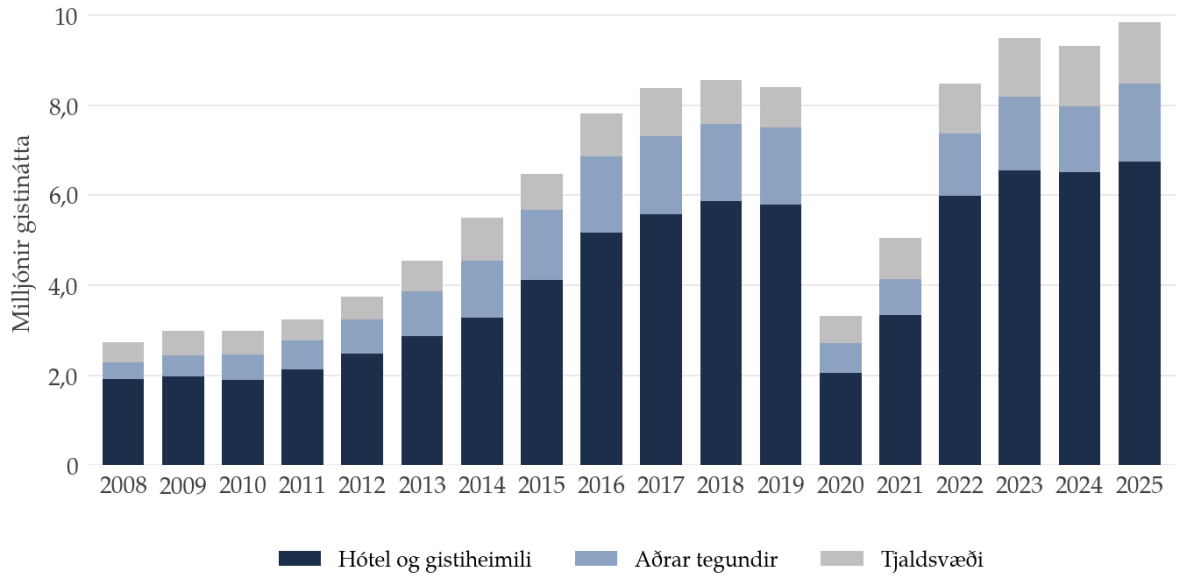
Gistinætur

Gistinóttum fjölgaði á árinu 2025 frá fyrra ári. Það gæti bent til þess að ferðamenn staldri örlítið lengur við en árið 2024, en tölur ársins 2025 eru bráðabirgðatölur og byggjast á áætlunum fyrir aðra gististaði en hótel. Myndirnar hér fyrir neðan gefa vísbendingu um þá þróun. Gistinóttum erlendra ferðamanna á öllum tegundum skráðra gististaða, þ.e. hótelum, tjaldsvæðum, heimagistingu o.s.frv., fjölgaði um 10% á árinu 2025 frá fyrra ári. Þær voru samtals 8,6 milljónir og hafa ekki verið fleiri.

[22] Oddur Ævar Gunnarsson. (2026, 6. október). Rubio: Ísland í miðjunni. Vísir. https://www.visir.is/g/20262944585d/rubio-is-land-i-midjunni

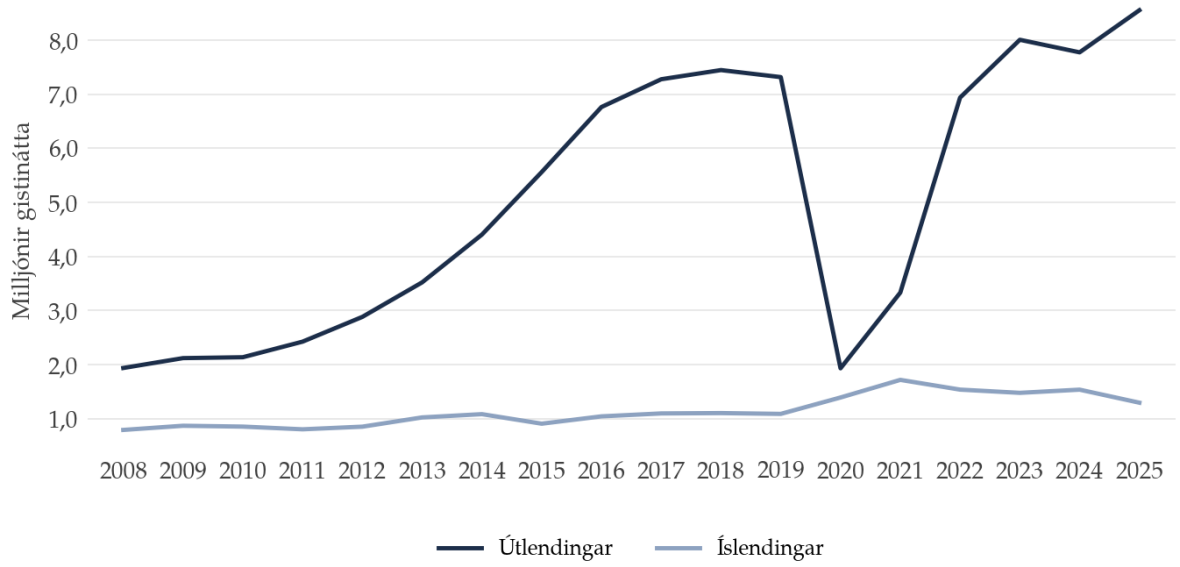
[23] Viðskiptablaðið (22. október 2026). Verður umboðsaðili Air China á Íslandi; Isavia (25. ágúst 2026). New Air China service. Fréttir Keflavíkurflugvallar.

[24] mbl.is. (2026, 19. september). Air China framlengir flugáætlun til Íslands. https://www.mbl.is/frettir/innlent/2026/09/19/air_china_framlengir_flugaaetlun_til_islands/



Mynd 16 – Gistinætur eftir tegund gististaðar – milljónir gistinátta

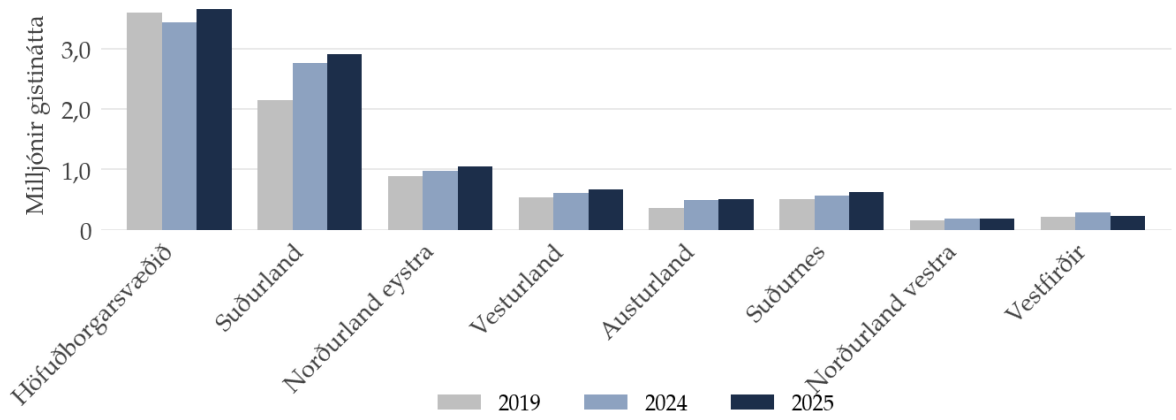
Heimild: Hagstofa Íslands.



Mynd 17 – Gistinætur Íslendinga og útlendinga – milljónir gistinátta

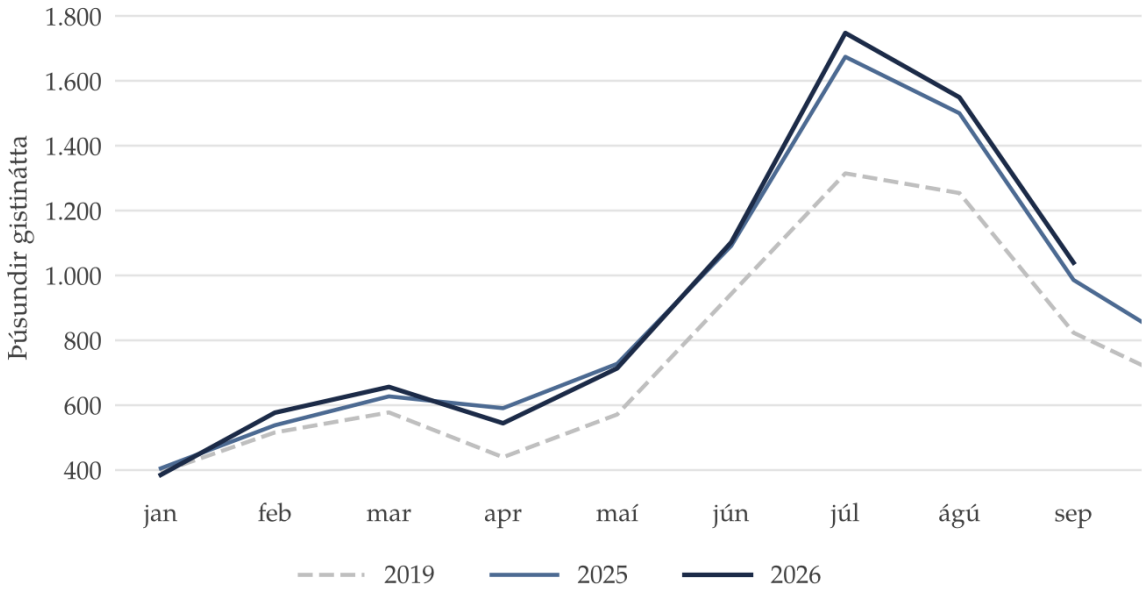
Heimild: Hagstofa Íslands.

Flestar gistinætur eru á höfuðborgarsvæðinu og fast á hæla þess kemur Suðurland. Í þessum tveimur landshlutum eru tveir þriðju hlutar allra gistinátta á landinu. Fyrstu níu mánuði ársins 2026 voru gistinætur á öllum tegundum skráðra gististaða um 8,3 milljónir, 2,1% fleiri en á sama tíma 2025. Hafa ber í huga að í ágúst 2026 varð sólmyrkvi sem vakti heimsathygli.



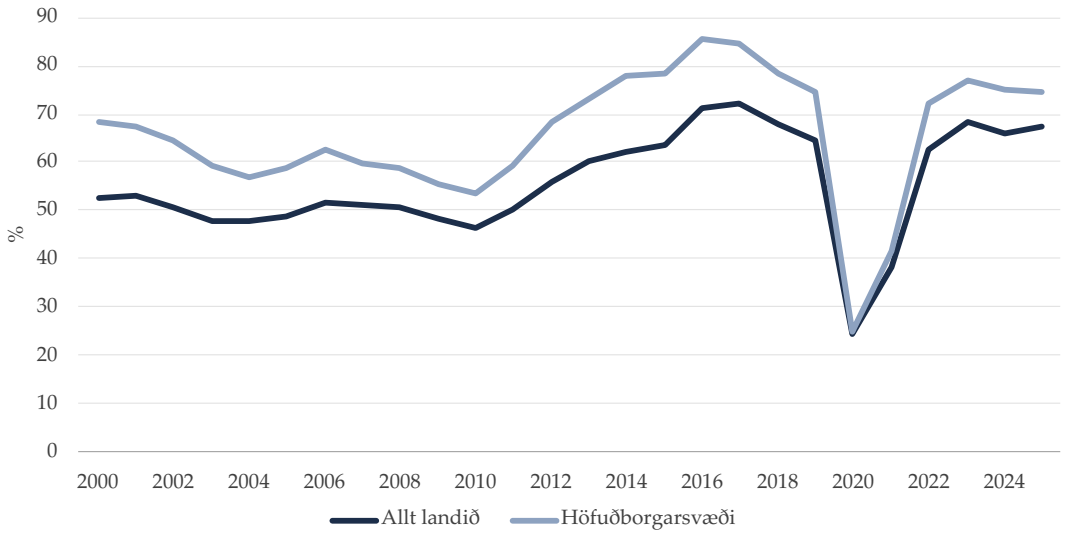
Mynd 18 – Gistinætur eftir landshlutum – milljónir gistinátta

Heimild: Hagstofa Íslands.



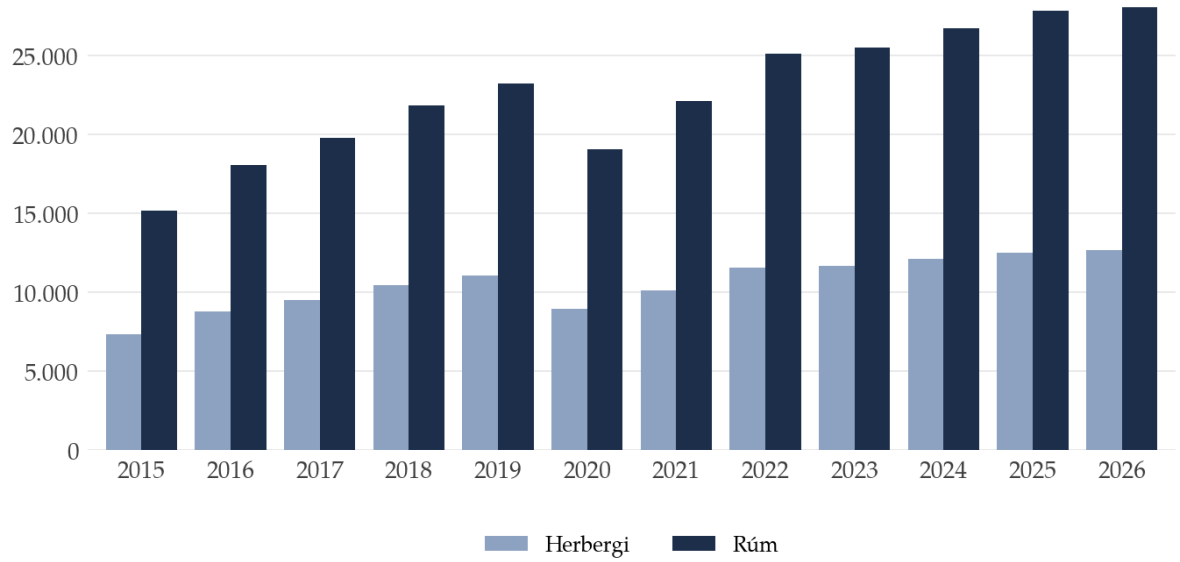
Mynd 19 – Gistinætur eftir mánuðum – þúsundir gistinátta

Heimild: Hagstofa Íslands.



Mynd 20 – Nýting hótelherbergja

Heimild: Hagstofa Íslands.

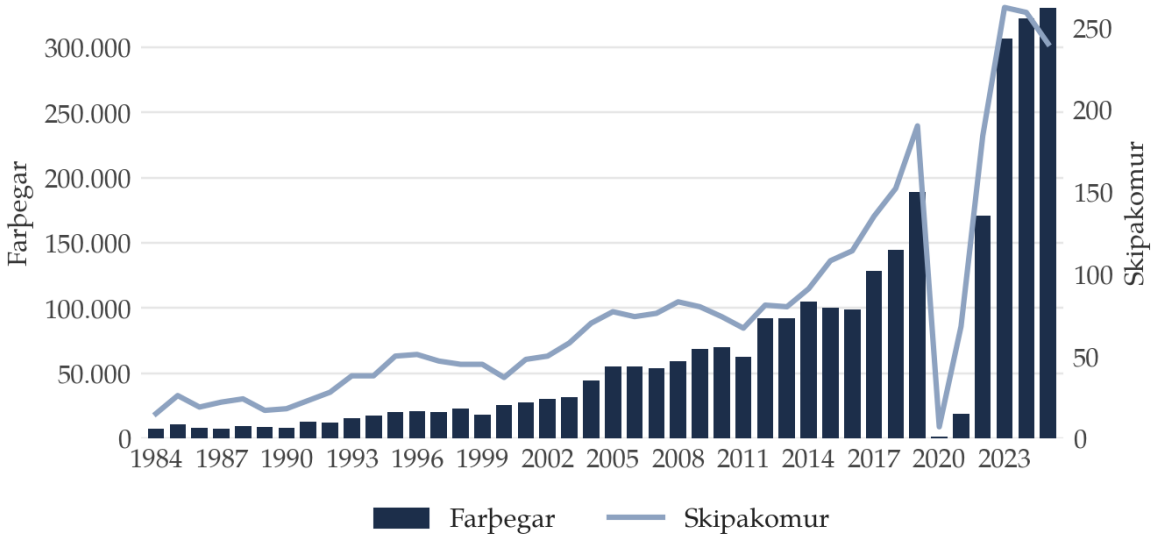


Mynd 21 – Fjöldi herbergja og rúma á hótelum í júlí

Heimild: Hagstofa Íslands.

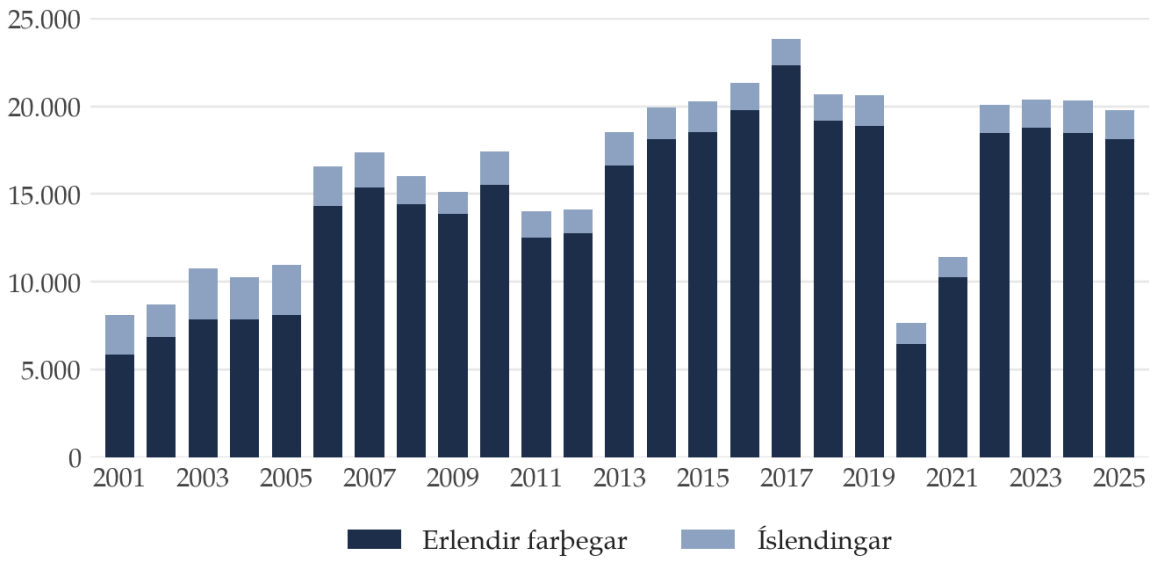
Hótelherbergjum hefur fjölgað töluvert, í takt við fjölgun undanfarinna ára, sbr. myndina hér að ofan. Margir hafa óttast offramboð en nýtingin hefur verið þokkaleg miðað við fjölgun rúma og herbergja. Nýtingin á árinu 2025 var rétt um 70%.

Skemmtiferðaskip og Norræna



Mynd 22 – Farþegar skemmtiferðaskipa og skipakomur til Reykjavíkur – farþegar / skipakomur

Heimild: Hagstofa Íslands 1984–2024 og Faxaflóahafnir 2025.



Mynd 23 – Farþegar með Norrænu til Íslands

Heimild: Smyril Line (Austfar).

Farþegum skemmtiferðaskipa til Reykjavíkur hefur fjölgað hratt eftir heimsfaraldurinn. Þeir voru um 330 þúsund árið 2025, 75% fleiri en árið 2019, en skipakomum fækkaði um 7% frá fyrra ári, úr 259 í 240. Skipin sem komu voru því stærri að meðaltali. Útgjöld farþega sem dvelja aðeins um borð eru þó lítill hluti af neyslu erlendra ferðamanna, um 4,8% árið 2025. Neysla farþega á svokölluðum leiðangursskipum (hringsiglingar) er mun meiri.

Erlendir farþegar sem komu með millilandaferjunni Norrænu voru um 18 þúsund árið 2025, sem er svipaður fjöldi og á árunum fyrir heimsfaraldur. Ferjan skiptir miklu máli fyrir dreifingu ferðamanna og þá sérstaklega um Austurland.

Skattaleg áhrif ferðaþjónustunnar 2025

Skattaleg áhrif eru skilgreind sem þeir skattar og þau lögbundnu gjöld sem rekstur einkennandi greina ferðaþjónustunnar skilar til hins opinbera og lífeyrissjóða. Í þröngum skilningi eru þau launatengd gjöld, tekjuskattur launþega og tekjuskattur fyrirtækja. Í víðum skilningi bætast við útskattur virðisaukaskatts og fasteignaskattar. Mótframlag atvinnurekenda í lífeyrissjóði er talið með, eins og í fyrri skýrslum. Víða erlendis er lífeyriskerfið að stærstum hluta rekið af hinu opinbera og iðgjöldin teljast þá til skatta eða tryggingagjalda. Í Þýskalandi er lögbundið iðgjald í lífeyristryggingu ríkisins til dæmis 18,6% af launum árið 2026, þar af 9,3% frá atvinnurekanda.[25] Iðgjaldið rennur til hins opinbera og stendur undir lífeyrisgreiðslum líðandi stundar (gegnumstreymiskerfi). Hér á landi eru lífeyrissjóðirnir utan hins opinbera, en iðgjaldið er að mestu lögbundin greiðsla sem atvinnurekendum er skylt að láta af hendi og leggst á launakostnað með sama hætti og skattar. Íslenska kerfið byggist á söfnun. Lögbundið mótframlag atvinnurekanda, a.m.k. 11,5% af launum, safnast í lífeyrissjóðum og léttir á almannatryggingum framtíðar. Væri mótframlagið ekki talið með yrði framlag íslenskra fyrirtækja vanmetið í samanburði við lönd þar sem sambærileg greiðsla rennur til ríkisins. Án mótframlaga nema víð skattaleg áhrif árið 2025 um 165,8 ma.kr. og þröng áhrif um 75,0 ma.kr.

Tölur ársins 2025 byggjast á rekstrar- og efnahagsyfirliti Hagstofu Íslands sem birt var í nóvember 2026 en frumgögnin koma frá Skattinum. Tölurnar eru bráðabirgðatölur og Hagstofa Íslands endurskoðaði um leið tölur fyrri ára. Launaliðir eru reiknaðir af launakostnaði og fjölda ársverka samkvæmt yfirlitinu og tekjuskattur fyrirtækja er tekinn beint úr því. Útskattur virðisaukaskatts er úr sérvinnslu Hagstofu Íslands á virðisaukaskatti eftir greinum (útskattur samkvæmt skattframtölum), sem barst um miðjan nóvember 2026 og endurskoðar einnig fyrri ár. Upplýsinga um fasteignamat eigna einkennandi greina ferðaþjónustunnar fyrir árið 2025 var aflað hjá Húsnæðis- og mannvirkjastofnun fyrir milligöngu SAF og fasteignaskattar reiknaðir út frá því.

Allar fjárhæðir í kaflanum eru á verðlagi ársins 2025. Tölur ársins 2024 eru endurreiknaðar út frá endurskoðuðum tölum Hagstofu Íslands og færðar á verðlag 2025 miðað við vísitölu neysluverðs (hækkun ársmeðaltals um 4,1%). Víð skattaleg áhrif ársins 2024 hækka við það úr 197,5 í 205,0 ma.kr. Hækkunin stafar nær öll af umreikningi á verðlag 2025 (197,5 × 1,041 = 205,6 ma.kr.). Endurskoðun Hagstofu Íslands á rekstrartölum og útskatti ársins 2024, þar sem útskatturinn hækkaði, og leiðrétting á tryggingagjaldi, sem áður var reiknað af launum fyrra árs, vega hvor aðra nokkurn veginn upp og lækka matið um 0,6 ma.kr. nettó.

Nánar er gerð grein fyrir gögnum og aðferðafræði í viðauka I.

[25] Deutsche Rentenversicherung (2026), Werte der Rentenversicherung. Iðgjaldið skiptist jafnt milli atvinnurekanda og launþega.

Skattaleg áhrif í þröngum skilningi

Tafla 5 – Skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar, þröng skilgreining (m.kr., verðlag 2025)

Liður	2024	2025	Raunbreyting	Uppruni gagna
Tekjuskattur fyrirtækja	11.065	6.467	−41,6%	Rekstrar- og efnahagsyfirlit Hagstofu Íslands
Mótframlag atvinnurekenda í lífeyrissjóð og séreign af meðalheildarlaunum	34.424	33.937	−1,4%	Launakostnaður skv. Hagstofu Íslands
Tryggingagjald af meðallaunum	18.243	17.985	−1,4%	Launakostnaður skv. Hagstofu Íslands
Tekjuskattur og útsvar launþega af meðallaunum	52.982	50.585	−4,5%	Launakostnaður skv. Hagstofu Íslands
Þröng skattaleg áhrif samtals	116.714	108.973	−6,6%	

Heimild: Skattalíkan Reykjavik Economics; Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit 2025 (bráðabirgðatölur). Fast verðlag 2025.

Þröng skattaleg áhrif námu 109,0 ma.kr. árið 2025 og lækkuðu um 6,6% að raunvirði frá 2024. Launakostnaður greinarinnar jókst um 2,6% að nafnvirði og ársverkum fjölgaði um 1,4%, svo launakostnaður á ársverk hækkaði aðeins um 1,2%, minna en verðbólga ársins, sem var 4,1%. Hluti skýringarinnar er endurskoðun Hagstofu Íslands á launakostnaði ársins 2024 (úr 286 í 293,2 ma.kr.), en staðgreiðsluskyldur launastofn greinarinnar jókst um 5,7%. Mótframlag og tryggingagjald lækkuðu um 1,4% að raunvirði. Tekjuskattur og útsvar launþega lækkuðu meira, um 4,5%, því að þrepamörk og persónuafsláttur hækkuðu um 5,8%. Tekjuskattur fyrirtækja lækkaði um 39,2% að nafnvirði og 41,6% að raunvirði. Tölurnar eru bráðabirgðatölur. Launakostnaður ársins 2025 samkvæmt ársreikningum samsvarar launastofninum nær nákvæmlega, en endurskoðaður launakostnaður ársins 2024 er um 3% hærri en launastofn þess árs gefur til kynna. Sé launakostnaður ársins 2024 lagaður að launastofninum lækka þröng skattaleg áhrif um 3,1% að raunvirði í stað 6,6% og víð áhrif um 0,6% í stað 2,6%. Fjárhæðir ársins 2025 breytast ekki.

Samkvæmt ársreikningaskrá Hagstofu Íslands lækkaði tekjuskattur einkennandi greina ferðaþjónustunnar úr 10.631 m.kr. árið 2024 í 6.467 m.kr. árið 2025 að nafnvirði. Um 70% lækkunarinnar skýrist af flugi, þar sem 1.694 m.kr. gjaldfærður tekjuskattur snerist í 1.287 m.kr. tekjufærslu. Tekjuskattur í gistingu lækkaði um 48%. Hagnaður greinarinnar í heild jókst þó úr 19,8 ma.kr. í 30,7 ma.kr., einkum vegna þess að tap í flugi minnkaði úr 12,5 ma.kr. í 1,2 ma.kr. Lækkun tekjuskattsins endurspeglar því fremur tekjufærslu skatts og skattalega

stöðu einstakra greina en minni umsvif. Reynslan sýnir að tekjuskattur fyrirtækja sveiflast mun meira en velta.[26]

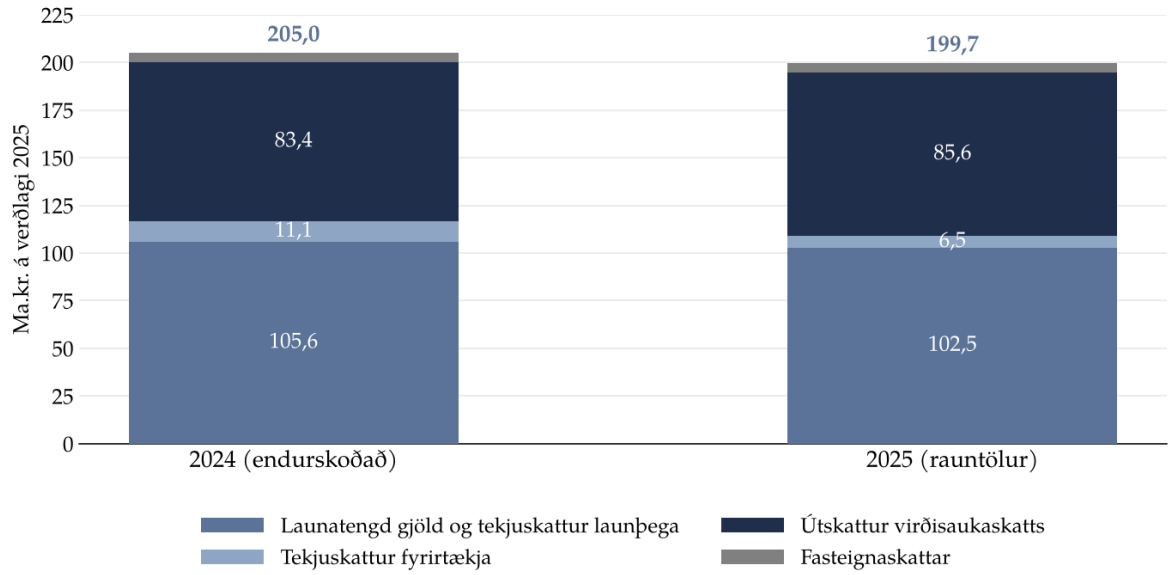
Tekjuskattur fyrirtækja nemur nú um 3% af víðum skattalegum áhrifum en nam um 5% árið 2024.

Skattaleg áhrif með útskatti virðisaukaskatts og fasteignasköttum

Tafla 6 – Skattaleg áhrif ferðaþjónustu með útskatti VSK og fasteignasköttum (m.kr., verðlag 2025)

Liður	2024	2025	Raunbreyting	Uppruni gagna
Þröng skattaleg áhrif	116.714	108.973	−6,6%	Sjá töflu að ofan
Virðisaukaskattur (útskattur)	83.360	85.552	2,6%	Sérvinnsla Hagstofu Íslands, útskattur skv. framtali
Samtals án fasteignaskatta	200.074	194.525	−2,8%	
Fasteignaskattar	4.961	5.187	4,5%	Álagning 2024 og fasteignamat 2025
Víð skattaleg áhrif samtals	205.035	199.712	−2,6%	

Heimild: Skattalíkan Reykjavik Economics; Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit 2025 (bráðabirgðatölur); Árbók sveitarfélaga. Útskattur 2019–2025 úr sérvinnslu Hagstofu Íslands á virðisaukaskatti (nóvember 2026). Fast verðlag 2025.



Mynd 24 – Skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar eftir liðum, 2024 og 2025 – ma.kr. á verðlagi 2025

Heimild: Skattalíkan Reykjavik Economics; Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit 2025 og sérvinnsla á virðisaukaskatti.

[26] Hagstofa Íslands, gjaldfærður tekjuskattur einkennandi greina ferðaþjónustunnar samkvæmt ársreikningum og virðisaukaskattsskyld velta sömu greina; útreikningar Reykjavik Economics.

Að útskatti virðisaukaskatts og fasteignasköttum meðtöldum námu skattaleg áhrif ferðaþjónustunnar 199,7 ma.kr. árið 2025. Það er 2,6% raunlækkun frá 2024 en 1,4% hækkun að nafnvirði. Tafla 7 sýnir skattaleg áhrif hverrar undirgreinar árið 2025 og breytingu frá fyrra ári. Tímaraðir frá 2019 eru í viðauka II.

Tafla 7 – Skattaleg áhrif eftir undirgreinum einkennandi greina ferðaþjónustunnar 2025 (m.kr., verðlag 2025)

Grein	Þröng áhrif 2025	Raunbreyting	Víð áhrif 2025	Raunbreyting	Ársverk 2025
Veitingar (ÍSAT 561, 563)	18.619	−5,8%	34.827	−3,8%	10.078
Farþegaflug (ÍSAT 511)	27.848	−16,5%	28.842	−15,2%	4.092
Gististaðir (ÍSAT 551, 552)	20.359	−4,6%	39.491	−2,6%	7.175
Ferðaskrifstofur og bókunarþjónusta (ÍSAT 79)	12.948	−5,9%	28.804	−3,9%	4.007
Bílaleigur (ÍSAT 771)	6.179	9,1%	26.569	4,4%	1.405
Aðrir farþegaflutningar á landi (ÍSAT 4939)	4.815	3,2%	7.704	3,8%	1.299
Farþegasiglingar (ÍSAT 501)	1.492	6,0%	2.252	7,1%	381
Þjónusta tengd flugi (ÍSAT 5223)	11.472	−4,8%	14.211	−2,5%	1.834
Átta greinar samtals	103.733	−7,4%	182.701	−4,0%	30.271
Aðrar greinar	5.240	10,7%	17.012	15,8%	2.037
Einkennandi greinar ferðaþjónustunnar alls	108.973	−6,6%	199.712	−2,6%	32.308

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit og sérvinnsla á útskatti virðisaukaskatts; útreikningar Reykjavik Economics. Aðrar greinar eru ÍSAT 4932, 491, 503, 553, 7721 og 9604 auk fasteignaskatta, sem eru aðeins reiknaðir fyrir heildina.

Útskattur samkvæmt sérvinnslu Hagstofu Íslands nam 85,6 ma.kr. og hækkaði um 6,8% að nafnvirði og 2,6% að raunvirði, þótt virðisaukaskattsskyld velta greinarinnar hafi aðeins aukist um 1,5% að nafnvirði og dregist saman um 2,4% að raunvirði. Skýringin er samsetning veltunnar, þ.e. velta í almennu þrepi (24%) jókst um 14,2% og í lægra þrepi (11%) um 4,3%, en undanþegin velta, sem ber engan útskatt, dróst saman um 5,8%. Fasteignaskattar hækkuðu um 4,5% að raunvirði, í takt við hækkun fasteignamats milli áranna 2024 og 2025.

Útskattur er talinn að fullu en innskattur, sá virðisaukaskattur sem fyrirtækin fá endurgreiddan af aðföngum, er ekki dreginn frá. Ástæðan er sú að virðisaukaskattur leggst á

endanlegan neytanda. Innskatturinn hefur þegar verið greiddur í ríkissjóð af birgjunum sem seldu aðföngin. Ef virðisaukaskattur af máltíð á veitingastað er 220 kr. og veitingastaðurinn fær 110 kr. endurgreiddar sem innskatt af hráefninu, hefur heildsalinn þegar skilað þeim 110 kr. Ríkið fær því alls 220 kr., sömu fjárhæð og útskatturinn á máltíðinni, og ferðamaðurinn ber hana alla. Útskatturinn ofmetur þó endanlegar tekjur ríkissjóðs að því marki sem greinarnar selja hver annarri eða fyrirtækjum sem geta talið skattinn til innskatts. Sá hluti hefur ekki verið metinn. Erlendir ferðamenn fá virðisaukaskatt af þjónustu sem þeir njóta hér á landi ekki endurgreiddan og er hann því endanlegur skattur á neyslu þeirra. Nánari umfjöllun er í viðaukum I og VIII.

Rekstur og efnahagur greinarinnar í samanburði við viðskiptahagkerfið

Rekstrar- og efnahagsyfirlit Hagstofu Íslands, sem birt var í nóvember 2026, gerir kleift að bera rekstur og efnahag einkennandi greina ferðaþjónustunnar saman við viðskiptahagkerfið í heild, þ.e. allan atvinnurekstur að undanskilinni fjármála- og vátryggingastarfsemi. Einkennandi greinar ferðaþjónustunnar eru hluti viðskiptahagkerfisins og til þeirra teljast um 13% af rekstrartekjum þess en um 22% af ársverkum. Ítarlegri töflur og myndir eru í viðauka IX.

Rekstrartekjur einkennandi greina ferðaþjónustunnar námu 987,6 ma.kr. árið 2025 og drógust saman um 0,8% að nafnvirði og um 4,7% að raunvirði. Rekstrartekjur viðskiptahagkerfisins jukust um 2,1% að nafnvirði. Launakostnaður greinarinnar jókst um 2,6% og nam 30,5% af rekstrartekjum, en hlutfallið er 21,6% í viðskiptahagkerfinu. Launakostnaður á ársverk var 9,3 m.kr., um 14% lægri en í viðskiptahagkerfinu, og hækkaði aðeins um 1,2% milli ára á móti 7,3% í viðskiptahagkerfinu.

Rekstrarhagnaður fyrir afskriftir (EBITDA) jókst um 6,4% og var 13,6% af rekstrartekjum, nálægt hlutfalli viðskiptahagkerfisins (14,8%). Fjármagnsliðir vega hins vegar mun þyngra í greininni og námu 43% af rekstrarhagnaði (EBIT) á móti 28% í viðskiptahagkerfinu. Hagnaður ársins nam 30,7 ma.kr., eða 3,1% af rekstrartekjum, samanborið við 7,0% í viðskiptahagkerfinu. Arðsemi eigin fjár var hins vegar 10,8%, hærri en í viðskiptahagkerfinu (8,0%), sem endurspeglar fyrst og fremst lágt eiginfjárhlutfall greinarinnar. Hagnaðurinn jókst um 55% milli ára, einkum vegna þess að tap í flugi minnkaði úr 12,5 ma.kr. í 1,2 ma.kr. Virkt tekjuskattshlutfall greinarinnar féll úr 34,9% í 17,4%. Sveiflan skýrist af flugi, þar sem gjaldfærður tekjuskattur var jákvæður árið 2024 þrátt fyrir tap en tekjufærður árið 2025. Án flugs var hlutfallið 21,7% árið 2024 og 19,6% árið 2025, svipað og í viðskiptahagkerfinu (19,0%). Úttekt úr rekstri, þ.e. greiddur arður o.fl., nam 24,4 ma.kr., um 80% af hagnaði ársins.[27] Arður er að jafnaði greiddur af afkomu fyrra árs og uppsöfnuðu eigin fé. Árið 2024

[27] Úttekt úr rekstri nær bæði til arðs sem lögaðilar greiða og úttekta eigenda í rekstri einstaklinga og sameignarfélaga, að frádregnum framlögum þeirra til rekstrar. Samkvæmt leiðbeiningum Skattsins skal færa í reitinn „Úttekt úr rekstri“ alla eigin úttekt eiganda, hvort sem hún er í reiðufé, vörum, þjónustu eða á öðru formi.

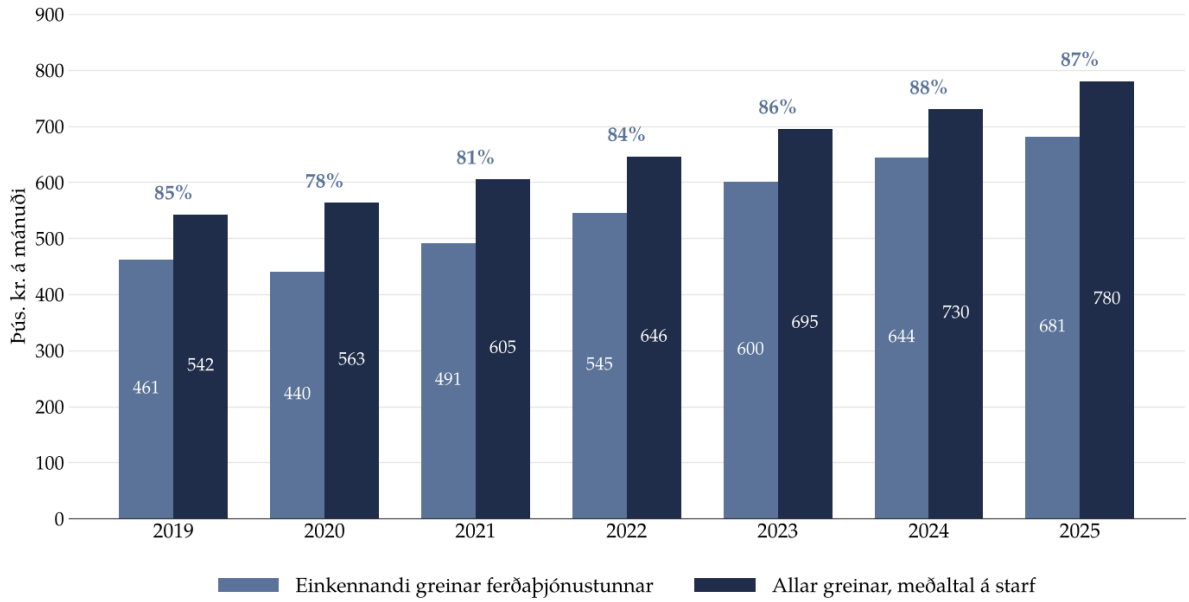
nam úttektin 25,6 ma.kr., eða 129% af hagnaði þess árs, og í viðskiptahagkerfinu var hlutfallið 88% árið 2025.

Heildareignir einkennandi greina ferðaþjónustunnar námu 1.124 ma.kr. í árslok 2025 og eigið fé 285,7 ma.kr. Eiginfjárhlutfallið var 25,4%, svipað og undanfarin ár, en 44,2% í viðskiptahagkerfinu. Greinin er því mun skuldsettari miðað við eignir en atvinnulífið almennt. Veltufjárhlutfall hennar er 1,0, sem er um helmingur þess sem er í viðskiptahagkerfinu. Langtímaskuldir voru hins vegar 4,1-föld EBITDA í greininni en 5,6-föld í viðskiptahagkerfinu. Greinin hefur því lægri skuldir miðað við rekstrarhagnað en hærra skuldahlutfall miðað við eignir og minna laust fé til að mæta áföllum.

Samanburðurinn skiptir máli fyrir skattalegu áhrifin. Greinin greiðir hátt hlutfall tekna sinna í laun og launatengd gjöld og launaliðirnir eru yfir 90% af skattalegum áhrifum í þröngum skilningi. Lágt eiginfjárhlutfall og þungir fjármagnsliðir gera afkomuna hins vegar viðkvæma fyrir verðhækkunum og samdrætti í eftirspurn og tekjuskattur fyrirtækja sveiflast því meira en í atvinnulífinu almennt.

Laun í ferðaþjónustu

Laun á mann í einkennandi greinum ferðaþjónustunnar voru að meðaltali 681 þús. kr. á mánuði árið 2025, eða 87% af meðallaunum á starf í öllum greinum, sem voru 780 þús. kr. Árið 2019 var hlutfallið 85%. Það féll í 78% árið 2020 í heimsfaraldrinum en hækkaði síðan ár frá ári til 2024 (mynd 25). Frá 2019 til 2025 hækkuðu laun á mann í ferðaþjónustu um 47,7% en meðallaun á starf um 43,9%.



Úttekt getur því verið há miðað við hagnað ársins, einkum í greinum þar sem einstaklingsrekstur er algengur. Skatturinn (2025). *Skattframtal rekstraraðila RSK 1.04 – Leiðbeiningar og dæmi*, bls. 30–31.

Mynd 25 – Laun á mann á mánuði í einkennandi greinum ferðaþjónustunnar og meðallaun á starf í öllum greinum 2019–2025 – þús. kr.
Heimild: Hagstofa Íslands.

Hagstofa Íslands telur launþega í hverjum bálki atvinnugreina og sá sem fær laun í tveimur greinum telst í báðum. Meðaltal allra launagreiðslna á einstakling er því hærra, 840 þús. kr. árið 2025, og á þeim grunni er hlutfallið 81%. Séu opinber stjórnsýsla, fræðslustarfsemi, heilbrigðis- og félagsþjónusta (bálkar O–Q) undanskildar breytist hlutfallið ekki, því að laun á starf í þeim bálkum eru nánast þau sömu og á almennum markaði, 779 og 780 þús. kr.

Laun á mann ráðast af vinnutíma. Hlutastörf, námsfólk og árstíðabundin störf eru algeng í ferðaþjónustu og lækka meðaltalið. Í greininni voru um 13% starfa en 11,5% launagreiðslna árið 2025. Laun á mann í ferðaþjónustu eru þó um 9,5% hærri en í verslun, þar sem þau voru 622 þús. kr. á mánuði.

Gervigreind og vinnumarkaðurinn

Gervigreind hefur mismikil áhrif á störf eftir greinum. Samkvæmt mati Alþjóðavinnumálastofnunarinnar (ILO) og pólsku rannsóknarstofnunarinnar NASK eru um 25% starfa á heimsvísu í starfsgreinum sem eru útsettar fyrir skapandi gervigreind, en 34% í hátekjulöndum. Skrifstofustörf eru mest útsett. Höfundarnir telja þó líklegra að gervigreind breyti störfum en að hún leysi þau af hólmi, enda krefjast mörg verkefni enn aðkomu fólks.[28] Alþjóðaefnahagsráðið (World Economic Forum) gerir ráð fyrir mestri hlutfallslegri fækkun í skrifstofu- og ritarastörfum á árunum 2025–2030, t.d. hjá gjaldkerum og miðasölufólki, riturum og starfsfólki við bókhald, launavinnslu og gagnaskráningu.[29]

Kjarni ferðaþjónustunnar eru störf sem krefjast nærveru og samskipta, svo sem matreiðsla og þjónusta á veitingastöðum, móttaka gesta, leiðsögn og afþreying. Þau eru minnst útsett fyrir gervigreind. Ferðaþjónustan, þar sem eru um 13% starfa á Íslandi, er því ólíklegri en margar aðrar greinar til að missa störf vegna gervigreindar. Hún getur hins vegar nýtt tæknina til að auka framleiðni, t.d. í bókunum, verðlagningu og þjónustu við viðskiptavini, sbr. nýsköpunarfyrirtækin á mynd 6. Fyrirvari er þó á, því að World Economic Forum gerir einnig ráð fyrir að störfum við þrif og húsvörslu fækki á heimsvísu. Störf í ferðaþjónustu byggjast á samskiptum fólks, og eins og segir í 47. erindi Hávamála: „Maður er manns gaman."

Sértæk gjöld sem standa utan skattalegra áhrifa

Skattaleg áhrif í töflum 5 og 6 ná ekki til sértækra gjalda sem ferðamenn og ferðaþjónustufyrirtæki greiða, svo sem gistináttaskatts, innviðagjalds á skemmtiferðaskip og bílastæðagjalda á ferðamannastöðum. Samtök ferðaþjónustunnar hafa tekið saman

[28] ILO og NASK (2025). Generative AI and Jobs: A Refined Global Index of Occupational Exposure. Alþjóðavinnumálastofnunin (ILO) og NASK, maí 2025.
[29] World Economic Forum (2025). The Future of Jobs Report 2025, kafli um horfur á vinnumarkaði (Jobs outlook). Genf, janúar 2025.

viðmiðunartölur úr opinberum gögnum um þessi gjöld og meta þau á 28,2 ma.kr. á ári. Við þau bætist bifreiðagjald af bílaleigubílum, sem Reykjavik Economics metur á 1,2 ma.kr. Samanlagt nema gjöldin í töflu 8 því að minnsta kosti 29,4 ma.kr. á ári.

Tafla 8 – Sértækir skattar, gjöld og þjónustugjöld á ferðamenn og ferðaþjónustu (ma.kr. á ári)

Gjald	Ma.kr.
Flugvallaskattar og -gjöld	9,0
Kílómetragjald, hlutur ferðaþjónustu	7,0
Hafnar- og farþegagjöld farþegaskipa	4,3
Gistináttaskattur	4,1
Varaflugvallargjald	1,6
Bifreiðagjald á bílaleigubíla[1]	1,2
Bílastæða- og þjónustugjöld á opinberum ferðamannastöðum	1,0
Gjöld vegna Schengen-áritana	0,7
Innviðagjald á skemmtiferðaskip	0,5
Samtals	**29,4**

Heimild: Umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar um drög að frumvarpi til laga um náttúru- og innviðagjald (7. október 2026), neðanmálsgrein 4; fjárlagafrumvarp 2027. Upptalningin er ekki tæmandi. Taflan nær bæði til skatta, t.d. gistináttaskatts, og þjónustu- og notendagjalda, t.d. flugvalla- og hafnargjalda og kílómetragjalds. [1] Mat Reykjavik Economics, sjá umfjöllun um bifreiðagjald.

Í greinargerð frumvarpsdraga um náttúru- og innviðagjald er gert ráð fyrir að gjaldtakan af ferðamönnum hafi numið um 8,4 ma.kr. árið 2025. Hvorki þar né í töflu 8 eru talin gjöld sem ferðamenn greiða vegna kaupa á vöru og þjónustu, svo sem áfengisgjald og kolefnisgjald.

Skattaleg áhrif stærstu fyrirtækja í ferðaþjónustu og flugi

Fjögur stærstu fyrirtækin í ferðaþjónustu og flugi – Icelandair Group, Isavia, Bláa lónið og Air Atlanta – birta sjálf mat sem þau nefna „skattspor“.[30] Taflan hér að neðan dregur þær tölur saman fyrir árin 2024 og 2025 og gefur mynd af því hve stór hluti skattgreiðslna greinarinnar og tengdra aðila fer um hendur fárra fyrirtækja.

Tölurnar byggjast á skilgreiningu félaganna sjálfra, sem er víðari en sú sem notuð er í þessari skýrslu. Auk launatengdra gjalda, staðgreiðslu launþega og tekjuskatts telja félögin m.a.

[30] Orðið „skattspor“ er skráð vörumerki KPMG hjá Hugverkastofunni og er því haft innan gæsalappa.

innheimta farþegaskatta, lendingargjöld og losunargjöld. Lendingargjöld Icelandair eru jafnframt tekjur Isavia, svo nokkur skörun er milli félaganna. Tölurnar eru því ekki hluti af skattalegum áhrifum einkennandi greina ferðaþjónustunnar hér að framan. Air Atlanta starfar fyrst og fremst í útflutningi og telst ekki til einkennandi greina ferðaþjónustunnar í skattalíkaninu.

Tafla 9 – Skattaleg áhrif stærstu fyrirtækja í ferðaþjónustu og flugi samkvæmt eigin mati þeirra, 2024 og 2025 (ma.kr., nafnvirði)

Fyrirtæki	2024	2025	Breyting	Heimild
Icelandair Group hf. (Ísland)	37,8	41,3	9,3%	Ársskýrsla 2025: 321,9 m. USD (2024: 274,4 m. USD), umreiknað á meðalgengi 128,4 kr./USD
Isavia ohf. (samstæða)	8,6	12,2	42,0%	Ársskýrsla Isavia 2025
Bláa lónið hf.	4,1	4,3	4,9%	Ársskýrsla Bláa lónsins 2025
Flugfélagið Atlanta ehf. (útflutningur)	5,7	5,8	1,8%	Upplýsingar frá Air Atlanta (samstæða)
Samtals	56,2	63,6	13,2%	
Sem hlutfall af víðum skattalegum áhrifum einkennandi greina ferðaþjónustunnar	28,5%	31,8%		Til samanburðar (skilgreiningar eru ólíkar)

Heimild: Ársskýrslur og upplýsingar félaganna; tölur 2024 úr skýrslu Reykjavik Economics um skattaleg áhrif ferðaþjónustunnar (febrúar 2026), töflu 5.

Samanlagt nam „skattspor“ félaganna fjögurra 63,6 ma.kr. árið 2025, samanborið við 56,2 ma.kr. árið 2024. „Skattspor“ Icelandair Group á Íslandi jókst um 17% í Bandaríkjadölum, úr 274 í 322 milljónir Bandaríkjadala, en um 9% í krónum vegna styrkingar krónunnar gagnvart Bandaríkjadal. „Skattspor“ Isavia-samstæðunnar nam 12,2 ma.kr. árið 2025, þar af 7,0 ma.kr. hjá móðurfélaginu sem rekur Keflavíkurflugvöll. „Skattspor“ Bláa lónsins jókst úr 4,1 í 4,3 ma.kr. og Air Atlanta úr 5,7 í 5,8 ma.kr. Félagið gerir ráð fyrir 5,5–6,0 ma.kr. árið 2026.

Eigið mat fyrirtækjanna fjögurra svarar til um 31,8% af víðum skattalegum áhrifum einkennandi greina ferðaþjónustunnar árið 2025. Hlutfallið er ekki mælikvarði á hlut þeirra í skattalegum áhrifum greinarinnar, enda eru skilgreiningar ólíkar, en það sýnir hve mikið af skattgreiðslum tengdum ferðaþjónustu og flugi fellur til hjá fáum stórfyrirtækjum. Áföll hjá einu þeirra hafa því bein áhrif á tekjur ríkis og sveitarfélaga, eins og varð raunin í heimsfaraldrinum.

Tengd verslun og þjónusta

Ýmis verslun og þjónusta byggja rekstrarafkomu sína óbeint á erlendum ferðamönnum, t.d. minjagripaverslanir og matvöruverslanir í miðborg Reykjavíkur. Þessi starfsemi fellur utan

einkennandi greina ferðaþjónustunnar og er því ekki tekin með í skattalegum áhrifum ferðaþjónustu í þessari skýrslu. Rétt er að benda á að hluti veltu einkennandi greina ferðaþjónustunnar á uppruna sinn hjá heimamönnum. Á móti hefur ferðatengdri verslun og þjónustu verið haldið utan skattalegra áhrifa einkennandi greina ferðaþjónustunnar. Hún endurspeglast hins vegar í veltu erlendra greiðslukorta hér á landi, sem Seðlabanki Íslands birtir mánaðarlega eftir útgjaldaflokkum.[31] Að þessu leyti eru skattaleg áhrif ferðamanna á íslenskt hagkerfi meiri en tölurnar hér gefa til kynna.[32]

Árið 2025 námu úttektir erlendra greiðslukorta í verslun hér á landi 358 ma.kr., eða 23% af allri kortaveltu í verslun. Hlutdeildin sveiflast eftir árstíðum, úr 13% í desember í 33% í ágúst. Talan er efri mörk fyrir hlut ferðamanna í neyslu, því að erlend kort eru einnig notuð til að greiða íslenskum fyrirtækjum fyrir gistingu og ferðir.

Virðiskeðja ferðaþjónustunnar á mynd 26 sýnir hve víða starfsemi tengd ferðamönnum teygir anga sína. Skattaleg áhrif í þessari skýrslu ná aðeins til einkennandi greina ferðaþjónustunnar. Óbein starfsemi birgja og stoðgreina, svo og tengd verslun og þjónusta, fellur utan þeirra.

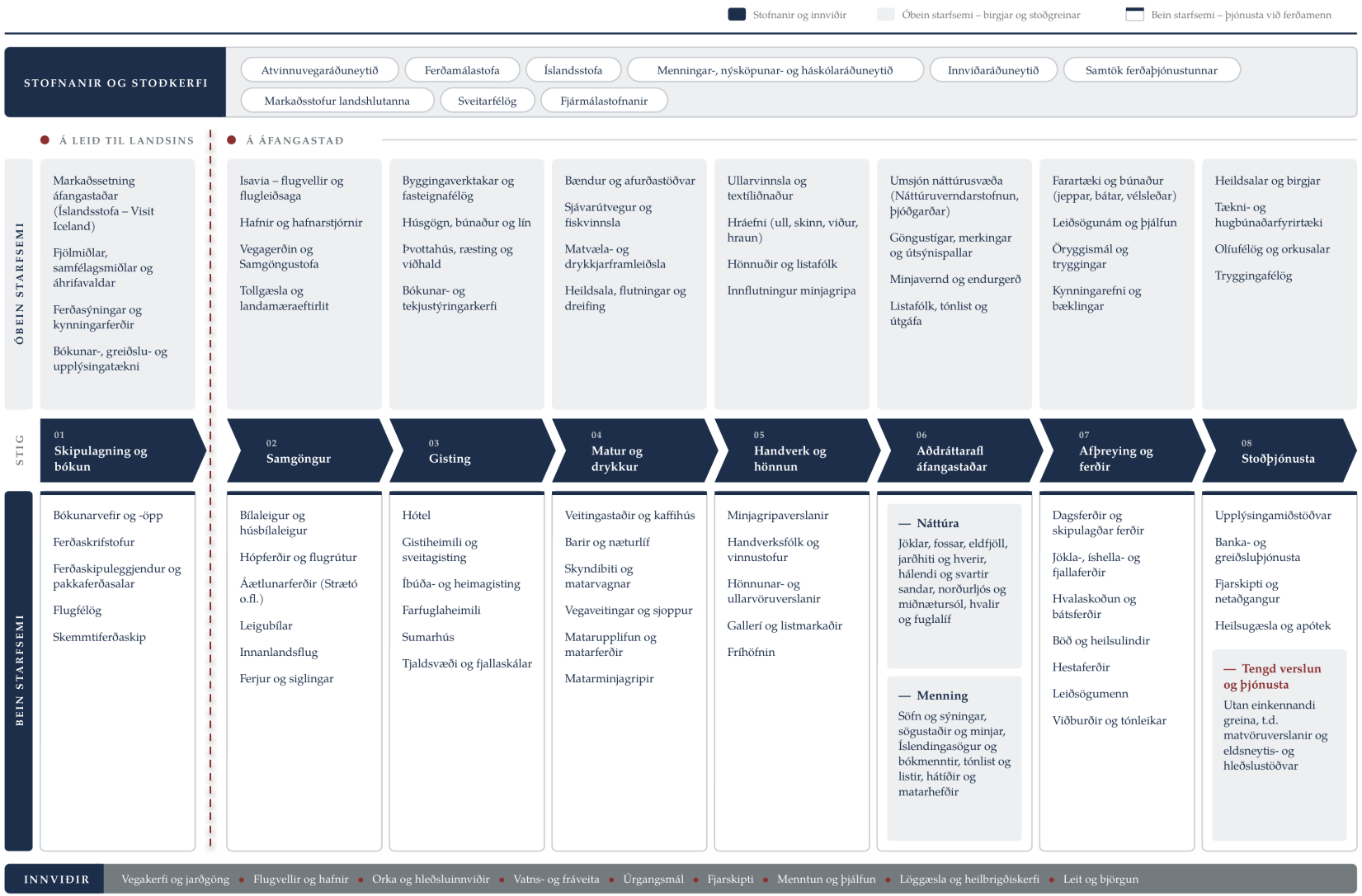
Af þessu er ljóst að áfall, t.d. vegna minnkandi eftirspurnar eftir Íslandsferðum, hefur mun víðtækari áhrif í hagkerfinu en halda mætti í fyrstu. Áhrifa viðbótargjaldtöku hins opinbera þegar raungengi er hátt gætir ekki einungis hjá fyrirtækjum innan einkennandi greina ferðaþjónustunnar heldur mun víðar.

Turn Hallgrímskirkju er ekki hluti ferðaþjónustu

Hallgrímskirkja er dæmi um starfsemi utan einkennandi greina ferðaþjónustunnar sem byggist að verulegu leyti á erlendum ferðamönnum. Kirkjan var vígð 26. október 1986 og fagnar því 40 ára vígsluafmæli árið 2026. Um ein milljón gesta heimsækir hana á ári og 250–300 þúsund þeirra fara upp í 73 metra háan turninn.[33] Aðgangseyrir að turninum er 1.500 kr. fyrir fullorðna og gróflega áætlað nema tekjur kirkjunnar af turninum því 350–450 m.kr. á ári.[34] Árið 2013 fóru 114 þúsund gestir upp í turninn og kostaði ferðin 800 kr.[35] Án ferðamanna væru þessar tekjur hverfandi, en að sögn forsvarsmanna kirkjunnar standa þær að miklu leyti undir viðhaldi hennar og starfi. Tekjurnar teljast hvorki til einkennandi greina ferðaþjónustunnar né skattalegra áhrifa í þessari skýrslu.

---

[31] Seðlabanki Íslands. (e.d.). Greiðslumiðlun: velta erlendra greiðslukorta eftir útgjaldaflokkum. https://sedlabanki.is/library/?itemid=7ac92c37-c4cd-4a78-800b-630f2dac406d (skoðað 23. nóvember 2026).
[32] Útgjöld erlendra ferðamanna í verslun eru þegar talin með í neyslu þeirra í ferðaþjónustureikningum Hagstofu Íslands. Það sem vantar í skattaleg áhrif er skattahliðin, þ.e. virðisaukaskattur, launatengd gjöld og tekjuskattur verslunarinnar. Kortaveltan nær einnig til gistingar, veitinga og annarrar þjónustu sem þegar er talin í skattalegum áhrifum einkennandi greina ferðaþjónustunnar, svo aðeins verslunarflokkar hennar eiga hér við.
[33] FF7 (20. nóvember 2022). Milljón gesta í Hallgrímskirkju. Viðtal við framkvæmdastjóra kirkjunnar; Hallgrímskirkja. Saga kirkjunnar, hallgrimskirkja.is.
[34] Hallgrímskirkja. Opnunartímar og verð, sótt 26. október 2026. Börn 7–16 ára greiða 200 kr. og námsfólk, eldri borgarar og öryrkjar lægra verð. Mat Reykjavik Economics: 250–300 þúsund gestir × 1.400–1.500 kr. að meðaltali.
[35] Vísir (9. apríl 2015). Yfir hundrað milljónir í tekjur af lyftuferðum í Hallgrímskirkju árlega.



Mynd 26 – Virðiskeðja ferðaþjónustu á Íslandi

Heimild: Byggt á virðiskeðju Porters (1985) og líkani af virðiskeðju ferðaþjónustu og staðfært að íslenskum aðstæðum.

Baðlón og hagur þeirra

Í frumvarpi til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027 er lagt til að aðgangseyrir að baðstöðum færist úr lægra þrepi virðisaukaskatts (11%) í almennt þrep (24%).[36] Í kaflanum er farið yfir rekstur baðlóna 2024 og 2025 samkvæmt ársreikningum og þau skattalegu áhrif sem starfsemin skilar nú þegar.

Baðlónum hefur fjölgað hratt á undanförnum árum og eru tólf rekstrarfélög í úrtakinu hér á eftir. Tillaga um að aðgangseyrir færist í almennt þrep er næststærsti liðurinn í gjaldtökutillögum fjárlagafrumvarpsins, 4,0 ma.kr. af 10,4 ma.kr. (tafla 13). Hugmyndin um jarðhitaböð sem leið til að lengja ferðatímabilið er ekki ný, eins og fram kom í umfjöllun um skýrsluna *Auðlindir um aldamót* (1986) hér að framan.

Rekstur baðlóna

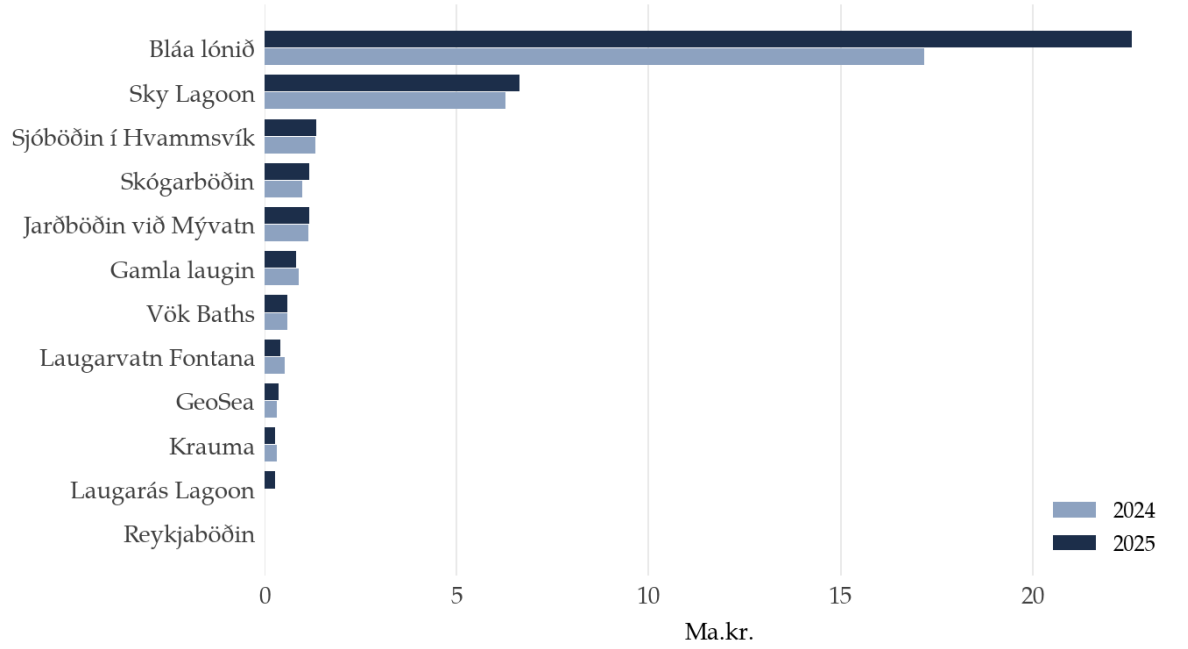
Tafla 10 – Rekstrartekjur, hagnaður og tekjuskattur baðlóna (m.kr.)

Baðlón	Tekjur 2024	Tekjur 2025	Hagnaður f. skatt 2024	Hagnaður f. skatt 2025	Gjaldfærður tekjuskattur 2025
Bláa lónið[1]	17.181,5	22.576,2	−1.410,1	1.096,0	135,0
Sky Lagoon	6.275,2	6.629,9	1.804,8	1.944,9	389,2
Sjóböðin í Hvammsvík	1.313,7	1.356,5	302,0	343,6	69,2
Skógarböðin	986,7	1.175,7	265,1	310,1	62,0
Jarðböðin við Mývatn	1.141,2	1.161,6	403,0	249,9	39,7
Gamla laugin (Secret Lagoon)	897,9	832,6	407,0	396,9	79,4
Vök Baths	596,6	602,3	102,7	133,5	26,7
Laugarvatn Fontana[2]	522,1	407,5	131,0	4,6	−0,1
GeoSea (Sjóböð)	313,1	374,7	16,6	61,0	12,2
Krauma	318,3	272,3	−54,2	−67,4	−13,4

[36] Alþingi (2026b), 39. gr. Með greininni fellur 13. tölul. 2. mgr. 14. gr. laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt brott. Sjá einnig greinargerð, kafla 3.16.

Baðlón	Tekjur 2024	Tekjur 2025	Hagnaður f. skatt 2024	Hagnaður f. skatt 2025	Gjaldfærður tekjuskattur 2025
Laugarás Lagoon[3]	0,0	280,8	−25,4	−247,2	−49,4
Reykjaböðin[4]	0,0	12,6	−7,6	3,2	0,6
Samtals	29.546,2	35.682,7	1.934,9	4.229,1	751,1
Samtals án Bláa lónsins	12.364,7	13.106,5	3.345,0	3.133,1	616,1

Heimild: Ársreikningar félaganna; úrvinnsla Reykjavik Economics. [1] Samstæða. [2] Lokað hluta ársins 2025. [3] Opnað 2025. [4] Í uppbyggingu.



Mynd 27 – Rekstrartekjur baðlóna 2024 og 2025 – ma.kr.
Heimild: Ársreikningar félaganna; úrvinnsla Reykjavik Economics.

Rekstrartekjur baðlónanna tólf námu 35,7 ma.kr. árið 2025, samanborið við 29,5 ma.kr. árið 2024. Bláa lónið vegur um 63% af heildinni og skýrir stærstan hluta aukningarinnar, en rekstur þess var í lægð árið 2024 vegna jarðhræringa á Reykjanesi. Án Bláa lónsins jukust tekjurnar um 6,0% að nafnvirði, eða um 1,8% að raunvirði, en hagnaður fyrir skatt dróst saman um 6,3%, úr 3,3 ma.kr. í 3,1 ma.kr.

Afkoman er misjöfn. Sky Lagoon, Skógarböðin og Vök bættu afkomu sína, en hagnaður Jarðbaðanna lækkaði um 38% og Laugarvatn Fontana, sem var lokað hluta ársins, skilaði nær engum hagnaði. Laugarás Lagoon var opnað 2025 og rekið með tapi og Reykjaböðin voru í uppbyggingu á árinu 2025. Krauma var rekið með tapi bæði 2024 og 2025. Afkoma flestra lónanna er góð, einnig sumra minni lóna, og nam hagnaður fyrir skatt án Bláa lónsins um 24%

af tekjum árið 2025. Hækkun virðisaukaskatts leggst hins vegar einnig á minni og nýrri félög þar sem framlegð er lítil eða neikvæð. Forsvarsmenn Sjóbaðanna í Hvammsvík, Laugarás Lagoon og Vök hafa sagst ætla að fresta stækkunaráformum eða hætta við þau vegna hækkunarinnar.[37]

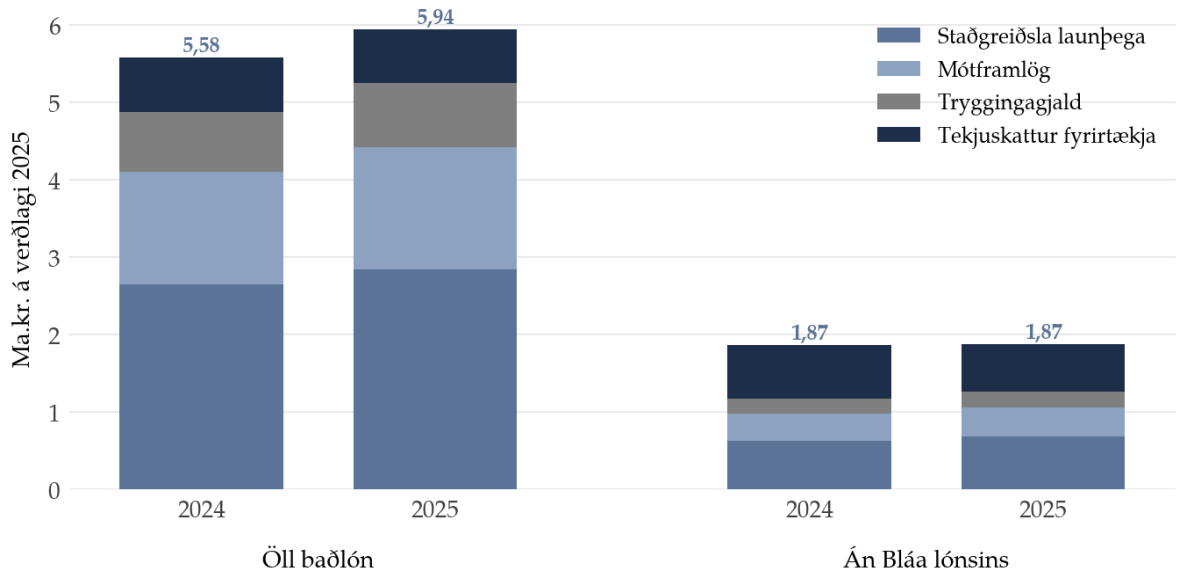
Skattaleg áhrif baðlóna

Tafla 11 – Skattaleg áhrif baðlóna 2024 og 2025 án fasteignagjalda og VSK (m.kr., verðlag 2025)

Liður	Öll 2024	Öll 2025	Breyting	Án BL 2024	Án BL 2025	Breyting
Staðgreiðsla launþega	2.650,9	2.840,7	7,2%	629,9	676,4	7,4%
Mótframlög í lífeyrissjóð o.fl.	1.452,8	1.573,9	8,3%	351,8	381,4	8,4%
Tryggingagjald	769,9	834,1	8,3%	186,4	202,1	8,4%
Tekjuskattur fyrirtækja (álagður)	701,5	690,5	−1,6%	700,2	613,5	−12,4%
Skattaleg áhrif samtals	5.575,0	5.939,2	6,5%	1.868,3	1.873,4	0,3%
Samtals án mótframlaga til lífeyrissjóða	4.122,2	4.365,3	5,9%	1.516,6	1.492,0	−1,6%
Skattaleg áhrif sem hlutfall af rekstrartekjum	18,1%	16,6%		14,5%	14,3%	

Heimild: Minnisblað Reykjavik Economics um skattaleg áhrif baðlóna 2024–2025 (28. sept. 2026). BL = Bláa lónið. Mótframlög atvinnurekenda renna til lífeyrissjóða. Tölurnar eru ekki sambærilegar við töflu 7, sem byggist á flokkun Hagstofu Íslands eftir aðalstarfsemi, en þar er Bláa lónið skráð undir tveimur kennitölum.

[37] mbl.is (15. október 2026). Deloitte segir ríkið ofmeta tekjur af skattahækkun.



Mynd 28 – Skattaleg áhrif baðlóna 2024 og 2025 án fasteignagjalda og virðisaukaskatts – ma.kr. á verðlagi 2025
Heimild: Ársreikningar 12 rekstrarfélaga; útreikningar Reykjavik Economics.

Skattaleg áhrif baðlóna, án fasteignagjalda og virðisaukaskatts, námu 5,9 ma.kr. árið 2025 og jukust um 6,5% að raunvirði. Launatengdir liðir hækkuðu um 7–8% að raunvirði en tekjuskattur fyrirtækja lækkaði. Án Bláa lónsins stóðu skattalegu áhrifin nánast í stað, 1,9 ma.kr. bæði árin, og tekjuskattur félaganna lækkaði um 12,4% að raunvirði. Sem hlutfall af rekstrartekjum fer um 17% til hins opinbera og lífeyrissjóða áður en virðisaukaskattur og fasteignagjöld eru talin.

Tafla 10 sýnir gjaldfærðan tekjuskatt, 751 m.kr. árið 2025. Hann felur í sér breytingu á frestuðum skatti og er neikvæður hjá félögum sem skila tapi. Tafla 11 sýnir hins vegar álagðan tekjuskatt til greiðslu vegna ársins, 691 m.kr. Staðgreiðsla er reiknuð af meðallaunum á stöðugildi og gæti verið ofmetin þar sem hlutastörf eru algeng. Þá er gert ráð fyrir 2% mótframlagi í séreignarlífeyrissparnað hjá öllu starfsfólki. Ef hlutfall lífeyrisiðgjalda af launum í ársreikningi Bláa lónsins, 12,3%, gilti fyrir öll lónin yrðu mótframlög um 150 m.kr. lægri, eða sem nemur 2,6% af skattalegum áhrifum baðlóna.

Boðuð hækkun virðisaukaskatts

Tafla 12 – Boðuð hækkun virðisaukaskatts á baðlón. Verðáhrif á gjaldstofni

Stærð	Gildi
Velta ÍSAT 9604 árið 2025, m.kr.	44.460
Tekjumat fjárlagafrumvarps 2027, m.kr.	4.000
Virðisaukaskattur fyrir og eftir	11% → 24%
Hækkun aðgangseyris ef skattinum er velt að fullu út í verðlag	11,7%

Heimild: Frumvarp til fjárlaga 2027 (þskj. 1), kafli 4 og tafla 4.2; frumvarp um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2027 (þskj. 2), greinargerð, kafli 6.1; Hagstofa Íslands; útreikningar Reykjavik Economics.

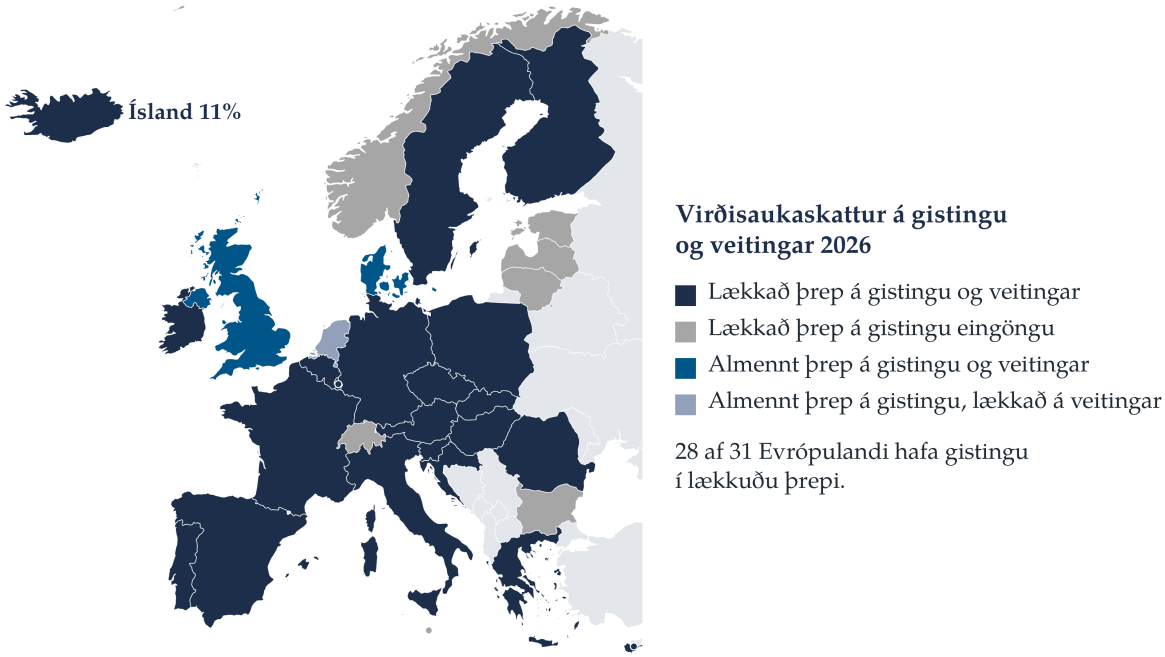
Ef miðað er við að allri skattahækkuninni verði velt út í aðgöngumiðaverð hækkar það um 11,7% (1,24/1,11). Velta í atvinnugreinaflokknum ÍSAT 9604 nam 44,5 ma.kr. árið 2025, en hún nær til allrar veltu fyrirtækja í flokknum, þ.m.t. veitinga, gistingar og verslunar sem eru áfram í 11% þrepi VSK og eru því ekki gjaldstofn hækkunarinnar. Gjaldstofn hækkunarinnar er aðgangseyrir einn. Til að hækkunin skili 4,0 ma.kr. við óbreytt miðaverð þyrfti aðgangseyrir án virðisaukaskatts að nema um 30,8 ma.kr. (4,0 / 0,13), eða um 69% af allri veltu flokksins. Það hlutfall er hátt í ljósi þess að Bláa lónið, sem vegur um 63% af rekstrartekjum baðlónanna, rekur einnig hótel, veitingastaði og verslun. Tekjurnar virðast því fremur ofmetnar en vanmetnar, jafnvel áður en tekið er tillit til eftirspurnarviðbragða. Teygniforsenda tekjumatsins er ekki birt. Við verðteygni á bilinu −0,6 til −1,5 (sjá kafla um verðteygni) mætti búast við 7–18% fækkun gesta ef skattinum væri velt að fullu út í verðlag. Teygnin á við eftirspurn eftir Íslandsferðum í heild og er hér aðeins notuð til viðmiðunar. Samdrátturinn kæmi einnig fram í minni sölu á veitingum, gistingu og annarri þjónustu í kringum lónin.

Í greinargerð frumvarpsins er breytingin rökstudd með því að draga eigi úr skattastyrkjum virðisaukaskatts og að fyrirkomulagið verði áþekkt því sem tíðkast annars staðar á Norðurlöndum. Einnig er tekið fram að arðsemi starfseminnar hafi verið góð.[38] Ferðaþjónustan nýtur samkvæmt fjárlagafrumvarpinu 21% allra skattastyrkja ríkissjóðs, aðallega vegna lægra þreps virðisaukaskatts.[39] Arðsemi flestra lónanna er vissulega góð, en hagnaður baðlóna fyrir skatta, að Bláa lóninu frátöldu, dróst saman um 6,3% árið 2025 (tafla 10). Í Noregi getur jafnframt aðgangur að tiltekinni bað- og heilsulindaaðstöðu áfram borið lægra skatthlutfall, eins og fram kemur í greinargerðinni. Breytingin skapar jafnframt ósamræmi innan ferðaþjónustunnar, þar sem gisting og önnur afþreying verða áfram í lægra

[38] Alþingi (2026b), greinargerð, kaflar 3.16 og 6.1.
[39] Alþingi (2026a), kafli 4.

þrepi, og dregur úr fyrirsjáanleika í rekstrarumhverfinu. Veigamestu rökin gegn tekjumatinu eru þó að gjaldstofninn virðist ofmetinn (tafla 12 og mat Deloitte).

Lækkað virðisaukaskattsþrep í ferðaþjónustu er ekki séríslensk uppfinning. Samkvæmt úttekt sem unnin var fyrir HOTREC, Evrópusamtök hótela, veitingahúsa og kaffihúsa, ber gisting lækkað þrep virðisaukaskatts (3–13,5%) í öllum Evrópuríkjunum sem úttektin nær til nema Danmörku, Bretlandi og, frá janúar 2026, Hollandi (mynd 29). Holland hækkaði virðisaukaskatt á gistingu úr 9% í almennt þrep, 21%, 1. janúar 2026, en veitingar bera áfram 9%. Belgía hækkaði skatthlutfall á gistingu úr 6% í 12% 1. mars 2026 og Litháen úr 9% í 12% í ársbyrjun, en bæði löndin halda lækkuðu þrepi. Í Hollandi er gert ráð fyrir að eftirspurn eftir hótelgistingu dragist saman um 2,5% árið 2026 vegna hækkunarinnar og að verð til neytenda hækki um 8% (Horwath HTL, HOSTA 2026). Þýskaland lækkaði hins vegar virðisaukaskatt á mat á veitingastöðum úr 19% í 7% í ársbyrjun 2026. Yfirlit yfir skatthlutföll allra landanna er í töflu 37 í viðauka X. Í Noregi, Svíþjóð og Finnlandi ber gisting lægra þrep en í Danmörku almennt þrep. Lækkuð þrep eru gjarnan rökstudd með samkeppnishæfni, þar sem ferðaþjónusta nýtur ekki þeirrar undanþágu frá virðisaukaskatti sem annar útflutningur nýtur. Úttektin bendir einnig á að ferðamannaskattar hafi víða bæst ofan á virðisaukaskatt. Samkvæmt líkani hennar myndi eins prósentustigs hækkun virðisaukaskatts á greinina í ESB og EES draga úr sölu hennar um 8 ma. evra og kosta yfir 100 þúsund störf.[40]



Mynd 29 – Virðisaukaskattur á gistingu og veitingar í Evrópu 2026

Heimild: HOTREC (2025), Impact of Taxation on Hospitality Sector, mynd 1. Virðisaukaskattur uppfærður af Reykjavik Economics miðað við breytingar í ársbyrjun 2026 (Holland og Þýskaland), sjá töflu 37, þar sem ferðamannaskattar eru einnig sýndir. Kort byggt á Natural Earth.

[40] HOTREC (2025). Impact of Taxation on Hospitality Sector. Unnið af Syntesia fyrir HOTREC, nóvember 2025, bls. iii–vi og 5.

Verðteygni eftirspurnar í ferðaþjónustu – tilraunaverkefni

„Láttu akurinn hvíla annað hvert ár eftir uppskeru, svo jörðin endurnýist.“

Virgill, Georgica I, 71–72

Verðteygni segir til um hve mikið eftirspurn breytist við 1% verðhækkun vöru eða þjónustu. Hún ræður því hve stór hluti nýrrar gjaldtöku skilar sér í tekjum og hve mikið tapast af þeim skattstofnum sem fyrir eru. Hér á eftir er gerð tilraun til að meta teygniáhrif út frá viðurkenndum hagrannsóknum og eru stuðlar þeirra nýttir til útreikninga. Ef til vill er tilefni til að smíða sérstakt hagrannsóknalíkan til að meta eftirspurnaráhrif á íslenska ferðaþjónustu.

Ef teygnin er −1,5 og Íslandsferð verður 10% dýrari fækkar ferðamönnum, eða útgjöld þeirra minnka, um 15%. Nýju gjöldin hækka kostnað Íslandsferðar um 1,9% að meðaltali, miðað við forsendur Reykjavik Economics, og þá má ætla að eftirspurn dragist saman um 2,8% utan álagstíma, 1,1% á háannatíma og 1,9% að meðaltali yfir árið (tafla 25 í viðauka III).

Í fjárlagafrumvarpinu er hvorki birt teygniforsenda né mat á viðbrögðum eftirspurnar. Sé tekjumatið stöðumat, eins og ætla má, jafngildir það því að teygnin sé núll, þ.e. að ferðamenn bregðist ekki við hærra verði. Rannsóknir sýna að eftirspurn eftir ferðalögum er teygin, einkum til áfangastaða sem eiga sér nærtækar staðgönguvörur eða -þjónustu, og að útgjöld og dvalarlengd bregðast fyrr við verði en sá fjöldi ferðamanna sem sækir landið heim (Crouch, 1994). Íslensku tölurnar frá 2026 eru í samræmi við þessa niðurstöðu, því að erlendum farþegum fækkaði um 0,9% á fyrri helmingi ársins en tekjur á hvern ferðamann lækkuðu um 8,1% að raunvirði (tafla 1).

Tekjumat fjármála- og efnahagsráðuneytisins virðist vera stöðumat. Þá er ný álagning margfölduð með núverandi gjaldstofni, án mats á því hver eftirspurnaráhrifin verða. Hér má nefna reynsluna af innviðagjaldi á skemmtiferðaskip. Stjórnvöld væntu þess að gjaldið skilaði um 1,9 ma.kr. á ári,[41] en í fjárlagafrumvarpi 2027 eru tekjurnar áætlaðar 412 m.kr.[42] Hluta munarins skýrir lækkun gjaldsins úr 2.500 kr. í 1.600 kr., en jafnvel við lægra gjaldið hefði stöðumatið gefið um 1,2 ma.kr. Áætlaðar tekjur eru því um þriðjungur þess sem stöðumatið gefur. Gjaldið er lagt á hvern farþega fyrir hvern byrjaðan sólarhring og því dregur styttri viðdvöl skipa úr gjaldstofni þótt farþegum fjölgi.

Hér er ekki dregið í efa að gjaldtakan skili ríkissjóði tekjum. Lagt er til að ráðuneytið birti teygniforsendur sínar og mat á viðbrögðum eftirspurnar með tekjumati sínu, eins og breska fjármálaráðuneytið gerir. Þar fylgir hverju tekjumati lýsing á aðferð og viðbrögðum (e.

[41] Reykjavik Economics (2025). Efnahagsleg áhrif af gjaldtöku skemmtiferðaskipa. Skýrsla fyrir Hafnasamband Íslands.

[42] Alþingi (2026a), tekjuyfirlit, liður 114.4.10.

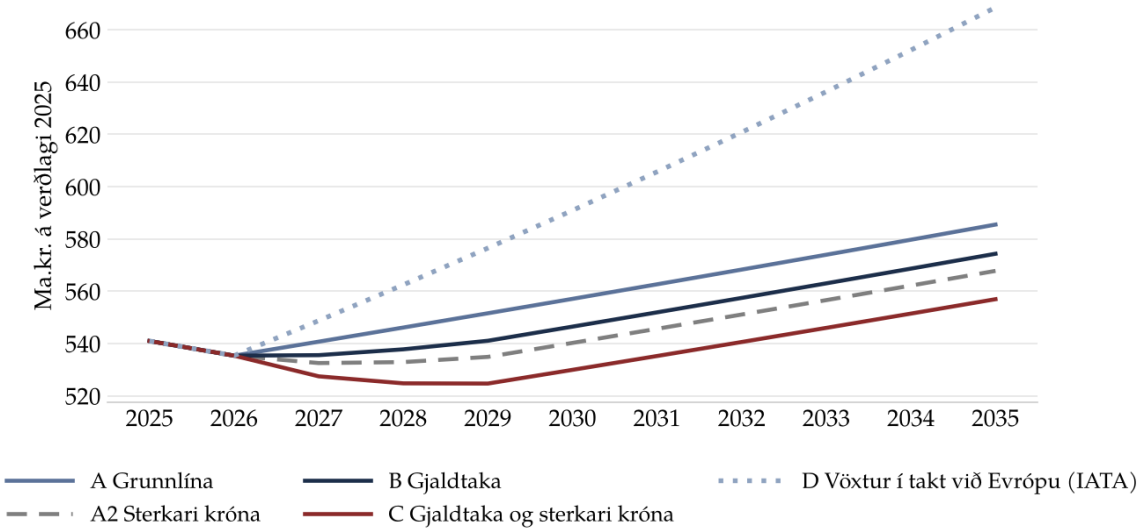
behavioural response), og óháð stofnun, Office for Budget Responsibility, vottar matið. Teygnimat breska fjármálaráðuneytisins fyrir alþjóðlega ferðaþjónustu er í töflu 24 í viðauka III.[43] Þá væri hægt að ræða forsendurnar á málefnalegum grunni og draga úr hættu á að tekjur séu ofmetnar.

Birtir teygnistuðlar fyrir evrópska áfangastaði eru flestir á bilinu −0,9 til −1,7 og vegið meðaltal þeirra sem eiga við Ísland er −1,27 samkvæmt bráðabirgðamati Reykjavik Economics. Sumar rannsóknir benda til lítillar teygni, t.d. −0,25 hjá bandarískum gestum og nær engrar teygni í langferðum til Nýja-Sjálands (tafla 24). Það skiptir máli því að Bandaríkjamenn eru fjölmennasti hópur ferðamanna hér á landi. Reykjavik Economics miðar engu að síður við meðaltal rannsókna á evrópskum áfangastöðum, en áhrif lægri teygni eru sýnd í næmnigreiningunni (mynd 32). Teygnin er mest utan álagstíma. Reykjavik Economics miðar við −1,50 utan álagstíma og −0,60 á háannatíma. Vegin ársteygni er því −1,01, sem er undir meðaltali rannsókna. Teygnin byggist á meðaltali erlendra rannsókna, þar sem íslenskt mat liggur ekki fyrir. Sérstök rannsókn á verðteygni eftirspurnar eftir Íslandsferðum væri verðugt verkefni. Yfirlit rannsókna, forsendur og rökstuðningur eru í viðauka III.

Sviðsmyndir 2027–2035

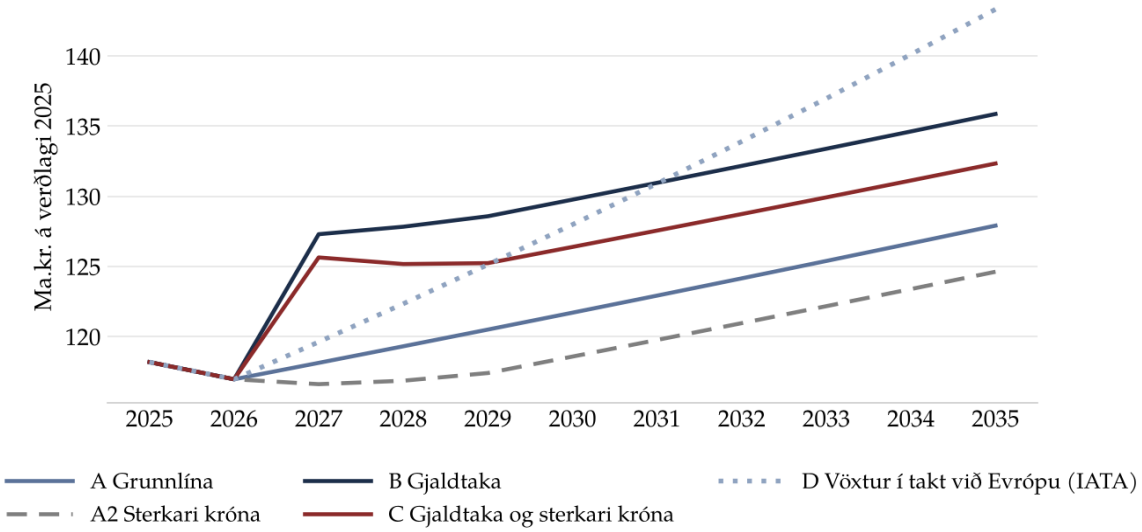
Sviðsmyndirnar eru fimm: A grunnlína án nýrrar gjaldtöku, A2 grunnlína með sterkari krónu, B gjaldtökuforsendur, C gjaldtaka við sterkari krónu og D viðmið þar sem Ísland vex í takt við langtímaspá IATA fyrir Evrópu, um 2,5% á ári. Sviðsmynd D sýnir hvað það kostar hið opinbera að greinin vaxi hægar en ferðaþjónusta í Evrópu. Mynd 30 sýnir neyslu erlendra ferðamanna og mynd 31 tekjur hins opinbera af erlendum ferðamönnum eftir sviðsmyndum. Niðurstöðurnar eru bráðabirgðaniðurstöður og geta breyst eftir því sem rannsókninni miðar áfram. Tekjur hins opinbera í sviðsmyndunum ná, líkt og skattaleg áhrif, einnig til sveitarfélaga og lífeyrissjóða. Mótframlög í lífeyrissjóði eru um 17% víðra skattalegra áhrifa.

[43] HM Treasury (2018). Budget 2018: policy costings, bls. 2. Hvert kostnaðarmat lýsir aðferðinni, „including relevant adjustments for behavioural responses“, og er lagt fyrir Office for Budget Responsibility til vottunar.



Mynd 30 – Neysla erlendra ferðamanna eftir sviðsmyndum 2025–2035 – ma.kr. á verðlagi 2025

Heimild: Útreikningar Reykjavik Economics.



Mynd 31 – Tekjur hins opinbera af erlendum ferðamönnum eftir sviðsmyndum 2025–2035 – ma.kr. á verðlagi 2025

Heimild: Útreikningar Reykjavik Economics.

Í sviðsmynd B skilar um 80% af stöðumati gjaldtökunnar sér sem nettótekjur hins opinbera á árunum 2027–2035, 73,9 ma.kr. af 92,1 ma.kr. (10,2 ma.kr. á ári, þ.e. tekjumat frumvarpsins að meðtöldum öryggisgjaldi siglinga og verðlagsuppfærslum, framreiknað óbreytt í níu ár), og bilið eftir forsendum er 67–86%. Grunnurinn er nærri viðmiði Reykjavik Economics um nýjar álögur á greinina, 10,4 ma.kr. (tafla 13), en samsettur á annan hátt. Á móti tapast 89,4 ma.kr. í útflutningstekjum greinarinnar, 1,21 kr. á hverja nettókrónu ríkisins, og um 280 störf árið 2035. Mælt í vinnsluvirði, eftir að helmingur losaðra framleiðsluþátta hefur nýst í annarri starfsemi, kostar hver króna sem ríkið fær um 0,22 kr. Gjaldtakan er því ekki óhagkvæm á landsvísu og

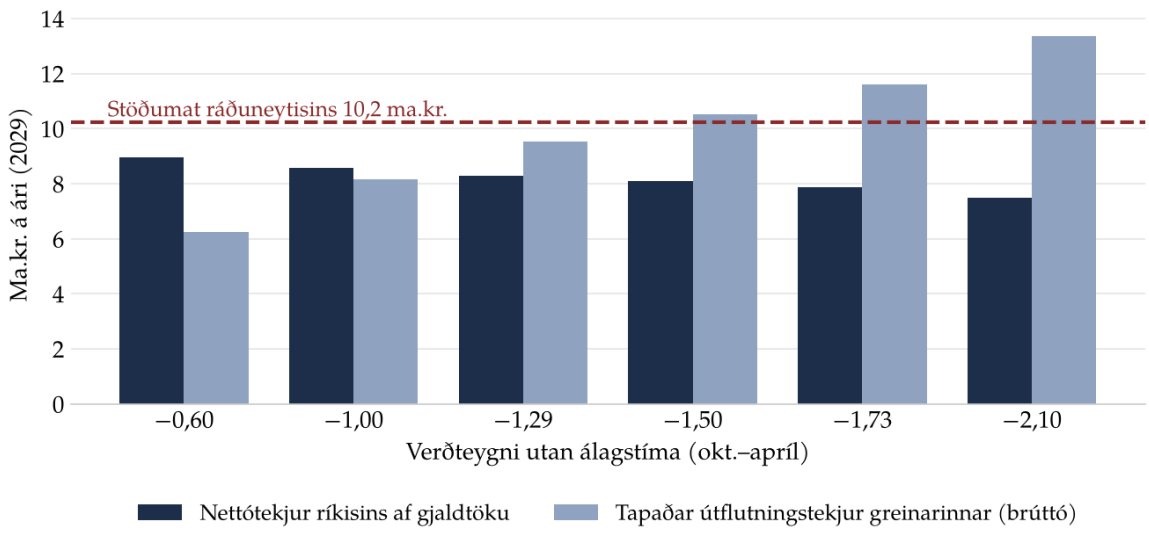
röksemdin snýst fremur um hver ber byrðina og hvenær. Sviðsmyndirnar miða við tekjumat fyrsta árs öll árin. Miðað við 6–7 ma.kr. tekjur af náttúru- og innviðagjaldi á heilu ári yrði stöðumat gjaldtökunnar um 8–16 ma.kr. hærra á tímabilinu og bæði nettótekjur ríkisins og tapaðar útflutningstekjur hærri en hér er sýnt.

Í grunnsviðsmynd er gert ráð fyrir að gjaldtökunni sé velt að fullu út í verðlag ($\varrho = 100\%$). Það sýnir efri mörk samdráttar í eftirspurn en er ekki spá. Til lengri tíma fer álagning að mestu út í verð á samkeppnismarkaði, en til skamms tíma, og einkum utan álagstíma þar sem eftirspurn er teygnust, er líklegt að fyrirtækin taki hluta hennar á sig til að halda í viðskiptavini. Ef 70% gjaldanna er velt út í verðlag verður samdráttur eftirspurnar 30% minni en í grunnsviðsmynd, en þá lenda um 3,1 ma.kr. á ári á framlegð fyrirtækjanna. Í sviðsmynd með litlum viðbrögðum er miðað við að 60% sé velt út í verðlag og tekið tillit til tekjuskatts sem tapast af framlegð. Hvor leiðin sem verður farin ber greinin kostnaðinn, annaðhvort í minni sölu eða í lakari afkomu, og hvort tveggja leggst á fyrirtæki sem búa við lága eiginfjárstöðu.

Sterkari króna vegur þyngra en gjaldtakan, enda er 3% hækkun raungengis meiri verðhækkun fyrir ferðamenn en 1,9% hækkun vegna gjaldtökunnar. Hækki raungengið um 3% til viðbótar árið 2027 tapast 141,8 ma.kr. í útflutningstekjum og 26,3 ma.kr. í skattalegum áhrifum á tímabilinu, rúmur þriðjungur af nettótekjum gjaldtökunnar. Viðmið D sýnir að vöxtur í takt við langtímaspá IATA fyrir Evrópu skilaði hinu opinbera svipuðum tekjum, 73,7 ma.kr., án nýrrar gjaldtöku.

Næmnigreining

Mynd 32 sýnir nettótekjur ríkisins af gjaldtökunni og tapaðar útflutningstekjur greinarinnar á fullu áhrifaári eftir verðteygni utan álagstíma.



Mynd 32 – Nettótekjur ríkisins og tapaðar útflutningstekjur á fullu áhrifaári eftir verðteygni – ma.kr.
Heimild: Útreikningar Reykjavik Economics.

Nettótekjur ríkisins á fullu áhrifaári eru á bilinu 7,5–9,6 ma.kr., eða 73–94% af 10,2 ma.kr., eftir teygni utan álagstíma og því hvort samkeppnislönd hækka einnig verð (0–1%). Þær haggast því lítið. Bilið er hærra en 67–86% af stöðumati áranna 2027–2035, því að þar er ekki gert ráð fyrir verðhækkunum samkeppnislanda og forsendur um hve stórum hluta er velt út í verðlag eru breytilegar. Tapaðar útflutningstekjur greinarinnar eru hins vegar næmar fyrir teygni. Án mótvægis frá samkeppnislöndum verða þær meiri en nettótekjur ríkisins þegar teygni utan álagstíma er hærri en um 1,1 að tölugildi. Þau mörk eru núllpunktur útflutningstekna. Í grunnsviðsmynd er teygni utan álagstíma −1,50 og því vel yfir mörkunum. Hækki samkeppnislönd einnig verð með eigin sköttum dregur það úr tapinu.

Til samanburðar má líta til þjóðhagslíkans fyrir ferðaþjónustu sem Hagrannsóknir sf. unnu fyrir Ferðamálastofu og tengt er spálíkani Seðlabanka Íslands og Hagstofu Íslands (QMM). Í líkaninu er magn útflutnings ferðaþjónustu ákvarðað utan þess og það metur því ekki verðteygni, en það sýnir hvernig breyting á útflutningi ferðaþjónustu dreifist um hagkerfið. Samkvæmt líkaninu dregur 5% samdráttur raunvirðis útflutnings ferðaþjónustu úr vergri landsframleiðslu um rúmlega 0,6% sama ár og eykur atvinnuleysi um rúmlega 0,1 prósentustig. Það svarar til um 0,9 kr. af landsframleiðslu fyrir hverja krónu sem útflutningur ferðaþjónustu dregst saman um. Haldist samdrátturinn í fjögur ár minnka áhrifin í um 0,6 kr. á krónu, m.a. vegna viðbragða vaxta. Mat skýrslunnar, um 0,22 kr. af vinnsluvirði á hverja nettókrónu ríkisins, jafngildir um 0,18 kr. á hverja krónu tapaðra útflutningstekna og er mun lægra en þjóðhagslíkanið gefur til kynna. Sé miðað við niðurstöður líkansins gæti samdráttur landsframleiðslu numið 0,7–1,1 kr. á hverja nettókrónu ríkisins fyrstu árin. Munurinn skýrist m.a. af því að þjóðhagslíkanið mælir skammtímaáhrif á eftirspurn en mat skýrslunnar gerir ráð fyrir að helmingur losaðra framleiðsluþátta nýtist í annarri starfsemi. Niðurstöður líkansins eiga við um litla skelli á árunum 2016–2019 og ber að túlka þær með varúð (Hagrannsóknir sf., 2023).

Ný gjaldtaka 2027 og áhrif hennar

„Góður hirðir rýir fé sitt en flær það ekki.“

Tíberíus keisari, samkvæmt Svetóníusi

Kaflinn fjallar um nýja gjaldtöku og hækkun bankaskatts. Niðurstöður núllpunkts- og sviðsmyndagreiningar eru bráðabirgðaniðurstöður rannsóknar Reykjavik Economics sem er í vinnslu.

Nýjar álögur á ferðaþjónustuna samkvæmt fjárlagafrumvarpi 2027 nema um 10,4 ma.kr. á fyrsta ári, að meðtöldum hlut greinarinnar í hækkun kílómetragjalds og efri mörkum áhrifa bankaskatts (tafla 13). Þær hækka kostnað erlendra ferðamanna við Íslandsferð um 1,9% að meðaltali. Ríkið fær tekjur af gjaldtökunni og hér er ekki haldið öðru fram. Spurningarnar eru hve mikið af tekjumatinu skilar sér í raun þegar eftirspurn bregst við hærra verði, hve mikið tapast af þeim skattalegu áhrifum sem fyrir eru og hver ber kostnaðinn eftir landshlutum og árstíðum.

Gjaldtökutillögur fjárlagafrumvarps 2027

Fjárlagafrumvarp 2027 gerir ráð fyrir nýjum álögum sem leggjast á ferðaþjónustuna. Samkvæmt tekjumati frumvarpsins skila náttúru- og innviðagjald og hækkun virðisaukaskatts á baðlón ríkissjóði 9,0 ma.kr. á árinu 2027. Frumvarpið gerir einnig ráð fyrir að kílómetragjald hækki um 4,0 ma.kr. umfram 5,2% verðlagsuppfærslu. Sú hækkun leggst á öll ökutæki og frumvarpið skiptir henni ekki niður á atvinnugreinar. Reykjavik Economics áætlar að hlutur ferðaþjónustunnar í þeirri hækkun sé um 760 m.kr., eða um 19%, án verðlagsuppfærslunnar. Frumvarpið gerir jafnframt ráð fyrir 6,0 ma.kr. hækkun bankaskatts og Reykjavik Economics áætlar að um 624 m.kr. af henni leggist á ferðaþjónustuna í formi hærri vaxtagreiðslna. Að þessum tveimur liðum meðtöldum nema nýjar álögur á greinina um 10,4 ma.kr. (tafla 13).

Tafla 13 – Nýjar álögur á ferðaþjónustu 2027 (m.kr.)

Liður	M.kr.	Heimild
Náttúru- og innviðagjald[44]	5.000	Fjárlagafrumvarp
Baðlón og gufuböð í almennt VSK-þrep[45]	4.000	Fjárlagafrumvarp

[44] Tekjumat frumvarpsins, 5,0 ma.kr., miðast við að gjaldið taki gildi 1. maí 2027. Á heilu ári eru tekjurnar áætlaðar 6–7 ma.kr. samkvæmt kynningu stjórnvalda 22. september 2026.

[45] Deloitte (2026) metur að hækkunin hefði skilað ríkissjóði 2,2 ma.kr. til viðbótar hefði hún tekið gildi árið 2025, miðað við ársreikninga baðlóna 2025 og óbreytt miðaverð. Sjá umfjöllun á eftir töflunni.

Liður	M.kr.	Heimild
Samkvæmt tekjumati frumvarpsins	**9.000**	
Kílómetragjald, hlutur ferðaþjónustu í 4,0 ma.kr. hækkun, án 5,2% verðlagsuppfærslu[46]	760	Mat Reykjavik Economics
Bankaskattur, hlutur ferðaþjónustu í 6,0 ma.kr. hækkun[47]	624	Mat Reykjavik Economics
Nýjar álögur á ferðaþjónustu samtals[48]	**10.384**	

Heimild: Frumvarp til fjárlaga 2027 (þskj. 1), tafla 4.2; frumvarp um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2027 (þskj. 2); útreikningar Reykjavik Economics.

Kílómetragjald og bankaskattur eru talin með í töflu 13 þótt frumvarpið skipti hækkun þeirra ekki niður á atvinnugreinar. Hlutur ferðaþjónustunnar í þeim er sjálfstætt mat Reykjavik Economics og nær aðeins til viðbótarálagningarinnar. Í kílómetragjaldi er aðeins talin sú hækkun sem er umfram 5,2% verðlagsuppfærslu, en ekki heildargjaldið sem greinin greiðir. Kílómetragjald er notendagjald sem kom í stað gjalda af eldsneyti og stendur undir rekstri og uppbyggingu vegakerfisins. Ferðaþjónustan greiðir alls um 7 ma.kr. á ári í kílómetragjald samkvæmt mati SAF og að meðtalinni verðlagsuppfærslu hækkar sú fjárhæð um 1,1 ma.kr. árið 2027.

Tekjumat frumvarpsins vegna baðlóna, 4,0 ma.kr., er hér notað óbreytt. Í greiningu Deloitte fyrir SAF kemur fram að hefði hækkunin tekið gildi árið 2025 hefði hún, að öðru óbreyttu, skilað ríkissjóði um 2,2 ma.kr. til viðbótar. Sú fjárhæð byggist á ársreikningum baðlóna 2025 og óbreyttu miðaverði og er því ekki mat á tekjum ársins 2027. Í heildarmati sínu notar Deloitte sjálft tekjumat frumvarpsins. Munurinn bendir þó til þess að tekjumatið sé fremur hátt, eins og nánar er rakið í kafla um baðlón.

[46] Samkvæmt frumvarpinu hækkar kílómetragjald um 15,9% í öllum þyngdarflokkum (15,8% á fólksbíla eftir sléttun krónutölunnar), þ.e. 5,2% verðlagsuppfærsla auk 4 ma.kr. tekjuauka (þskj. 2, 2. gr.). Hlutur ferðaþjónustunnar er hér skilgreindur sem allur akstur bílaleigubíla og hópferðabíla í ferðaþjónustu: bílaleigubílar um 665 m.kr., miðað við um 900 milljónir ekinna km á ári samkvæmt ökutækjaleigum innan SAF (nóvember 2025), og hópferðabílar um 91 m.kr., miðað við eldsneytiskaup. Akstur Íslendinga á eigin bílum á ferðalögum innanlands er ekki talinn með og er hluturinn því fremur vanmetinn en ofmetinn. Talan 760 m.kr. er án verðlagsuppfærslu. Með henni nemur hækkunin um 1,1 ma.kr. fyrir ferðaþjónustuna. Kílómetragjald og hafnargjöld eru notendagjöld, þ.e. greiðsla fyrir afnot af vegum og hafnarmannvirkjum, en leggjast engu að síður á ferðaþjónustuna og hækka verð Íslandsferðar.

[47] Bankaskattur hækkar um 6,0 ma.kr. samkvæmt frumvarpinu. Hlutur ferðaþjónustunnar, 624 m.kr., er mat Reykjavik Economics á auknum vaxtagreiðslum greinarinnar miðað við forsendur Landsbankans um 0,16 prósentustiga hækkun útlánsvaxta og útlán til ferðaþjónustu um mitt ár 2026 (tafla 14).

[48] Ekki eru taldar með verðlagsuppfærslur gistináttaskatts og innviðagjalds á skemmtiferðaskip um 5,2%, um 0,2 ma.kr., þar sem þær eru ekki nýjar álögur. Nýtt öryggisgjald siglinga í stað vitagjalds, 0,2 ma.kr. í töflu 4.2 í frumvarpinu, er heldur ekki talið með, því að það leggst á öll skip sem hafa viðkomu hér á landi og hlutur ferðaþjónustu liggur ekki fyrir. Miðað er við frumvarpið eins og það var lagt fram í september 2026.

Deloitte metur hækkun skatta og gjalda á ferðaþjónustu og viðskiptavini hennar á 10,7 ma.kr. árið 2027.[49] Fjárhæðin er svipuð og hér en samsetningin önnur. Fjárhæðir fyrir náttúru- og innviðagjald og baðlón eru þær sömu, 5,0 og 4,0 ma.kr. Deloitte telur hins vegar verðlagsuppfærslu krónutölugjalda með. Í kílómetragjaldi er miðað við hlut viðskiptavina bílaleigna í allri 15,9% hækkuninni, 1,1 ma.kr., og aðrar skatta- og gjaldabreytingar eru metnar á 0,6 ma.kr. Hér er aðeins talin hækkun umfram verðlag, en verðlagsuppfærslur eru metnar sérstaklega hér á eftir. Hækkun bankaskatts er ekki í mati Deloitte.

Tekjumatið gerir ráð fyrir að fjöldi ferðamanna og neysla þeirra haldist óbreytt. Það er algeng aðferð við tekjumat en ferðamenn bregðast þó við verði. Álögurnar hækka verð Íslandsferðar um nálægt 2% að meðaltali og aðgangur að baðlónum gæti hækkað um allt að 12%. Þegar færri koma eða verja minna fé hér á landi lækka tekjur af nýju álögunum og einnig af öðrum sköttum, einkum virðisaukaskatti.

Gróft mat Reykjavik Economics bendir til þess að nettótekjur hins opinbera af álögunum verði um 80% af tekjumatinu, eða 67–86% eftir forsendum.[50] Ríkið fær eftir sem áður tekjur af álögunum. Munurinn skiptir þó máli fyrir ferðaþjónustuna, því að hann endurspeglar færri ferðamenn og minni útflutningstekjur. Æskilegt er að forsendur um viðbrögð eftirspurnar fylgi tekjumati af þessu tagi.

Reynslan af innviðagjaldi á farþega skemmtiferðaskipa sýnir að viðbrögðin geta verið hröð. Eftir að gjaldið var lagt á árið 2025 fækkaði skipakomum, þótt farþegum fjölgaði um 2,6%, og Cruise Iceland áætlar að skipakomum fækki um 27% árið 2027 frá 2024.[51]

Náttúru- og innviðagjald greiða einstaklingar án skattalegrar heimilisfesti hér á landi fyrir aðgang að Geysi, Gullfossi og Þingvöllum. Það er 4.500 kr. fyrir skírteini sem gildir í eitt ár, en 3.000 kr. frá 1. nóvember til 31. maí. Gjaldið leggst því á staði á Gullna hringnum, sem allir eru innan 200 km frá höfuðborgarsvæðinu.

Áfengisgjald og bifreiðagjald

Í töflu 13 eru verðlagsuppfærslur krónutölugjalda ekki taldar með. Hækkun áfengisgjalds og bifreiðagjalds leggst einnig að hluta á ferðaþjónustuna og erlenda ferðamenn. Hlutur ferðaþjónustunnar í þeim hækkunum er metinn hér á eftir.

[49] Deloitte (2026). Fyrirhugaðar skatta- og gjaldabreytingar í samhengi ferðaþjónustu. Unnið fyrir SAF, 14. október 2026 (Alþingi, erindi 158-421).

[50] Miðað er við vegna ársteygni −1,01 (−1,50 utan álagstíma og −0,60 á háannatíma) og að gjaldtökunni sé velt að fullu út í verðlag. Í sviðsmynd B skila 73,9 ma.kr. af 92,1 ma.kr. stöðumati áranna 2027–2035 sér sem nettótekjur hins opinbera, að teknu tilliti til tekjutaps af öðrum sköttum. Sjá nánar kafla um verðteygni, sviðsmyndir og næmnigreiningu.

[51] Cruise Iceland (september 2026). Staða og horfur í skemmtiferðaskipageiranum á Íslandi. Greinargerð Sigurðar Jökuls Ólafssonar, framkvæmdastjóra Cruise Iceland. Samkvæmt bókunarkerfinu DOKK er 881 skipakoma bókuð árið 2027, 27% færri en árið 2024. Sjá einnig Bæjarins besta (12. október 2026).

Áfengisgjald er áætlað 28,1 ma.kr. árið 2027. Hækkunin um 5,2% skilar því um 1,39 ma.kr., eða 1,54 ma.kr. með 11% virðisaukaskatti sem leggst á áfengi. Hlutur erlendra ferðamanna er ekki mældur beint. Neðri mörkin miða við hlut þeirra í virðisaukaskattstekjum ríkissjóðs, um 11% (48 af 430 ma.kr.), og efri mörkin við hlut erlendra greiðslukorta í kortaveltu í verslun hér á landi árið 2025, 23%. Hlutur ferðamanna í hækkuninni er því 172–354 m.kr. Frumvarpið hækkar engin gjöld á matvæli og sá liður á því ekki við.

Bifreiðagjald er lagt tvisvar á ári, með gjalddaga 1. janúar og 1. júlí, og fellur niður hlutfallslega þann tíma sem skráningarmerki eru í innlögn (lög nr. 39/1988, 3. gr. og d-liður 4. gr.). Hlutur bílaleigna ræðst því af meðalfjölda bílaleigubíla í umferð yfir árið en ekki af fjöldanum yfir sumarið. Árið 2025 voru að meðaltali 28.657 bílaleigubílar í umferð, en 254 þúsund fólksbifreiðar og alls 299 þúsund ökutæki voru á skrá í árslok, án innlagðra númera. Bílaleigubílar eru nýlegir og greiða flestir grunngjaldið, sem hækkar úr 21.260 kr. í 22.365 kr. á hverju gjaldtímabili, eða um 2.210 kr. á ári á hvern bíl. Hlutur bílaleigna í hækkuninni er því um 63 m.kr. Bílaleigubílar eru um 10% skráðra ökutækja en greiða um 8% bifreiðagjalda. Gert er ráð fyrir að gjald á bílaleigubíl sé 42.520 kr. á ári, en það er undir meðalgjaldi á ökutæki, sem er um 48.700 kr. Skipting 764 m.kr. hækkunar eftir fjölda ökutækja gæfi því of háa tölu, 73 m.kr.

Að þessum liðum meðtöldum nemur ný álagning á greinina um 10,6–10,8 ma.kr. á ári. Krónutöluhækkanirnar nema 5,2%, sem er í samræmi við spáða verðbólgu ársins 2026.[52] Hér er um verðlagsuppfærslu að ræða en ekki raunhækkun, að kílómetragjaldinu undanskildu, sem hækkar um 4 ma.kr. umfram verðlag. Án verðlagsuppfærslna nemur ný álagning á greinina um 10,4 ma.kr. (tafla 13). Skili hækkun virðisaukaskatts á baðlón minna en 4,0 ma.kr., eins og líklegt er (sjá kafla um baðlón), lækkar talan að sama skapi.

Útlán til ferðaþjónustu

Í *Fjármálastöðugleika 2026/1* kom fram að útlán kerfislega mikilvægra banka (KMB) til fyrirtækja í ferðaþjónustu hefðu numið tæplega 400 ma.kr. í árslok 2025, eða um 19% af heildarútlánum til atvinnufyrirtækja.[53] Við nánari yfirferð Seðlabankans kom í ljós að sú fjárhæð var lægri. Samkvæmt gögnum sem Seðlabankinn lét Reykjavik Economics í té námu útlánin 344 ma.kr. í árslok 2025 og um 390 ma.kr. um mitt ár 2026. Gögnin ná yfir öll lán til ferðaþjónustunnar, þ.e. lán til fyrirtækja í skilgreindum ÍSAT-flokkum auk lána sem bankarnir tengja sjálfir ferðaþjónustu. Nokkur hluti flokksins „Annað“ er lán til

[52] Fjárlagafrumvarp 2027 miðar við 5,2% hækkun vísitölu neysluverðs yfir árið 2026 samkvæmt þjóðhagsspá Seðlabanka Íslands (Alþingi 2026a; 2026b, greinargerð). Til samanburðar spáir AGS 5,6% verðbólgu árið 2026 (sjá kafla um hagspá AGS) og tólf mánaða hækkun vísitölu neysluverðs var 5,4% í júlí–ágúst 2026 (Hagstofa Íslands).
[53] Seðlabanki Íslands (2026). Fjármálastöðugleiki 2026/1 (38. rit, 25. mars 2026), bls. 24.

fasteignafélaga sem eiga hótel eða annað atvinnuhúsnæði sem leigt er rekstrarfélögum í ferðaþjónustu.[54]

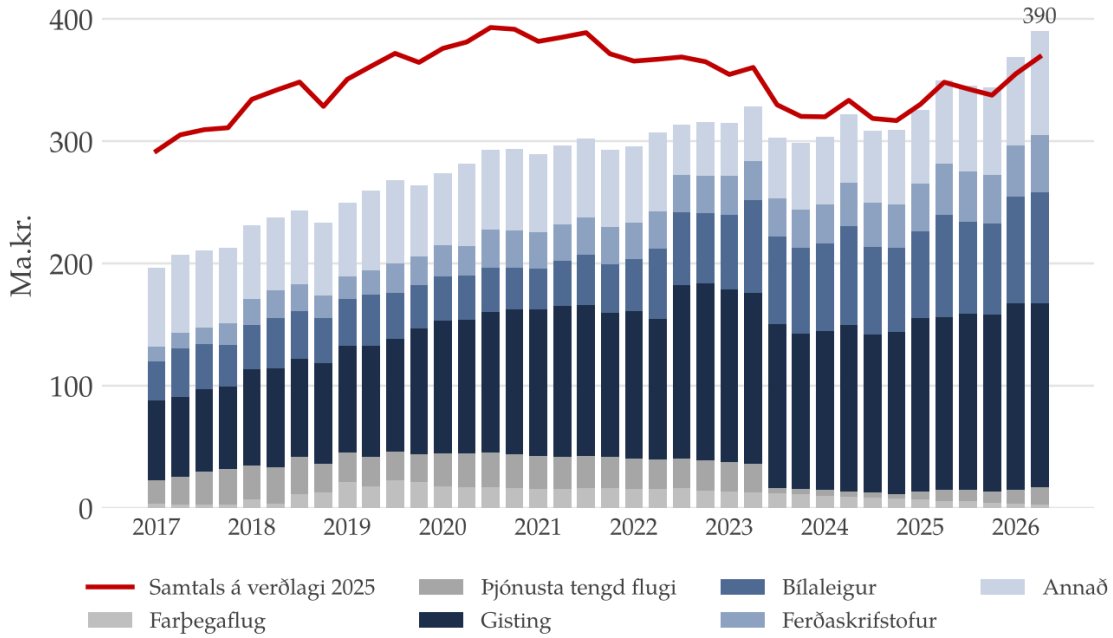
Í *Fjármálastöðugleika Seðlabanka Íslands – 2026/1* kemur eftirfarandi fram:

„Fyrir áramót birti Hagstofan samandregnar tölur yfir rekstur og efnahag fyrirtækja á árinu 2024, unnar úr skattframtölum. […] Veikleika má þó greina í einkennandi greinum ferðaþjónustu. Samkvæmt nýjustu opinberu tölum mælist eiginfjárhlutfall fyrirtækja í gisti- og veitingarekstri 24% á Íslandi en 41% að meðaltali á hinum Norðurlöndunum. Hjá fyrirtækjum í samgöngum og flutningum mælist hlutfallið 29% hérlendis en 44% hjá samanburðarhópnum. Veltu- og lausafjárhlutföll þessara greina mældust í kringum 100% á Íslandi og eru nokkuð lægri en í öðrum helstu atvinnugreinum. Hlutföllin segja til um getu fyrirtækja til að standa skil á greiðslum af skammtímaskuldum og er æskilegt að þau séu nokkuð yfir 100%. Vaxandi atvinnuleysi í þessum greinum getur einnig verið til marks um vaxandi hagræðingarþörf. Ýmislegt bendir til þess að viðnámsþrótti ferðaþjónustunnar sé ábótavant, ekki síst í ljósi þess hve eftirspurn í greininni getur verið brigðul. Útlán KMB [kerfislega mikilvægra banka] til fyrirtækja í ferðaþjónustu námu tæplega 400 ma.kr. í árslok 2025, eða sem nemur um 19% af heildarútlánum KMB til atvinnufyrirtækja.“[55]

Mynd 33 sýnir þróun útlánanna eftir undirgreinum frá árinu 2017. Á verðlagi hvers tíma hafa útlánin nær tvöfaldast, úr 197 ma.kr. í byrjun árs 2017 í 390 ma.kr. um mitt ár 2026. Á föstu verðlagi ársins 2025 er aukningin mun minni, eða um 26%, og að raunvirði eru útlánin nánast þau sömu og í árslok 2019 (369 ma.kr. á móti 365 ma.kr.). Síðustu tólf mánuði hafa útlánin þó aukist um 11,5% að nafnvirði og um 6% að raunvirði og munar þar mest um flokkinn „Annað“ og gistingu.

[54] Seðlabanki Íslands (2026). Kröfuvirði útlána kerfislega mikilvægra banka til ferðaþjónustu eftir undirgreinum, ársfjórðungslega 2017–2026. Svar fjármálastöðugleikasviðs Seðlabanka Íslands við fyrirspurn Reykjavik Economics, tölvupóstur 8. október 2026.

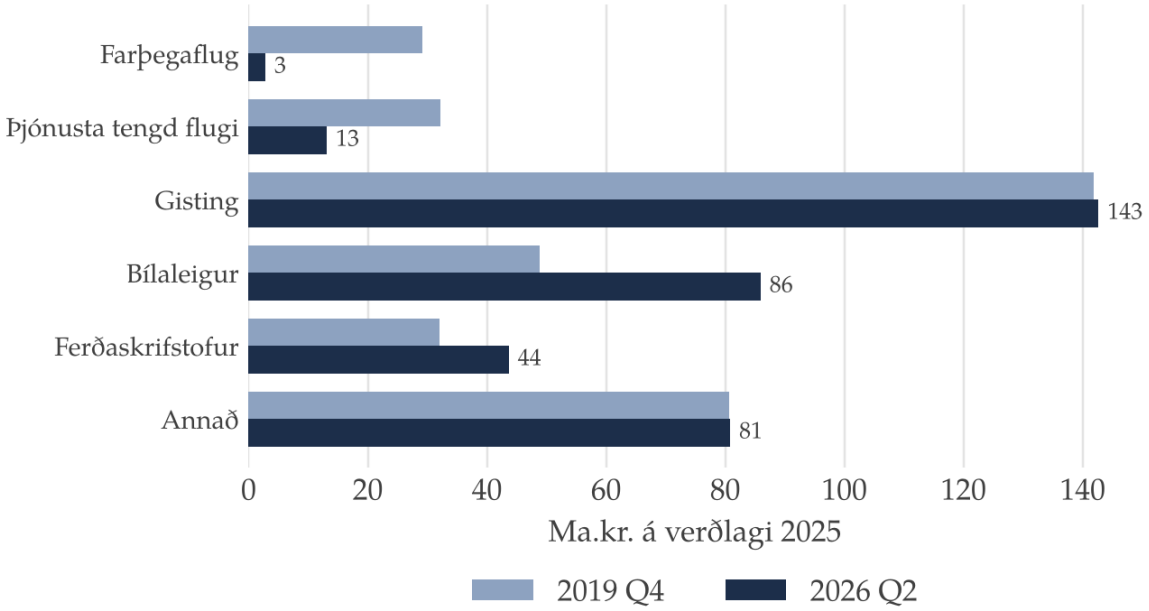
[55] Seðlabanki Íslands (2026). Fjármálastöðugleiki 2026/1 (38. rit, 25. mars 2026), bls. 24. Seðlabankinn hefur síðar upplýst Reykjavik Economics um að fjárhæðin hafi verið of há. Útlánin námu 344 ma.kr. í árslok 2025 og um 390 ma.kr. um mitt ár 2026 (Seðlabanki Íslands, svar við fyrirspurn Reykjavik Economics, 8. október 2026). Sjá nánar kaflann Útlán til ferðaþjónustu.



Mynd 33 – Útlán kerfislega mikilvægra banka til ferðaþjónustu eftir undirgreinum, 2017–2026 – ma.kr.
Heimild: Seðlabanki Íslands; Hagstofa Íslands; útreikningar Reykjavik Economics. Rauða línan sýnir fast verðlag 2025.

Samsetning útlánanna hefur breyst verulega (mynd 34). Gisting er stærsti einstaki flokkurinn með um 151 ma.kr., eða 39% útlánanna um mitt ár 2026, og hefur staðið nokkurn veginn í stað að raunvirði frá árslokum 2019. Útlán til bílaleigna hafa á sama tíma aukist um 76% að raunvirði og nema nú um 91 ma.kr., eða 23% heildarinnar, og útlán til ferðaskrifstofa og ferðaskipuleggjenda hafa aukist um 36%. Á móti hafa útlán til farþegaflugs nær horfið úr bókum bankanna, farið úr um 29 ma.kr. að raunvirði í árslok 2019 í 3 ma.kr., og útlán til þjónustustarfsemi tengdrar flugi hafa dregist saman um nær 60%. Þar munar líklega mestu um að Play, sem tók við af WOW air á markaðnum eftir fall þess í mars 2019, hætti starfsemi 29. september 2025.[56]

[56] Samgöngustofa. (2025). Play hættir starfsemi. https://island.is/s/samgongustofa/frett/play-haettir-starfsemi



Mynd 34 – Útlán til ferðaþjónustu eftir undirgreinum, 4. ársfj. 2019 og 2. ársfj. 2026 – ma.kr. á verðlagi 2025
Heimild: Seðlabanki Íslands; Hagstofa Íslands; útreikningar Reykjavik Economics.

Í *Fjármálastöðugleika* 2026/2 kemur fram að vanskil útlána kerfislega mikilvægra banka til gisti- og veitingareksturs hafi aukist lítillega á síðastliðnu ári en dregist heldur saman í öðrum einkennandi greinum ferðaþjónustunnar. Seðlabankinn ítrekar þar að greinin sé skuldsett, eiginfjárstaða hennar lág og hún hafi því lítið borð fyrir báru til að bregðast við áföllum. Þau varnaðarorð eru sett fram þrátt fyrir að eftirspurn hafi verið nokkuð stöðug undanfarin ár.[57]

Þessi þróun skiptir máli þegar áhrif bankaskatts eru metin. Lítil útlán bankanna til farþegaflugs benda til þess að stærstu fyrirtæki greinarinnar sæki fjármögnun sína annað. Það er í samræmi við umfjöllun Seðlabankans um að lánsfjármögnun íslenskra fyrirtækja sé fyrst og fremst í formi lána frá innlendum bönkum en að stór fyrirtæki með tekjur í erlendri mynt geti sótt lánsfé til erlendra aðila og gefið út markaðsskuldabréf erlendis.[58] Um 96% útlánanna eru hins vegar til gistingar, bílaleigna, ferðaskrifstofa og annarrar starfsemi þar sem lítil og meðalstór fyrirtæki eru algeng.[59] Hækkun bankaskatts, sem fjallað er um hér á eftir, leggst því fyrst og fremst á þessi fyrirtæki.

[57] Seðlabanki Íslands (2026). Fjármálastöðugleiki 2026/2 (39. rit, 23. september 2026), bls. 24.
[58] Seðlabanki Íslands (2026). Fjármálastöðugleiki 2026/2 (39. rit, 23. september 2026), bls. 22.
[59] Reykjavik Economics (2026). Óvissa út við sjóndeildarhring: Efnahagur lítilla og meðalstórra fyrirtækja á Íslandi. Skýrsla fyrir Íslandsbanka hf.

Hækkun bankaskatts

Misjafnt er hvernig hagaðilar meta áhrif bankaskattsins á atvinnulífið.[60] Ætla má að stórfyrirtæki leiti í auknum mæli eftir lánsfé erlendis, því að með þeim hætti geta þau lækkað fjármagnskostnað sinn í þeim löndum þar sem bankaskattar eru ekki eins háir. Ef það gerist í stórum stíl mun hluti virðisauka fjármálastarfsemi færast úr landi. Líklegt er að bankaskatturinn leggist hlutfallslega þyngra á lítil og meðalstór fyrirtæki en á einstaklinga. Flest fyrirtæki innan ferðaþjónustunnar tilheyra þessum hópi og samkvæmt forsendum eins viðskiptabankans í umsögn til Alþingis gæti skatturinn aukið vaxtagreiðslur ferðaþjónustunnar um 624 m.kr. á ári. Hjá minni fyrirtækjum gæti vaxtahækkunin orðið meiri en meðaltal skattálagningarinnar gefur til kynna. Hér er gert ráð fyrir að hækkun bankaskattsins leggist að fullu á útlánsvexti. Í greinargerð frumvarpsins er tekið dæmi þar sem bankarnir velta kostnaðinum að fullu yfir á viðskiptavini en hann skiptist til helminga milli lántakenda og innstæðueigenda. Þá hækka útlánsvextir um 0,06 prósentustig og innlánsvextir lækka um 0,09 prósentustig.[61] Við þá forsendu ykjust vaxtagreiðslur ferðaþjónustunnar um 234 m.kr. á ári. Ráðuneytið tekur sjálft fram að dæmið sé ekki spá. Ríkið á 98,2% hlut í Landsbankanum og gerir ríkar arðsemiskröfur til hans, og hluthafar annarra banka gera sambærilegar kröfur. Því má ætla að svigrúm bankanna til að taka hækkunina á sig eða færa hana yfir á innstæðueigendur sé takmarkað. Áhrifin liggja á bilinu 234–624 m.kr. á ári og líklega nær efri mörkunum, og á lánum með föstum vöxtum koma þau ekki fram fyrr en við endurskoðun vaxta eða endurfjármögnun. Ráðuneytið bendir jafnframt á að bætt afkoma ríkissjóðs geti skapað skilyrði fyrir lækkun vaxta sem vegi á móti skattinum. Það á við um aðhald í ríkisfjármálum í heild en ekki bankaskattinn sérstaklega, því að sama vaxtalækkun fengist þótt afkoman væri bætt með öðrum hætti. Að öðru óbreyttu verða útlánsvextir greinarinnar hærri en ella, sem eykur fjármagnskostnað fyrirtækjanna. Að því marki sem þau velta honum út í verð lendir hann á ferðamönnum, en að öðrum kosti á framlegð greinarinnar.

Samkvæmt greiningu Reykjavik Economics á efnahag lítilla og meðalstórra fyrirtækja fyrir Íslandsbanka (2026) eru einungis fjögur fyrirtæki í hótel- og veitingarekstri stór samkvæmt skilgreiningu Evrópusambandsins (fleiri en 250 starfsmenn), og lítil og meðalstór fyrirtæki eru algeng í ferðaþjónustu.

[60] Samtök fjármálafyrirtækja. (2026). Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027. https://cdn.prod.website-files.com/65fc13cc50cee9777b2fd110/6abe738c7d8e2e2f842b28fe_SFF.%20Umsögn%20um%20þingskjal%202%202027%20(skattar%20á%20fjármáalfyrirtæki).pdf

[61] Alþingi (2026b), greinargerð, kafli 6.1. Útreikningur Reykjavik Economics: 390 ma.kr. × 0,06 prósentustig = 234 m.kr.

Tafla 14 – Hækkun bankaskatts og vaxtagreiðslur ferðaþjónustunnar

Liður	Gildi
Útlán bankanna til ferðaþjónustu (2. ársfj. 2026)	390 ma.kr.
Vaxtaálag vegna sértækra skatta og bindiskyldu, núverandi	0,65 pst.
Vaxtaálag eftir hækkun bankaskatts	0,81 pst.
Hækkun útlánsvaxta	0,16 pst.
Vaxtagreiðslur vegna álagsins, núverandi	2.537 m.kr.
Vaxtagreiðslur vegna álagsins, eftir hækkun	3.162 m.kr.
Aukning vaxtagreiðslna á ári	**624 m.kr.**

Heimild: Umsögn Landsbankans hf. um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2027 (1. október 2026, liður 10); Seðlabanki Íslands, útlán til ferðaþjónustu 2. ársfj. 2026.

Tafla 15 – Samanburður nýrra álaga á ferðaþjónustu 2027 (m.kr. á ári)

Álögur	Tekjuauki ríkissjóðs 2027 skv. fjárlagafrumvarpi	Þar af leggst á ferðaþjónustu
Gjaldtökutillögur fjárlagafrumvarps (tafla 13)[1]	13.200	9.760
Hækkun bankaskatts	6.000	624
Samtals nýjar álögur	**19.200**	**10.384**

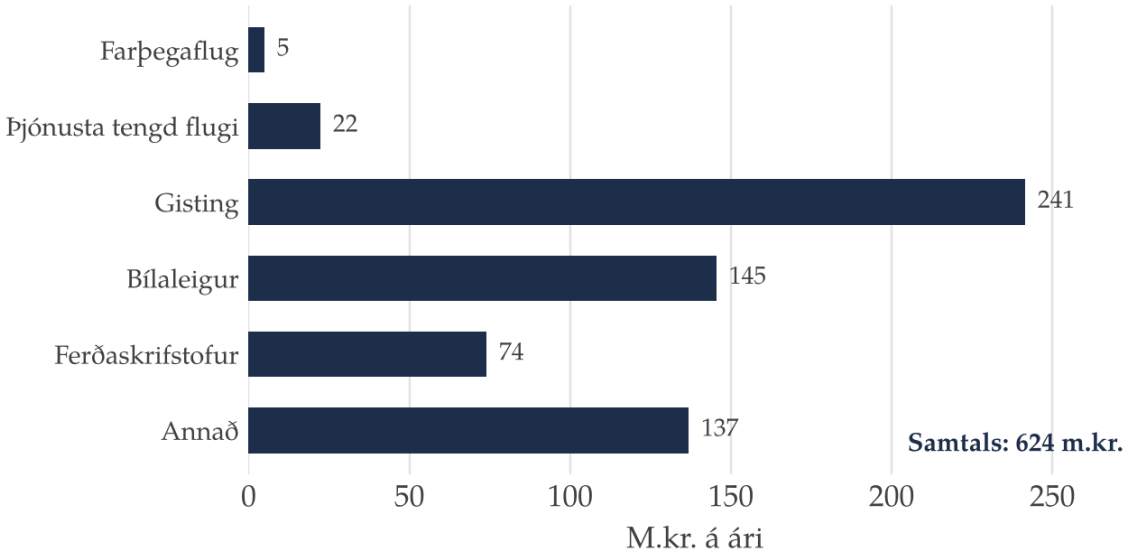
Heimild: Fjárlagafrumvarp 2027 (tekjuyfirlit og tafla 4.2) og frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2027 (2.–3., 41.–42. og 47. gr.); umsögn Landsbankans; útreikningar Reykjavik Economics. [1] Tekjuauki ríkissjóðs: náttúru- og innviðagjald 5,0 ma.kr., baðlón 4,0 ma.kr., kílómetragjald 4,0 ma.kr. umfram verðlagsuppfærslu og öryggisgjald siglinga 0,2 ma.kr. Hlutur ferðaþjónustu er sundurliðaður í töflu 13.

Í töflu 14 er miðað við leiðrétta stöðu útlána um mitt ár 2026, 390 ma.kr., í stað þeirrar fjárhæðar sem birt var í *Fjármálastöðugleika* 2026/1. Miðað við forsendur Landsbankans um 0,16 prósentustiga hækkun útlánsvaxta aukast vaxtagreiðslur ferðaþjónustunnar um 624 m.kr. á ári.[62] Mynd 35 sýnir hvernig hækkunin skiptist á undirgreinar. Mest lendir á gistingu,

[62] Landsbankinn hf. (2026). Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2027, 1. október 2026, liður 10; Seðlabanki Íslands, útlán til ferðaþjónustu á 2. ársfjórðungi 2026. Útreikningur Reykjavik Economics: 390 ma.kr. × 0,16 prósentustig. Í uppgjöri bankans fyrir fyrstu níu mánuði ársins segir að kostnaður af bankaskatti og vaxtalausri bindiskyldu „samsvarar 0,65 prósentustigum í auknum fjármagnskostnaði fyrir hvert útlán“ og að hann hækki í 0,81 prósentustig ef áformin ganga eftir (Landsbankinn hf., 29. október 2026).

um 240 m.kr. á ári, og bílaleigum, um 145 m.kr., en farþegaflug ber aðeins um 5 m.kr. Miðað við stöðu útlána í árslok 2025, 344 ma.kr., yrði aukningin um 550 m.kr. á ári. Árstíðasveifla útlána hefur ekki verið metin.

Ný útlánakönnun Seðlabanka Íslands sem birt var 23. október 2026 styður framangreinda greiningu.[63]



Mynd 35 – Áætluð aukning vaxtagreiðslna ferðaþjónustunnar vegna hækkunar bankaskatts eftir undirgreinum – m.kr. á ári

Heimild: Seðlabanki Íslands (útlán 2. ársfj. 2026); umsögn Landsbankans (liður 10); útreikningar Reykjavik Economics.

Hækkun bankaskatts nemur lægri fjárhæð en náttúru- og innviðagjaldið en leggst samt sem áður á greinina. Hún eykur fastan kostnað allt árið um kring, óháð fjölda ferðamanna, og lendir þyngst á fyrirtækjum sem fjármagna sig hjá innlendum bönkum. Gisting og bílaleigur bera saman um 62% hækkunarinnar. Bankaskatturinn er um 6% af nýjum álögum á ferðaþjónustu (tafla 15).

[63] Seðlabanki Íslands. (2026, 23. október). Útlánakönnun Seðlabanka Íslands. https://sedlabanki.is/frettir-og-utgefid-efni/grein/utlanakonnun-sedlabanka-islands-23-oktober-2026

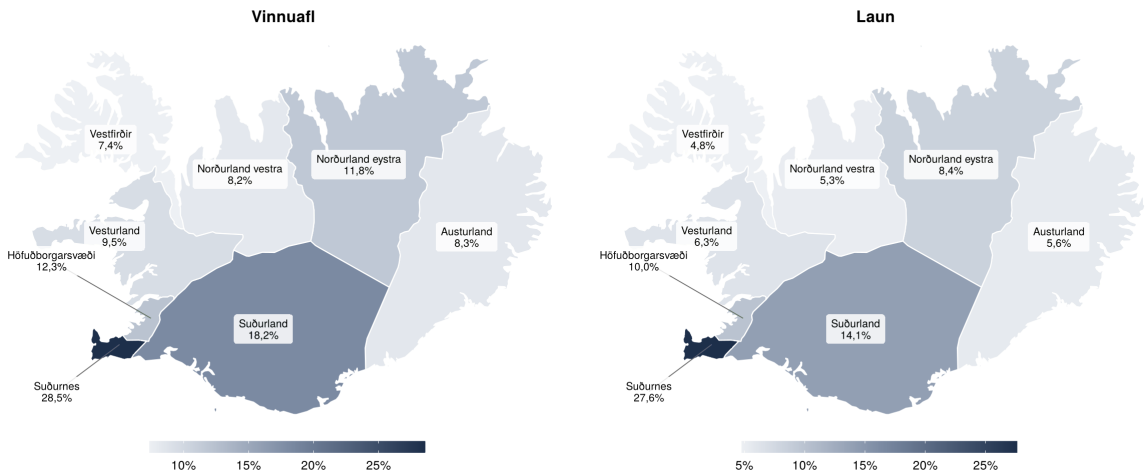
Landshlutar, fjarlægari áfangastaðir og kílómetragjald

Áhrif gjaldtökunnar dreifast ekki jafnt um landið. Tilgáta Reykjavik Economics er að ferðaþjónusta innan um 200 km frá Reykjavík búi yfir meiri seiglu en fjarlægari áfangastaðir, þ.e. Vestfirðir, Norðurland og Austurland, þar sem ferðatímabilið er stutt og aðrir atvinnukostir fáir. Í kaflanum er vægi greinarinnar í hverjum landshluta og sveitarfélagi metið út frá vinnuafli og launum, áhrifum gjaldtökunnar dreift á landshluta og fjallað sérstaklega um kílómetragjald, sem vex með fjarlægð frá Keflavík og Reykjavík.

Hér er talað um fjarlægari áfangastaði, þ.e. landshluta sem liggja að mestu fjær en 200 km frá höfuðborgarsvæðinu. Hugtakið brothættar byggðir á við um 17 tiltekin byggðarlög í samnefndu verkefni Byggðastofnunar en ekki heila landshluta. Fimmtán þeirra eru á Vestfjörðum, Norðurlandi og Austurlandi, svo áhrifin á fjarlægari áfangastöðum ná einnig til flestra brothættra byggða.

Ferðaþjónusta eftir landshlutum

Vægi ferðaþjónustunnar er mjög misjafnt eftir landshlutum. Mynd 36 sýnir hlutdeild greinarinnar í vinnuafli og launum innan hvers landshluta árið 2025. Hlutdeildin er mest á Suðurnesjum, 28,5% vinnuafls og 27,6% launa, og á Suðurlandi, 18,2% og 14,1%. Á höfuðborgarsvæðinu er hún 12,3% vinnuafls og 10,0% launa.



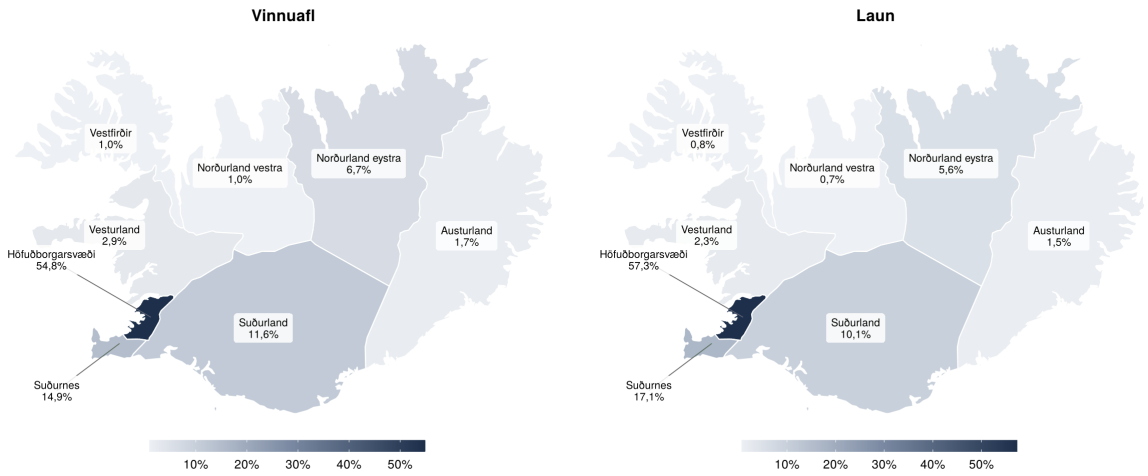
Mynd 36 – Hlutdeild ferðaþjónustu í vinnuafli og launum innan hvers landshluta 2025 – %

Heimild: Hagstofa Íslands, staðgreiðsluskyldar launagreiðslur og fjöldi einstaklinga eftir búsetu. Myndvinnsla Reykjavik Economics.

Í hlutfalli af greininni allri er ferðaþjónustan hins vegar samþjöppuð á höfuðborgarsvæðinu, þar sem 54,8% vinnuafls hennar starfar og 57,3% launa hennar eru greidd. Suðurnes og Suðurland koma þar á eftir (mynd 37).

Hafa verður í huga að mörg ferðaþjónustufyrirtæki og starfsfólk þeirra eru skráð á höfuðborgarsvæðinu og því mæla gögnin ekki að fullu framlag starfsfólks sem á lögheimili á

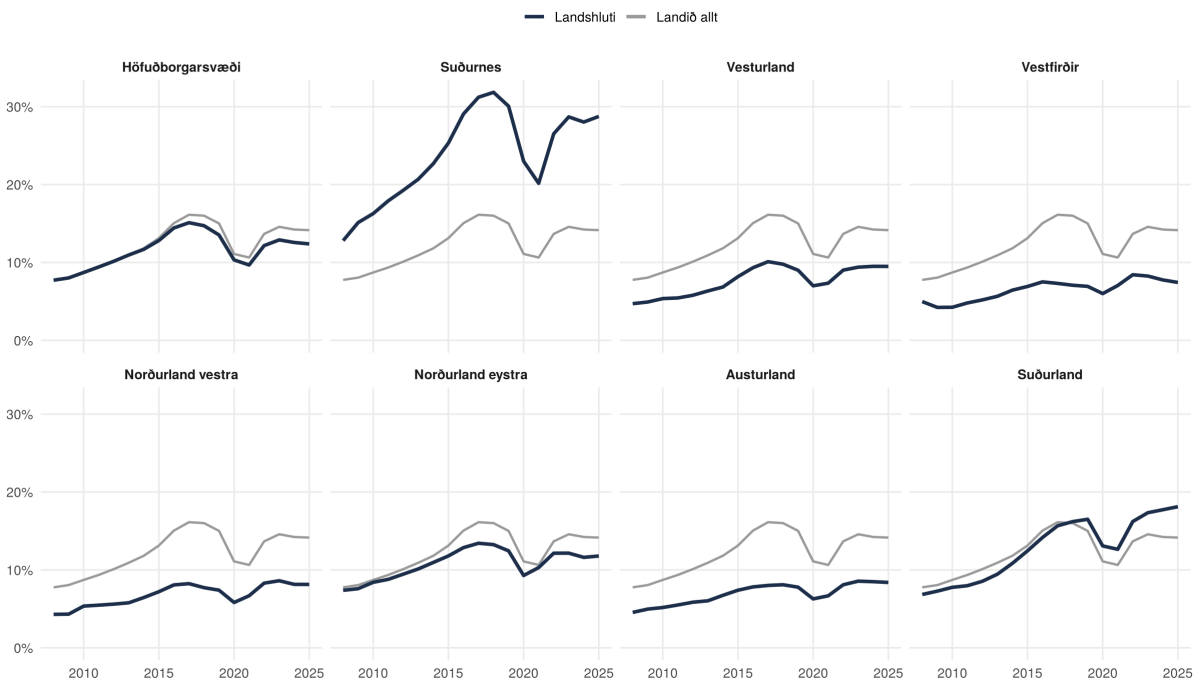
höfuðborgarsvæðinu en vinnur mestan hluta tímans úti á landi. Þetta á t.d. við um leiðsögumenn og bílstjóra.



Mynd 37 – Skipting vinnuafls og launa í ferðaþjónustu eftir landshlutum 2025 – % af greininni allri

Heimild: Hagstofa Íslands, staðgreiðsluskyldar launagreiðslur og fjöldi einstaklinga eftir búsetu. Myndvinnsla Reykjavik Economics.

Mynd 38 sýnir þróun hlutdeildar ferðaþjónustu í vinnuafli hvers landshluta frá árinu 2008 samanborið við landið allt. Á Suðurnesjum fór hlutdeildin yfir 30% árin 2017–2019, féll í um 20% árið 2021 og er nú nærri 29%. Suðurland er eini landshlutinn utan Suðurnesja þar sem hlutdeildin er nú yfir landsmeðaltali.



Mynd 38 – Hlutdeild ferðaþjónustu í vinnuafli eftir landshlutum 2008–2025 samanborið við landið allt – %

Heimild: Hagstofa Íslands, staðgreiðsluskyldar launagreiðslur og fjöldi einstaklinga eftir búsetu. Myndvinnsla Reykjavik Economics.

Vægið er mest í einstökum sveitarfélögum á Suðurlandi. Í Mýrdalshreppi starfar um 63% vinnuafls við ferðaþjónustu og í Skaftárhreppi um 55%. Í Bláskógabyggð, Sveitarfélaginu Hornafirði og Eyja- og Miklaholtshreppi er hlutfallið á bilinu 37–44% (mynd 39). Brotalínan sýnir landsmeðaltal.



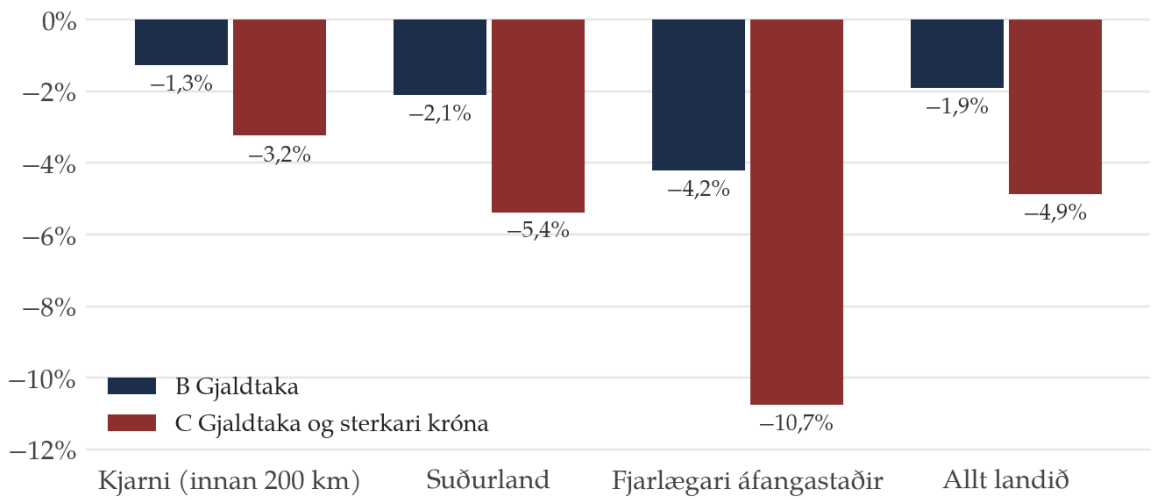
Mynd 39 – Hlutdeild ferðaþjónustu í vinnuafli og launum eftir sveitarfélögum 2025 – %

Heimild: Hagstofa Íslands, staðgreiðsluskyldar launagreiðslur og fjöldi einstaklinga eftir búsetu. Myndvinnsla Reykjavik Economics.

Tafla 16 – Gistinætur útlendinga á hótelum og gistiheimilum eftir landshlutum 2025

Landshluti	Gistinætur	Hlutdeild	Breyting 2019–2025	Hlutur utan álagstíma	Hlutur Bandaríkjamanna
Höfuðborgarsvæðið	2.694.162	44,6%	6,2%	52,1%	34,0%
Suðurnes	430.619	7,1%	7,7%	47,3%	29,5%
Vesturland	342.980	5,7%	34,7%	35,8%	25,6%
Suðurland	1.739.190	28,8%	42,1%	44,9%	26,8%
Vestfirðir	89.643	1,5%	12,2%	21,7%	28,2%
Norðurland vestra	79.007	1,3%	14,0%	27,0%	20,9%
Norðurland eystra	452.117	7,5%	–0,9%	29,3%	23,0%
Austurland	206.429	3,4%	8,0%	26,1%	17,9%
Allt landið	6.034.147	100%	15,8%	45,4%	29,5%

Heimild: Hagstofa Íslands (gistinætur á hótelum og gistiheimilum).



Mynd 40 – Samdráttur eftirspurnar eftir landshlutum á fullu áhrifaári (2029)

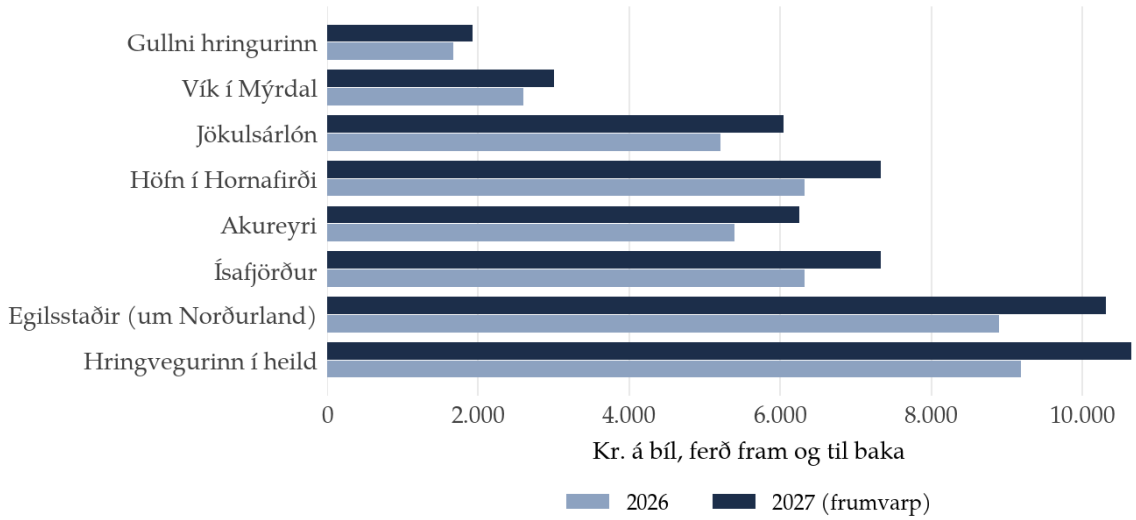
Heimild: Útreikningar Reykjavik Economics.

Þeir áfangastaðir sem eru fjærst höfuðborgarsvæðinu fá flesta ferðamenn á sumrin. Hlutur gistinátta útlendinga á hótelum og gistiheimilum, utan álagstíma, er 22–29% á Vestfjörðum, Norðurlandi og Austurlandi en 52% á höfuðborgarsvæðinu (tafla 16). Ferðaþjónustuaðilar á

þessum svæðum þurfa að sækja stóran hluta tekna sinna á skömmum tíma en bera fastan kostnað allt árið um kring.

Mynd 40 sýnir samdrátt eftirspurnar á fullu áhrifaári. Í sviðsmynd B dregst eftirspurn saman um 1,3% í kjarnanum, 2,1% á Suðurlandi og 4,2% á fjarlægari áfangastöðum. Í sviðsmynd C, þar sem krónan styrkist frekar, er samdrátturinn 3,2%, 5,4% og 10,7%. Samdrátturinn er þannig um 70% af landsmeðaltalinu í kjarnanum, um 10% meiri en landsmeðaltalið á Suðurlandi og rúmlega tvöfaldur á fjarlægari áfangastöðum. Svörunarstuðlarnir eru forsendur sem á eftir að prófa með gögnum, en niðurstaðan bendir til þess að landsmeðaltalið (−1,9%) feli dreifinguna. Í landshlutum brothættra byggða er heldur ekki hægt að gera ráð fyrir að losaðir framleiðsluþættir nýtist í annarri starfsemi á sama stað. Þótt hlutfallslegur samdráttur sé mestur á fjarlægari áfangastöðum er vægi greinarinnar í vinnuafli mest á Suðurnesjum og Suðurlandi (mynd 36). Þar gætu áhrifin á atvinnu því orðið mest talin í störfum og krónum.

Kílómetragjald og bílaleigubílar



Mynd 41 – Kílómetragjald á bílaleigubíl eftir áfangastað frá Reykjavík, 2026 og 2027 – kr.

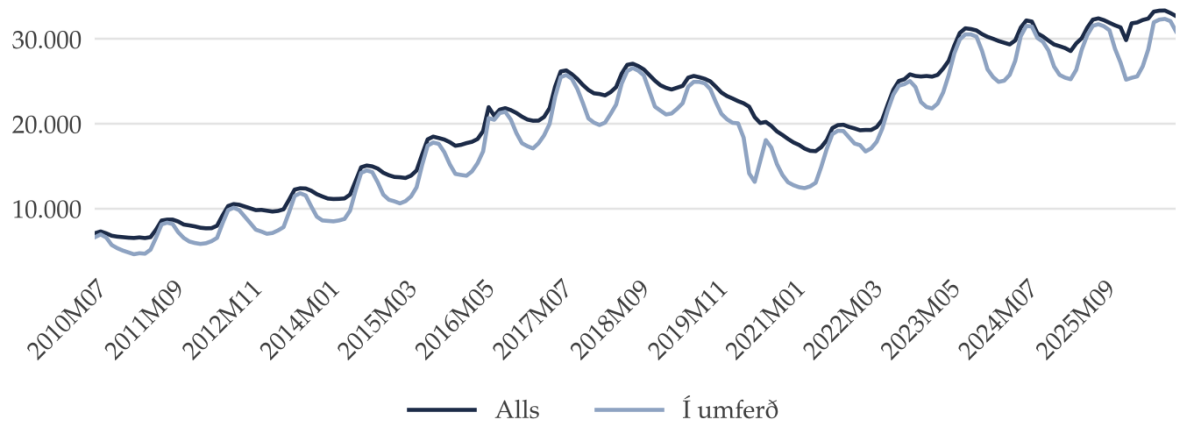
Heimild: Lög nr. 100/2025 um kílómetragjald á ökutæki; frumvarp um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2027 (þskj. 2), 2. gr.; vegalengdir áætlaðar.

Tafla 17 – Kílómetragjald eftir áfangastað, ferð fram og til baka frá Reykjavík

Áfangastaður	Km aðra leið	Gjald 2026, kr.	Gjald 2027, kr.	Hækkun á bíl, kr.	Gjald 2027 á mann, % af meðalneyslu
Gullni hringurinn	120	1.668	1.932	264	0,40%
Vík í Mýrdal	187	2.599	3.011	412	0,63%

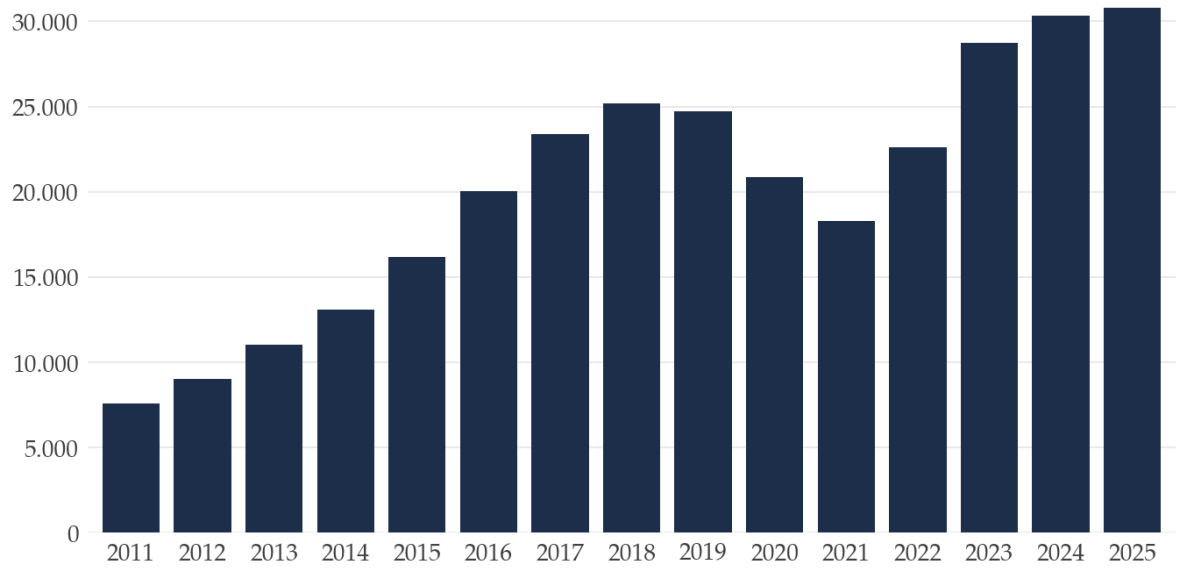
Áfangastaður	Km aðra leið	Gjald 2026, kr.	Gjald 2027, kr.	Hækkun á bíl, kr.	Gjald 2027 á mann, % af meðalneyslu
Jökulsárlón	375	5.212	6.038	826	1,26%
Höfn í Hornafirði	455	6.324	7.326	1.002	1,53%
Akureyri	388	5.393	6.247	854	1,30%
Ísafjörður	455	6.324	7.326	1.002	1,53%
Egilsstaðir (um Norðurland)	640	8.896	10.304	1.408	2,15%
Hringvegurinn í heild	1.322	9.188	10.642	1.454	2,22%

Heimild: Lög nr. 100/2025 um kílómetragjald á ökutæki (6,95 kr./km 2026); frumvarp um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2027 (þskj. 2), 2. gr. a (8,05 kr./km 2027 fyrir ökutæki að 3.500 kg). Vegalengdir eru áætlaðar.



Mynd 42 – Fjöldi bílaleigubíla eftir mánuðum

Heimild: Hagstofa Íslands.



Mynd 43 – Meðalfjöldi bílaleigubíla á ári

Heimild: Hagstofa Íslands.

Kílómetragjaldið vex línulega með fjarlægð. Gjaldið hækkar úr 6,95 kr. í 8,05 kr. á km fyrir fólksbíla, eða um 15,8%.[64] Hækkunin á hvern bílaleigubíl er 264 kr. fyrir ferð um Gullna hringinn, 826 kr. fyrir ferð að Jökulsárlóni og 1.454 kr. fyrir hringveginn. Á mann, miðað við tvo í bíl, nemur hækkunin 0,05–0,3% af meðalneyslu á hvern ferðamann, en kílómetragjaldið í heild 0,4–2,2% (tafla 17). Gjaldið eitt og sér fælir fáa frá, en það leggst á jaðarákvörðunina um hvort ekið er austur fyrir Vík eða norður fyrir Holtavörðuheiði og bætist ofan á hátt raungengi, náttúru- og innviðagjald og hærri virðisaukaskatt á baðlón. Ferðamaður sem styttir ferð sína vegna verðs sleppir fjærstu áfangastöðunum fyrst.

Bílaleigubílum hefur fjölgað jafnt og þétt. Að meðaltali voru 28.657 bílaleigubílar í umferð árið 2025, um fjórðungi fleiri en árið 2019. Í október 2026 voru 30.899 bílaleigubílar í umferð, 0,4% færri en ári fyrr. Hlutur ferðaþjónustunnar í hækkun kílómetragjalds umfram verðlag er áætlaður um 760 m.kr. af 4,0 ma.kr., eða um 19% (tafla 13). Bílaleigubílar aka um 900 milljónir km á ári samkvæmt mati ökutækjaleigna innan SAF. Hækkunin umfram verðlag nemur um 0,74 kr. á km og hlutur bílaleigubíla því um 665 m.kr. Hópferðabílar í ferðaþjónustu, samkvæmt mati Reykjavik Economics, aka um 44 milljónir km á ári miðað við eldsneytiskaup og hlutur þeirra er um 90 m.kr. Mat SAF á hlut ferðaþjónustunnar í kílómetragjaldi, 7,0 ma.kr. af 36,8 ma.kr. eða um 19%, styður niðurstöðuna. Auk þess minnkar afsláttur hópbifreiða sem eru 12–20 tonn að leyfðri heildarþyngd úr 25% í 12,5% árið 2027 samkvæmt lögum nr. 100/2025. Það hækkar gjald hópferðabíla í ferðaþjónustu um 150 m.kr. til viðbótar, en sú hækkun er þegar ákveðin í lögum og er ekki talin í töflu 13.

[64] Alþingi (2026b), 2. gr. a. Hækkunin er 5,2% verðlagsuppfærsla auk 4 ma.kr. tekjuauka, sbr. greinargerð, kafla 3.1. Frumvarpið tilgreinir 15,9% hækkun, en hækkun gjalds á fólksbíla úr 6,95 í 8,05 kr. á km er 15,8% vegna sléttunar krónutölunnar.

Reynslan af innviðagjaldi skemmtiferðaskipa

Innviðagjald á farþega skemmtiferðaskipa í millilandasiglingum var lögfest með lögum nr. 140/2024 og lagt á frá 1. janúar 2025, 2.500 kr. á hvern farþega fyrir hvern byrjaðan sólarhring innan tollsvæðis ríkisins. Með lögum nr. 99/2025 var gjaldið lækkað í 1.600 kr. frá ársbyrjun 2026.[65] Í frumvarpi vegna fjárlaga 2027 er lagt til að það hækki um 5,2%, í 1.680 kr. frá 1. janúar 2027.[66]

Útgerðir skemmtiferðaskipa brugðust fljótt við. Árið 2025 fækkaði skipakomum til Faxaflóahafna um 7% en farþegum fjölgaði um 2,6%. Viðbrögðin komu því fyrst og fremst fram í færri skipakomum en ekki í fjölda farþega. Tekjur hafna Ísafjarðarbæjar af skemmtiferðaskipum lækkuðu um 13% milli 2025 og 2026 og Cruise Iceland áætlar, út frá bókunarstöðu í DOKK, að skipakomum fækki um 27% árið 2027 frá 2024.[67] Í greiningu Reykjavik Economics fyrir Hafnasamband Íslands árið 2025 var varað við þessari þróun.

Áætlun um skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar árið 2026

Spáin um skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar árið 2026 byggist á sömu aðferð og matið fyrir 2025, en hver liður er framreiknaður með nýjustu rauntölum ársins, þ.e. staðgreiðsluskyldum launagreiðslum fyrir janúar–mars, sem eru nýjustu birtu tölur, virðisaukaskattsskyldri veltu fyrir janúar–ágúst, sem Hagstofa Íslands birti 27. október 2026, og árshlutareikningi Icelandair fyrir fyrstu níu mánuði ársins sem vísbendingu um afkomu. Allar fjárhæðir eru á verðlagi ársins 2025. Byggt er á tölum ársins 2025.

Velta í einkennandi greinum ferðaþjónustunnar nam samanlagt 251,7 ma.kr. í júlí og ágúst 2026. Það er 7,3% meira en á sama tíma árið 2025. Á tímabilinu hækkaði vísitala neysluverðs um 5,4%. Aukning var í nær öllum undirgreinum, þ.e. um 25% í farþegaflutningum á landi, 11% í flugi, 14% hjá baðlónum, 10% í rekstri gististaða og 3% í veitingasölu. Velta gististaða jókst þrátt fyrir litlar breytingar á fjölda gistinátta, og aukningin endurspeglar því fremur hærra verð en fleiri gesti. Sólmyrkvinn 12. ágúst skýrir líklega hluta aukningarinnar. Á fyrstu átta mánuðum ársins var veltan 687,7 ma.kr., aðeins 0,3% meiri en á sama tíma 2025, sem jafngildir nærri 5% samdrætti að raunvirði.

Árshlutareikningur Icelandair sýnir sama mynstur. Tekjur félagsins á fyrstu níu mánuðum ársins námu 1.498 milljónum Bandaríkjadala og jukust um 12%, og tekjur á hvern

[65] Lög nr. 87/2011 um gistináttaskatt og innviðagjald, 3. gr. a, sbr. lög nr. 140/2024, 20. gr., og lög nr. 99/2025, 55. gr.
[66] Alþingi (2026b), 42. gr.
[67] Cruise Iceland, skipakomur og hafnartekjur 2025 og 2026 (bráðabirgðatölur sendar Reykjavik Economics 4. nóvember 2026). Tekjur hafna Ísafjarðarbæjar af skemmtiferðaskipum fóru úr 854 m.kr. í 743 m.kr. Samkvæmt minnisblaði bæjarstjóra Ísafjarðarbæjar fækkaði farþegum til Ísafjarðar um 15,5%, úr 258 í 218 þúsund (Bæjarins besta, 12. október 2026). Um skipakomur 2027: Cruise Iceland (september 2026). Staða og horfur í skemmtiferðaskipageiranum á Íslandi. Greinargerð Sigurðar Jökuls Ólafssonar, framkvæmdastjóra Cruise Iceland. Samkvæmt bókunarkerfinu DOKK er 881 skipakoma bókuð árið 2027, 27% færri en árið 2024. Sjá einnig Bæjarins besta (12. október 2026).

farþegakílómetra jukust um 17% á þriðja ársfjórðungi. Hagnaður fyrir skatta var þó nánast óbreyttur, 19,5 milljónir Bandaríkjadala gegn 19,8 milljónum á sama tíma 2025, því að eldsneytiskostnaður jókst um 23% og launakostnaður um 9%. Félagið gerir ráð fyrir að rekstrarafkoma ársins í heild verði neikvæð um 20–30 milljónir Bandaríkjadala vegna hás eldsneytisverðs. Hærra verð skilar sér því ekki í meiri hagnaði og tekjuskatti.

Liðirnir eru framreiknaðir sem hér segir. Launaliðir fylgja staðgreiðsluskyldum launastofni greinarinnar. Hagstofa Íslands hefur birt hann fyrir janúar–mars 2026, þegar hann var 3,2% hærri en á sama tíma 2025 þótt starfandi væru 2,6% færri. Fyrir apríl–desember er gert ráð fyrir launastofni sömu mánaða 2025 að viðbættri 3,5% almennri launahækkun samkvæmt kjarasamningi Samtaka atvinnulífsins og Eflingar, sem tók gildi 1. janúar 2026. Launastofninn verður þá 3,4% hærri en árið 2025 að nafnvirði en 1,7% lægri að raunvirði. Tekjuskattur og útsvar launþega eru auk þess leiðrétt vegna breytinga á skattþrepum og hækkunar persónuafsláttar. Í lágspá fækkar starfandi áfram eins og í janúar–mars og í háspá hækka laun á mann eins og á fyrsta ársfjórðungi. Útskattur og velta byggjast á sömu forsendu. Rauntölur liggja fyrir um janúar–ágúst 2026 en veltutölur í september–desember 2025 eru notaðar og framreiknaðar miðað við 1,7% fækkun erlendra ferðamanna á síðustu 12 mánuðum ásamt 5,4% verðbólgu. Velta ársins verður þá 1,3% meiri en árið 2025 og útskattur 2,6% meiri að nafnvirði. Í lágspá þróast september–desember eins og janúar–ágúst og í háspá eins og júlí–ágúst. Tekjuskattur fyrirtækja er látinn fylgja veltu með óbreyttu hlutfalli skatts af veltu í grunnspá, en í lágspá heldur hlutfallið áfram að lækka eins og milli áranna 2024 og 2025. Fasteignaskattar hækka með fasteignamati um 7,2% að nafnvirði. Verðbólga ársins er áætluð 5,2%, í samræmi við forsendur fjárlagafrumvarps 2027.[68]

[68] Forsenda fjárlagafrumvarps 2027, byggð á þjóðhagsspá Seðlabanka Íslands (Alþingi 2026a). AGS spáir 5,6% verðbólgu árið 2026.

Tafla 18 – Spá um skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar árið 2026 – m.kr. á verðlagi 2025

Liður	2025 rauntölur	2026 lágspá	2026 grunnspá	2026 háspá	Raunbreyting
Tekjuskattur fyrirtækja	6.467	5.513	6.229	6.390	−3,7%
Mótframlag í lífeyrissjóð og séreign	33.937	32.698	33.368	33.979	−1,7%
Tryggingagjald	17.985	17.328	17.683	18.007	−1,7%
Tekjuskattur og útsvar launþega	50.585	48.214	49.228	50.814	−2,7%
Útskattur virðisaukaskatts	85.552	81.557	83.465	84.956	−2,4%
Fasteignaskattar	5.187	5.177	5.285	5.366	1,9%
Víð skattaleg áhrif	**199.712**	**190.487**	**195.258**	**199.512**	**−2,2%**
Raunbreyting frá 2025		−4,6%	−2,2%	−0,1%	

Heimild: Hagstofa Íslands (staðgreiðsluskrá, rekstrar- og efnahagsyfirlit, virðisaukaskattsvelta); Ferðamálastofa; Icelandair Group hf., árshlutareikningur 30. september 2026; Skatturinn (staðgreiðsla 2025 og 2026); útreikningar Reykjavik Economics. Kjarasamningur SA og Eflingar 2024–2028.

Skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar eru samkvæmt þessu áætluð 195,3 ma.kr. á árinu 2026 og er bilið 190,5–199,5 ma.kr. Það er 2,2% lækkun að raunvirði frá 2025, eftir 2,6% raunlækkun árið 2025. Allir liðir nema fasteignaskattar lækka að raunvirði, þar á meðal launaliðirnir, sem eru um helmingur skattalegra áhrifa.

Spáin verður uppfærð þegar velta september og október birtist um miðjan desember 2026. Óvissan er mest um tekjuskatt fyrirtækja, sem ræðst af afkomu ársins og kemur ekki fram fyrr en í ársreikningum 2026.

Niðurstöður

Skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar námu 199,7 ma.kr. á árinu 2025 að útskatti virðisaukaskatts og fasteignasköttum meðtöldum, samkvæmt bráðabirgðatölum Hagstofu Íslands. Skattalegu áhrifin lækkuðu um 2,6% að raunvirði frá árinu 2024. Þar af renna um 34 ma.kr. til lífeyrissjóða sem mótframlag atvinnurekenda. Í þröngum skilningi námu áhrifin 109,0 ma.kr. og lækkuðu um 6,6% að raunvirði. Tekjuskattur fyrirtækja lækkaði um 39% að nafnvirði, einkum vegna tekjufærslu skatts hjá flugfélögum, og launatengdir liðir lækkuðu að raunvirði, einkum vegna endurskoðunar Hagstofu Íslands á launakostnaði ársins 2024 (úr 286 í 293,2 ma.kr.). Staðgreiðsluskyldur launastofn greinarinnar jókst um 5,7%. Fasteignaskattar eru um 3% matsins. Útskattur virðisaukaskatts nam 85,6 ma.kr. samkvæmt sérvinnslu Hagstofu Íslands. Gert er ráð fyrir að skattalegu áhrifin lækki um 2,2% til viðbótar að raunvirði árið 2026, í 195,3 ma.kr. Rekstrar- og efnahagsyfirlit Hagstofu Íslands sýnir jafnframt að eiginfjárhlutfall greinarinnar, 25,4%, er mun lægra en í viðskiptahagkerfinu (44,2%) og að hagnaðarhlutfallið, 3,1%, er innan við helmingur þess sem er í atvinnulífinu almennt. Arðsemi eigin fjár, 10,8%, er hins vegar hærri en í viðskiptahagkerfinu, sem endurspeglar lágt eiginfjárhlutfall.

Fyrstu vísbendingar eru um að staðan hafi versnað á árinu 2026. Tekjur af erlendum ferðamönnum lækkuðu um 8,9% að raunvirði á fyrri helmingi ársins þótt brottförum fækkaði aðeins um 0,9%. Ferðamenn koma en eyða minna. Raungengi krónunnar var í september 2026 hærra en í 98,9% mánaða frá 1980 og flugframboð hefur dregist saman eftir gjaldþrot Play. Hlutdeild erlendra ferðamanna í neyslu einkennandi greina ferðaþjónustunnar hefur fallið úr 70,1% árið 2019 í 58,8% árið 2025.

Ofan á þetta bætast álögur sem boðaðar eru í fjárlagafrumvarpi 2027, þ.e. náttúru- og innviðagjald, hækkun virðisaukaskatts á baðlón úr 11% í 24% og hækkun kílómetragjalds, auk hækkunar bankaskatts, alls um 10,4 ma.kr. á fyrsta ári samkvæmt mati Reykjavik Economics (tafla 13). Þar af eru 624 m.kr. vegna hærri vaxtagreiðslna, en dæmi ráðuneytisins gefur 234 m.kr.

Gjaldtakan fer að mestu fram innan 200 km frá höfuðborgarsvæðinu. Náttúru- og innviðagjaldið er innheimt við Geysi, Gullfoss og Þingvelli og hækkun virðisaukaskatts á baðlón leggst að mestu á suðvesturhorn landsins. Hærra verð Íslandsferðar gæti hins vegar bitnað hlutfallslega mest á fjarlægari landshlutum, ef ferðamenn sem stytta ferð eða spara sleppa fjarlægustu áfangastöðunum fyrst. Miðað við forsendur Reykjavik Economics, sem á eftir að prófa með gögnum, gæti hlutfallslegur samdráttur í eftirspurn á fjarlægari áfangastöðum orðið um þrefaldur á við áfangastaði innan 200 km frá höfuðborgarsvæðinu. Náttúru- og innviðagjaldið er lægra utan álagstíma, 3.000 kr. frá 1. nóvember til 31. maí en 4.500 kr. aðra mánuði. Þar sem eftirspurn er teygnust utan álagstíma gæti gjaldtakan engu að síður bitið fastast þá. Verði það raunin vinnur það gegn markmiði atvinnustefnu um heilsársferðaþjónustu um land allt.

Tekjumat ráðuneytisins virðist vera stöðumat sem tekur ekki tillit til mögulegra breytinga á eftirspurn. Tekjumatið fyrir hækkun virðisaukaskatts á baðlón jafngildir því að um 69% af veltu baðstaða sé aðgangseyrir. Æskilegt væri að fjármála- og efnahagsráðuneytið birti teygniforsendu tekjumatsins og mat á áhrifum eftir landshlutum og árstíðum. Til álita kemur að eyrnamerkja tekjur af náttúru- og innviðagjaldi uppbyggingu ferðamannastaða, eins og atvinnustefnan gerir ráð fyrir, og að áfangaskipta gjaldtökunni í ljósi raungengisins.

Viðauki I – Aðferðafræði skattalegra áhrifa

Mat á skattalegum áhrifum er byggt á skilgreiningu Hagstofu Íslands á einkennandi greinum ferðaþjónustunnar (sjá viðauka V), þ.e. flutningum með flugi, á landi og á sjó, þjónustu tengdri flugi, rekstri gisti- og veitingastaða, ferðaskrifstofum og ferðaskipuleggjendum, leigu á bifreiðum og tómstundabúnaði og baðstöðum. Íslendingar eru einnig neytendur í þessum greinum og erlendir ferðamenn kaupa vörur og þjónustu utan þeirra, sbr. umfjöllun um tengda verslun og þjónustu.

Matið byggist á aðferðafræði PwC um heildarframlag fyrirtækja til skatttekna (e. Total Tax Contribution). Hún flokkar skatta í fimm flokka, þ.e. skatta á hagnað, skatta á mannauð (staðgreiðslu launþega og launatengd gjöld), skatta á vöru og þjónustu, skatta á eignir og umhverfis- og flutningsgjöld. Í þröngum skilningi eru hér taldir tekjuskattur fyrirtækja, mótframlag atvinnurekenda í lífeyrissjóð og séreign, tryggingagjald og tekjuskattur og útsvar launþega. Í víðum skilningi bætast við útskattur virðisaukaskatts og fasteignaskattar. Umhverfis- og flutningsgjöld, svo sem ETS-greiðslur, lendingargjöld og farþegagjöld, eru ekki talin með.

Launaliðir ársins 2025 eru reiknaðir með sömu aðferð og í fyrri skýrslum. Meðallaun eru leidd af launakostnaði og fjölda ársverka samkvæmt rekstrar- og efnahagsyfirliti Hagstofu Íslands og launareiknivél beitt á meðallaunin með skatthlutföllum ársins. Niðurstaðan er margfölduð með fjölda ársverka. Tekjuskattur fyrirtækja er rauntala Hagstofu Íslands. Útskattur af virðisaukaskattsskyldri veltu er þrepaskiptur. Nánar er gerð grein fyrir gögnum hér á eftir. Útreikningarnir eru gerðir í skattalíkani Reykjavik Economics.

Gögn og aðferð

Mat á skattalegum áhrifum ársins 2025 byggist á þremur gagnaheimildum.

Rekstrar- og efnahagsyfirlit Hagstofu Íslands. Launakostnaður einkennandi greina ferðaþjónustunnar nam 300,9 ma.kr. árið 2025, samanborið við 293,2 ma.kr. árið 2024, og jókst um 2,6% að nafnvirði. Ársverkum fjölgaði úr 31.869 í 32.308 og launakostnaður á ársverk hækkaði um 1,2%. Tölur ársins 2025 eru bráðabirgðatölur. Staðgreiðsluskyldur launastofn greinarinnar jókst um 5,7% á sama tíma, úr 236,1 í 249,6 ma.kr. Launakostnaður ársins 2025 svarar til um 249,5 ma.kr. í launum þegar launatengd gjöld eru dregin frá, nánast sömu fjárhæðar og staðgreiðsluskyldur launastofn (249,6 ma.kr.). Endurskoðaður launakostnaður ársins 2024 svarar hins vegar til 243,2 ma.kr. í launum, um 3% meira en launastofn þess árs (236,1 ma.kr.). Munurinn virðist því fremur liggja í endurskoðuðum tölum ársins 2024 en í bráðabirgðatölum ársins 2025. Í skýrslu síðasta árs (febrúar 2026) nam launakostnaður ársins 2024 um 286 ma.kr., en eftir endurskoðun Hagstofu Íslands er hann 293,2 ma.kr. Launaliðir eru reiknaðir af launakostnaði samkvæmt yfirlitinu, til samræmis við fyrri ár. Skattforsendur 2025 eru staðgreiðsluþrep 31,49%, 37,99% og 46,29%, þrepamörk 472.005 og 1.325.127 kr. og

persónuafsláttur 68.691 kr. á mánuði. Tryggingagjald er 6,35% og mótframlag launagreiðanda 11,5% í lífeyrissjóð og 2% í séreign.

Sérvinnsla Hagstofu Íslands á virðisaukaskatti. Miðað er við útskatt einkennandi greina ferðaþjónustunnar samkvæmt skattframtölum, úr sérvinnslu Hagstofu Íslands á útskatti og innskatti eftir atvinnugreinum sem barst 14. nóvember 2026. Sérvinnslan nær til áranna 2018–2025 og endurskoðar fyrri ár, m.a. hækkar útskattur ársins 2024 úr 77,4 í 80,1 ma.kr. að nafnvirði. Útskattur ársins 2025 nam 85,6 ma.kr.

Fasteignaskattar eru reiknaðir út frá fasteignamati eigna sem HMS flokkar sem gistirými og veitingahús miðað við álagningarhlutfall C-flokks í hverju sveitarfélagi samkvæmt Árbók sveitarfélaga. Heildarálagning C-flokks, sem nær einnig til skrifstofu- og verslunarhúsnæðis, er ekki notuð. Samkvæmt 3. gr. laga nr. 4/1995 um tekjustofna sveitarfélaga er fasteignaskattur hvers árs lagður á fasteignamat eins og það stendur 31. desember árið á undan. Fasteignaskattar ársins 2024 nema því 4.767 m.kr. (fasteignamat 2024 × álagningarhlutföll 2024). Skattstofn ársins 2025 er fasteignamat 2025 samkvæmt HMS og er því fastur. Álagning ársins 2025 er áætluð 5.187 m.kr.

Eftirfarandi tafla dregur saman stærðirnar.

Tafla 19 – Uppruni gagna í mati á skattalegum áhrifum 2025

Liður	Gögn fyrir 2025	2025, m.kr.
Tekjuskattur fyrirtækja	Rekstrar- og efnahagsyfirlit Hagstofu Íslands 2025 (bráðabirgðatölur)	6.467
Mótframlag í lífeyrissjóð og séreign	Launakostnaður og fjöldi ársverka 2025 (Hagstofa Íslands) × lögbundin hlutföll	33.937
Tryggingagjald	Launakostnaður 2025 × 6,35%	17.985
Tekjuskattur og útsvar launþega	Meðallaun 2025 × launareiknivél með skatthlutföllum 2025	50.585
Útskattur virðisaukaskatts	Sérvinnsla Hagstofu Íslands á útskatti eftir greinum (útskattur skv. framtali)	85.552
Fasteignaskattar	Fasteignamat 2024 og 2025 (31.12. árið á undan, 3. gr. laga nr. 4/1995) × álagningarhlutföll C-flokks 2024	5.187

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit 2025 og sérvinnsla á virðisaukaskatti; Árbók sveitarfélaga; útreikningar Reykjavik Economics. Fjárhæðir á verðlagi 2025.

Niðurstöðurnar byggjast á ársreikningaskrá Hagstofu Íslands og fasteignaskrá Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar.

Útskattur og innskattur virðisaukaskatts

Algeng gagnrýni á mat á skattalegum áhrifum er að útskattur virðisaukaskatts sé talinn að fullu en innskattur, sá virðisaukaskattur sem fyrirtækin fá endurgreiddan af aðföngum, sé ekki dreginn frá. Útskatturinn er talinn brúttó vegna þess hvernig virðisaukaskattskerfið er uppbyggt, þ.e. skatturinn er innheimtur í áföngum á hverju stigi virðiskeðjunnar en leggst að lokum allur á endanlegan neytanda.

Dæmi skýrir þetta. Veitingastaður kaupir hráefni af heildsala fyrir 1.000 kr. auk 11% virðisaukaskatts, 110 kr., og heildsalinn skilar þeim 110 kr. í ríkissjóð. Veitingastaðurinn selur ferðamanni máltíð fyrir 2.000 kr. auk 11% virðisaukaskatts, 220 kr. Hann innheimtir 220 kr. af ferðamanninum, dregur 110 kr. innskatt frá og skilar 110 kr. í ríkissjóð. Alls hefur ríkið fengið 220 kr., 110 kr. frá heildsalanum og 110 kr. frá veitingastaðnum. Það er sama fjárhæð og útskatturinn á máltíðinni og ferðamaðurinn ber hana alla.

Ef innskatturinn væri dreginn frá yrðu aðeins 110 kr. taldar til skattalegra áhrifa ferðaþjónustunnar. Hinar 110 kr. falla til hjá heildsalanum, sem er utan einkennandi greina ferðaþjónustunnar, og yrðu hvergi taldar þótt þær verði til vegna kaupa ferðamannsins. Útskatturinn mælir því þann virðisaukaskatt sem neysla í einkennandi greinum ferðaþjónustunnar skilar í ríkissjóð á öllum stigum virðiskeðjunnar.

Árið 2025 nam útskattur einkennandi greina ferðaþjónustunnar 85,6 ma.kr. og innskattur 74,7 ma.kr., samkvæmt sérvinnslu Hagstofu Íslands úr skattframtölum. Mismunurinn, 10,9 ma.kr., er sá virðisaukaskattur sem fyrirtækin skiluðu sjálf nettó. Innskatturinn hafði hins vegar þegar verið greiddur í ríkissjóð af birgjum greinarinnar, innlendum framleiðendum, heildsölum og þjónustufyrirtækjum, eða í tolli við innflutning.

Tvennt ber þó að hafa í huga. Í fyrsta lagi selja einkennandi greinar ferðaþjónustunnar að hluta hver annarri, t.d. þegar ferðaskrifstofa kaupir gistingu eða hópferð og selur í pakkaferð. Þá getur sami virðisaukaskattur verið talinn bæði hjá seljanda og kaupanda. Sú skörun hefur ekki verið metin sérstaklega. Þá er hluti veltunnar sala til fyrirtækja, t.d. vegna vinnuferða, og virðisaukaskattur af henni er frádráttarbær hjá kaupanda. Að því marki ofmetur útskatturinn endanlegar tekjur ríkissjóðs, en sá hluti hefur heldur ekki verið metinn. Í öðru lagi er virðisaukaskatturinn borinn af neytandanum en ekki fyrirtækinu. Hann mælir hvað neysla í greininni skilar ríkissjóði, ekki hvað fyrirtækin greiða af eigin rekstri. Þess vegna eru skattaleg áhrif birt bæði í þröngum skilningi, án virðisaukaskatts, og í víðum skilningi. Formleg framsetning í jöfnum, með tilvísun í ákvæði laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt, er í viðauka VIII.

Miðlunarstuðlar

Tafla 20 – Miðlunarstuðlar skattalegra áhrifa 2025

Stuðull	Tákn	Gildi	Skýring
Skattaleg áhrif á krónu veltu	τ	20,0%	Víð skattaleg áhrif deilt með VSK-veltu einkennandi greina ferðaþjónustunnar
Hlutdeild erlendra í neyslu einkennandi greina ferðaþjónustunnar	φ	58,8%	Hlutur erlendra ferðamanna í neyslu einkennandi greina ferðaþjónustunnar (ferðaþjónustureikningar Hagstofu Íslands)
Skattaleg áhrif á krónu erlendrar neyslu	σ	21,7%	Skattaleg áhrif sem rekja má til erlendra ferðamanna ($\varphi \times$ víð áhrif) deilt með heildarneyslu þeirra
Skattaleg áhrif á hvern erlendan ferðamann	s	52.109 kr.	Sama stærð deilt með fjölda erlendra ferðamanna

Heimild: Útreikningar Reykjavik Economics.

Tafla 20 dregur niðurstöðurnar saman í fjórar lykiltölur sem nota má til að meta hvað breyting á umsvifum þýðir fyrir hið opinbera. Fyrsta talan (τ) segir að af hverri krónu sem einkennandi greinar ferðaþjónustunnar velta renni um 20 aurar til ríkis, sveitarfélaga og lífeyrissjóða. Önnur talan (φ) segir að erlendir ferðamenn eigi 58,8% af neyslu greinanna, en hlutfallið var 70,1% árið 2019 og 61,1% árið 2024. Greinin hvílir því í vaxandi mæli á innlendri eftirspurn. Þriðja talan (σ) segir að af hverri krónu sem erlendur ferðamaður eyðir hér á landi skili tæplega 22 aurar sér til hins opinbera og lífeyrissjóða. Munurinn á τ og σ stafar af því að σ er reiknuð á neyslu erlendra ferðamanna en τ á veltu fyrirtækjanna. Fjórða talan (s) segir að hver erlendur ferðamaður hafi að meðaltali skilað um 52.100 kr. Fækki erlendum ferðamönnum um 10 þúsund tapast því um 0,5 ma.kr. í skattalegum áhrifum. Stuðullinn σ er notaður í sviðsmyndagreiningunni. Hún var reiknuð með σ = 21,8%, áður en endanlegar tölur um útskatt lágu fyrir, og munurinn breytir niðurstöðum hennar óverulega.

Viðauki II – Skattaleg áhrif eftir undirgreinum

Í viðaukanum eru skattaleg áhrif einkennandi greina ferðaþjónustunnar sundurliðuð á átta undirgreinar samkvæmt ÍSAT-flokkun, ásamt fjölda ársverka. Aðferðin er sú sama og fyrir greinina í heild (sjá viðauka I). Fjárhæðir eru í milljónum króna á verðlagi 2025 og raunbreyting er breyting milli áranna 2024 og 2025 á föstu verðlagi. Árið 2019 er sýnt til samanburðar við stöðuna fyrir heimsfaraldurinn.

Farþegaflug vó þyngst í þröngum skattalegum áhrifum árið 2025, um 26% af heildinni, en áhrif þess lækkuðu um 16,5% að raunvirði milli ára samhliða gjaldþroti Play. Gististaðir og veitingar komu þar á eftir með um 19% og 17%. Þegar útskattur virðisaukaskatts er tekinn með eru gististaðir stærsti einstaki liðurinn, um 20% víðra skattalegra áhrifa, og vægi bílaleigna eykst úr tæpum 6% í rúm 13% þar sem velta þeirra ber að mestu almennt þrep virðisaukaskatts. Bílaleigur, aðrir farþegaflutningar á landi og farþegasiglingar juku skattaleg áhrif sín milli ára, en aðrar undirgreinar drógust saman.

Aðrar greinar eru mismunur heildar og átta undirgreina, þ.e. ÍSAT 4932, 491, 503, 553, 7721 og 9604, sem eru hluti af einkennandi greinum Hagstofu Íslands en eru ekki birtar sérstaklega. Fasteignaskattar eru aðeins reiknaðir fyrir greinina í heild og falla því undir aðrar greinar í töflu 22.

Tafla 21 – Þröng skattaleg áhrif eftir undirgreinum (m.kr., verðlag 2025)

Grein	2019	2023	2024	2025	Raunbreyting 2024–2025
Veitingar (ÍSAT 561, 563)	15.662	20.292	19.759	18.619	−5,8%
Farþegaflug (ÍSAT 511)	28.953	30.524	33.343	27.848	−16,5%
Gististaðir (ÍSAT 551, 552)	18.589	21.852	21.338	20.359	−4,6%
Ferðaskrifstofur og bókunarþjónusta (ÍSAT 79)	10.475	13.746	13.752	12.948	−5,9%
Bílaleigur (ÍSAT 771)	4.670	6.750	5.662	6.179	9,1%
Aðrir farþegaflutningar á landi (ÍSAT 4939)	5.472	4.556	4.668	4.815	3,2%
Farþegasiglingar (ÍSAT 501)	1.332	1.536	1.407	1.492	6,0%
Þjónusta tengd flugi (ÍSAT 5223)	10.192	10.924	12.050	11.472	−4,8%
Átta greinar samtals	95.345	110.180	111.981	103.733	−7,4%
Aðrar greinar	6.303	5.450	4.733	5.240	10,7%
Einkennandi greinar ferðaþjónustunnar alls	101.648	115.629	116.714	108.973	−6,6%

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit og sérvinnsla á útskatti virðisaukaskatts; útreikningar Reykjavik Economics.

Tafla 22 – Við skattaleg áhrif eftir undirgreinum, með útskatti VSK og fasteignasköttum (m.kr., verðlag 2025)

Grein	2019	2023	2024	2025	Raunbreyting 2024–2025
Veitingar (ÍSAT 561, 563)	29.061	37.032	36.221	34.827	−3,8%
Farþegaflug (ÍSAT 511)	29.491	31.182	34.024	28.842	−15,2%
Gististaðir (ÍSAT 551, 552)	34.301	41.336	40.558	39.491	−2,6%
Ferðaskrifstofur og bókunarþjónusta (ÍSAT 79)	21.959	30.646	29.984	28.804	−3,9%
Bílaleigur (ÍSAT 771)	20.789	24.726	25.455	26.569	4,4%
Aðrir farþegaflutningar á landi (ÍSAT 4939)	8.901	7.663	7.424	7.704	3,8%
Farþegasiglingar (ÍSAT 501)	1.968	2.303	2.104	2.252	7,1%
Þjónusta tengd flugi (ÍSAT 5223)	12.713	13.330	14.569	14.211	−2,5%
Átta greinar samtals	159.183	188.217	190.338	182.701	−4,0%
Aðrar greinar	9.964	15.046	14.696	17.012	15,8%
Einkennandi greinar ferðaþjónustunnar alls	169.146	203.262	205.035	199.712	−2,6%

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit og sérvinnsla á útskatti virðisaukaskatts; útreikningar Reykjavik Economics.

Tafla 23 – Fjöldi ársverka eftir undirgreinum

Grein	2019	2023	2024	2025	Breyting 2024–2025
Veitingar (ÍSAT 561, 563)	8.517	9.603	9.172	10.078	9,9%
Farþegaflug (ÍSAT 511)	4.450	4.530	4.598	4.092	−11,0%
Gististaðir (ÍSAT 551, 552)	6.949	7.167	7.081	7.175	1,3%
Ferðaskrifstofur og bókunarþjónusta (ÍSAT 79)	3.325	3.676	4.079	4.007	−1,8%
Bílaleigur (ÍSAT 771)	1.123	1.298	1.357	1.405	3,5%
Aðrir farþegaflutningar á landi (ÍSAT 4939)	1.640	1.482	1.306	1.299	−0,5%
Farþegasiglingar (ÍSAT 501)	317	350	350	381	8,9%
Þjónusta tengd flugi (ÍSAT 5223)	1.622	1.690	1.813	1.834	1,2%
Átta greinar samtals	27.943	29.796	29.756	30.271	1,7%

Grein	2019	2023	2024	2025	Breyting 2024–2025
Aðrar greinar	1.850	2.034	2.113	2.037	−3,6%
Einkennandi greinar ferðaþjónustunnar alls	29.793	31.830	31.869	32.308	1,4%

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit. Fjöldi ársverka samkvæmt ársreikningaskrá Hagstofu Íslands.

Viðauki III – Verðteygni eftirspurnar

Í viðaukanum er yfirlit yfir birta teygnistuðla eftirspurnar í ferðaþjónustu og forsendur Reykjavik Economics um teygni eftir árstíðum. Helstu niðurstöður eru dregnar saman í kaflanum um verðteygni í meginmáli.

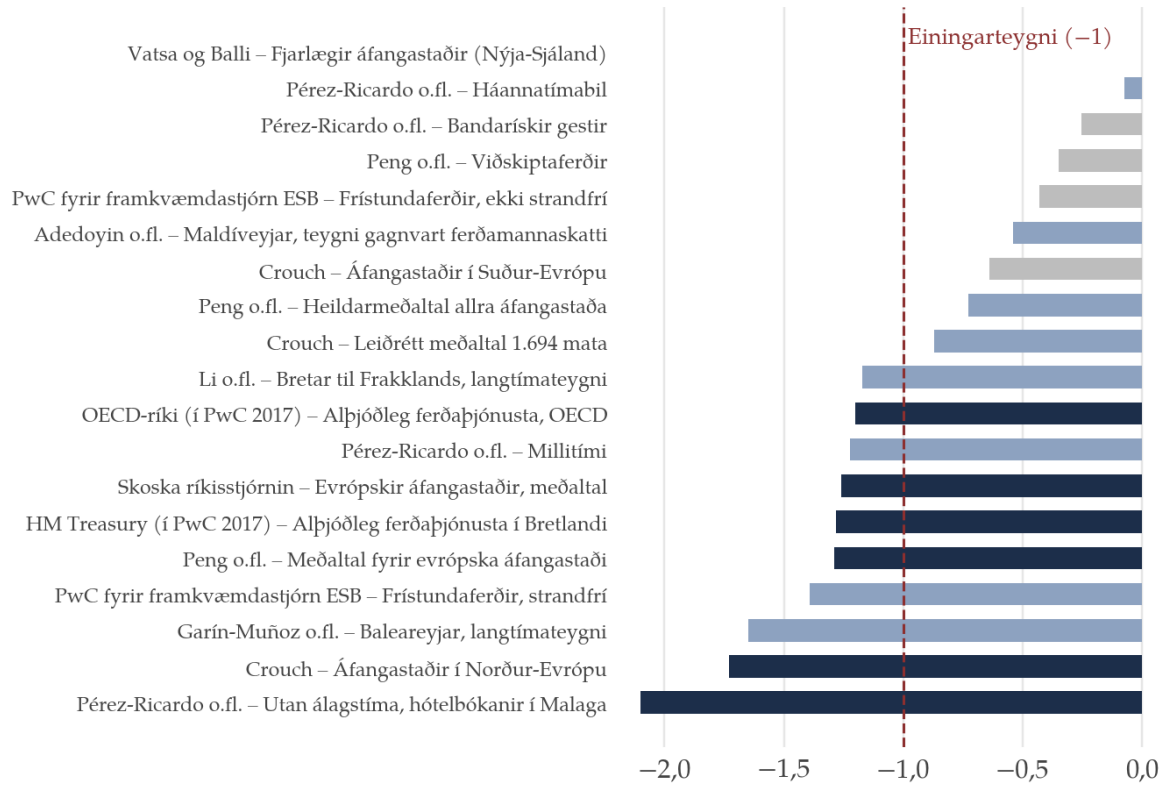
Niðurstöður rannsókna

Tafla 24 – Birtir teygnistuðlar eftirspurnar í alþjóðlegri ferðaþjónustu

Heimild	Samhengi	Teygni
Crouch (1994), safngreining 80 rannsókna	Leiðrétt meðaltal 1.694 athugana	−0,87
Crouch (1994)	Áfangastaðir í Norður-Evrópu	−1,73
Crouch (1994)	Áfangastaðir í Suður-Evrópu	−0,64
Peng, Song, Crouch og Witt (2015), 195 rannsóknir	Meðaltal fyrir evrópska áfangastaði	−1,29
Peng o.fl. (2015)	Heildarmeðaltal allra áfangastaða	−0,73
Peng o.fl. (2015)	Viðskiptaferðir	−0,35
PwC fyrir framkvæmdastjórn ESB (2017)	Frístundaferðir, strandfrí (Smeral 1994, Spánn)	−1,39
PwC fyrir framkvæmdastjórn ESB (2017)	Frístundaferðir, ekki strandfrí (Smeral 1994, Þýskaland)	−0,43
HM Treasury (í PwC 2017)	Alþjóðleg ferðaþjónusta í Bretlandi	−1,28
OECD-ríki (í PwC 2017)	Alþjóðleg ferðaþjónusta, OECD	−1,20
Garín-Muñoz og Montero-Martín (2007)	Baleareyjar, langtímateygni	−1,65
Li, Song og Witt (2006)	Bretar til Frakklands, langtímateygni	−1,17
Skoska ríkisstjórnin (2021), yfirlit	Evrópskir áfangastaðir, meðaltal	−1,26
Pérez-Ricardo og García-Mestanza (2025)	Utan álagstíma, hótelbókanir í Malaga	−2,10

Heimild	Samhengi	Teygni
Pérez-Ricardo og García-Mestanza (2025)	Millitími	−1,22
Pérez-Ricardo og García-Mestanza (2025)	Háannatímabil	−0,07
Pérez-Ricardo og García-Mestanza (2025)	Bandarískir gestir	−0,25
Adedoyin, Seetaram o.fl. (2021)	Maldíveyjar, teygni gagnvart ferðamannaskatti	−0,54
Vatsa og Balli (2024)	Fjarlægir áfangastaðir – Nýja-Sjáland	0,00

Heimild: Sjá heimildaskrá. Vægi fyrir Ísland byggist á bráðabirgðaniðurstöðum Reykjavik Economics.



Mynd 44 – Birtir teygnistuðlar eftirspurnar í alþjóðlegri ferðaþjónustu

Heimild: Sjá töflu og heimildaskrá. Dökkblátt á beint við Ísland, ljósblátt óbeint og grátt táknar óteygna eftirspurn.

Opinberir aðilar í Evrópu byggja greiningar sínar á teygni sem er yfir 1 að tölugildi, og áfangastaðir í Norður-Evrópu mælast teygnari (−1,73) en áfangastaðir í Suður-Evrópu (−0,64). Vegið meðaltal teygnistuðla sem eiga beint við Ísland er −1,27. Teygnin sem notuð er í sviðsmyndagreiningunni, −1,01 á ári, er því varfærin.

Teygni eftir árstíðum

Teygnin er mest þar sem framboð er nægt og ferðamaðurinn hefur val. Það á við um Ísland utan álagstíma, þ.e. frá október til apríl.[69] Hlutur tímabilsins sem er utan álagstíma í brottförum erlendra farþega um Keflavíkurflugvöll hefur fallið úr 50,3% árið 2019 í 45,6% árið 2025. Á fyrstu fjórum mánuðum 2026 fækkaði gistinóttum útlendinga á hótelum og gistiheimilum um 3,9% frá sama tíma 2025 en þeim fjölgaði um 1,1% í maí–ágúst. Rannsókn Pérez-Ricardo og García-Mestanza (2025) á hótelbókunum sýnir sama mynstur, þ.e. teygnin er −2,10 utan álagstíma en nær engin á háannatíma.

Í grunnsviðsmynd er því miðað við teygni −1,50 utan álagstíma og −0,60 á háannatíma (tafla 25). Vegin ársteygni er því −1,01. Náttúru- og innviðagjaldið er lægra utan álagstíma, 3.000 kr. frá 1. nóvember til 31. maí en 4.500 kr. aðra mánuði, en aðrar álögur, svo sem hækkun virðisaukaskatts á baðlón og kílómetragjalds, leggjast jafnt á alla mánuði. Þar sem teygnin er mest utan álagstíma gæti gjaldtakan engu að síður bitið fastast þá og vinnur því mögulega gegn markmiði atvinnustefnu stjórnvalda um heilsársferðaþjónustu um land allt.

Tafla 25 – Forsendur um verðteygni og miðlun í sviðsmyndagreiningu

Forsenda	Lítil viðbrögð	Grunnur	Mikil viðbrögð
Gjaldtöku velt út í verðlag (ϱ)	60%	100%	100%
Verðteygni utan álagstíma, okt.–apríl (ε_L)	−1,00	−1,50	−2,10
Verðteygni á háannatíma, maí–sept. (ε_H)	−0,30	−0,60	−0,90
Árlegur vöxtur í grunnlínu 2027–2035	1%	1%	1%
Árlegur vöxtur á vaxtarleið 2027–2035	2,5%	2,5%	3,1%
Viðbótarhækkun raungengis 2027 í sviðsmynd C	3%	3%	3%
Jaðarstuðull skattalegra áhrifa sem hlutfall af meðalstuðli (σ_m/σ)	70%	85%	100%

[69] Í teygniforsendum skýrslunnar er utan álagstíma skilgreint sem október–apríl. Í frumvarpi til laga um náttúru- og innviðagjald gildir lægra gjaldið, 3.000 kr., hins vegar frá 1. nóvember til og með 31. maí (2. mgr. 3. gr.). Atvinnuvegaráðuneytið (2026).

Forsenda	Lítil viðbrögð	Grunnur	Mikil viðbrögð
Hlutfall losaðra framleiðsluþátta sem nýtast í annarri verðmætasköpun innan tímabilsins (r)	75%	50%	25%

Heimild: Útreikningar Reykjavik Economics.

Viðauki IV – Skatta- og gjaldaumhverfi ferðaþjónustunnar

Eftirfarandi skattar og gjöld leggjast á rekstur einkennandi greina ferðaþjónustunnar eða viðskiptavini þeirra. Fjárhæðir og hlutföll eru þau sem gilda árið 2026 nema annað sé tekið fram. Boðaðar breytingar fyrir árið 2027 eru í töflum 13 og 15.

Tekjuskattur fyrirtækja. Einkahlutafélög eru algengasta rekstrarformið og greiða 20% tekjuskatt af hagnaði.

Launatengd gjöld. Almennt tryggingagjald er 6,35% af launum. Lágmarksiðgjald í lífeyrissjóð er 15,5% af launum og er mótframlag atvinnurekanda a.m.k. 11,5%. Við bætast mótframlag í séreignarsjóð samkvæmt kjarasamningum og iðgjald til starfsendurhæfingarsjóðs, 0,10% af launum.

Tekjuskattur og útsvar launþega eru staðgreidd af launum. Hlutföll og persónuafsláttur eru birt á vef Skattsins.

Virðisaukaskattur. Gistiþjónusta, veitingar og aðgangur að baðstöðum bera lægra þrep, 11%. Almennt þrep, 24%, leggst m.a. á bílaleigu, en önnur ferðaþjónusta, þ.m.t. afþreying, ber að mestu lægra þrepið. Farþegaflutningar milli landa, almenningssamgöngur og akstur leigubifreiða eru undanþegin virðisaukaskatti, en aðrir fólksflutningar innanlands, t.d. hópferðir og afþreyingarferðir, bera lægra þrepið.

Gistináttaskattur er 800 kr. á hverja selda gistináttaeiningu á hótelum og gistiheimilum og 400 kr. á tjaldsvæðum. Farþegar skemmtiferðaskipa í innanlandssiglingum greiða 400 kr. fyrir hvern byrjaðan sólarhring.[70] Lagt er til að fjárhæðirnar hækki í 840 kr. og 420 kr. frá 1. janúar 2027.[71]

Innviðagjald á skemmtiferðaskip í millilandasiglingum er 1.600 kr. á hvern farþega fyrir hvern byrjaðan sólarhring innan tollsvæðis ríkisins.[72] Gjaldið var 2.500 kr. árið 2025 og 1.600 kr. árið 2026. Lagt er til að það hækki í 1.680 kr. árið 2027.[73]

Kílómetragjald leggst á ekna kílómetra ökutækja, þar á meðal bílaleigubíla, og var 6,95 kr. á km árið 2026 fyrir fólksbíla. Lagt er til að það hækki í 8,05 kr. á km árið 2027.[74]

Fasteignaskattar af atvinnuhúsnæði eru lagðir á samkvæmt C-flokki, allt að 1,65% af fasteignamati eftir sveitarfélögum.

Varaflugvallargjald var lögfest árið 2023 og leggst á flugfarþega. Losunarheimildir í flugi (ETS) eru ræddar í viðauka VII.

[70] Lög nr. 87/2011 um gistináttaskatt og innviðagjald, 2. gr., sbr. lög nr. 140/2024.
[71] Alþingi (2026b), 41. gr.
[72] Lög nr. 87/2011 um gistináttaskatt og innviðagjald, 3. gr. a, sbr. lög nr. 99/2025, 55. gr.
[73] Alþingi (2026b), 42. gr.
[74] Lög nr. 100/2025 um kílómetragjald á ökutæki, 6. gr.; Alþingi (2026b), 2. gr.

Sérstakur skattur á fjármálafyrirtæki (bankaskattur) er 0,145% af heildarskuldum banka umfram 50 ma.kr. Lagt er til að hann hækki í 0,254% árið 2027.[75] Áhrif hækkunarinnar á ferðaþjónustuna eru rædd í kaflanum „Hækkun bankaskatts“.

Auk þess innheimta ríki, sveitarfélög og landeigendur ýmis þjónustugjöld af ferðamönnum, svo sem bílastæðagjöld á ferðamannastöðum, lendingar- og farþegagjöld á flugvöllum og hafnargjöld. Þau eru ekki talin með í skattalegum áhrifum í þessari skýrslu.

[75] Lög nr. 155/2010 um sérstakan skatt á fjármálafyrirtæki, 4. gr.; Alþingi (2026b), 47. gr.

Viðauki V – Skilgreiningar ÍSAT-númera einkennandi greina ferðaþjónustunnar

Tafla 26 – ÍSAT-flokkun einkennandi greina ferðaþjónustunnar

ÍSAT	Atvinnugrein
491 / 4932 / 4939	Farþegaflutningar á landi (m.a. leigubifreiðar og hópferðir)
501 / 503	Farþegaflutningar á sjó og skipgengum vatnaleiðum
511	Farþegaflutningar með flugi
5223	Þjónustustarfsemi tengd flutningum í lofti (m.a. flugafgreiðsla)
551–553	Hótel, gistiheimili, orlofshús og tjaldsvæði
561 / 563	Veitingastaðir, krár, kaffihús o.s.frv.
771 / 7721	Leiga á vélknúnum ökutækjum og tómstundavörum
79	Ferðaskrifstofur, ferðaskipuleggjendur og bókunarþjónusta
9604	Baðstofur, gufuböð og baðlón (sjá kafla um baðlón)

Heimild: Hagstofa Íslands, ÍSAT2008. Byggt á skilgreiningu Hagstofu Íslands á einkennandi greinum ferðaþjónustunnar, sbr. viðauka I.

Viðauki VI – Fjöldi flugferða um Keflavíkurflugvöll 2025 og 2026

Í viðaukanum er metinn fjöldi flugferða (fluga) um Keflavíkurflugvöll árin 2025 og 2026, alls og eftir flugfélögum. Ein brottför í farþegaflugi telst eitt flug. Hverri brottför fylgir lending, svo flughreyfingar farþegaflugs eru tvöfaldur fjöldi fluga: H = 2 × F, þar sem H eru hreyfingar og F flug (brottfarir = komur).

Gögnin eru mánaðarleg fréttabréf Isavia (KEF Route Development Newsletter), sem birta flughreyfingar eftir tegund flugs, uppsafnaðar á árinu, og brottfarir eftir flugfélögum. Skipting brottfara á félög fannst fyrir janúar, febrúar, mars, maí, ágúst, september og nóvember 2025. Í þeim mánuðum er summa félaganna í samræmi við hálfan fjölda hreyfinga farþegaflugs með innan við 1% fráviki. Heildarfjöldi hreyfinga í apríl, júní–júlí og október er leiddur sem mismunur uppsafnaðra talna og er því mældur. Aðeins desember 2025 er áætlaður.

Tafla 27 – Flughreyfingar á Keflavíkurflugvelli 2024–2026

	2024	2025	2026 (spá)	Breyting 2025	Breyting 2026
Farþegaflug, hreyfingar	55.377	53.711	49.640	−3,0%	−7,6%
Flug til landsins (komur farþegaflugs)	**27.688**	**26.856**	**24.820**	**−3,0%**	**−7,6%**
Vöruflug, hreyfingar	1.867	1.815	–	−2,8%	–
Annað flug, hreyfingar	4.307	4.327	–	0,5%	–
Allar hreyfingar	**61.551**	**59.853**	**–**	**−2,8%**	**–**

Heimild: Isavia, mánaðarleg fréttabréf 2024–2025 og mánaðartölur 2026; útreikningar Reykjavik Economics. Spá 2026 er grunnspá; bil 24.484–25.156 flug til landsins (sjá töflu 29). „Annað flug“ eru m.a. einkaflug, kennslu-, ferju- og ríkisflug.

Árið 2025 komu um 26.900 farþegaflug til landsins, 3,0% færri en 2024. Að meðtöldu vöruflugi og öðru flugi voru hreyfingar á flugvellinum um 59.850, 2,8% færri en árið áður.

Tafla 28 sýnir skiptingu fluga ársins 2025 eftir flugfélögum. Í mánuðum þar sem skiptinguna vantar er heildarfjölda mánaðarins skipt á félög eftir hlutdeild þeirra í „nágrannamánuðum“: F(i,m) = [F(i,a) + F(i,b)] / [F(a) + F(b)] × F(m), þar sem i er flugfélag, m mánuðurinn og a og b nágrannamánuðir með birta skiptingu (apríl: mars og maí; júní–júlí: ágúst; október: september án Play og nóvember). Desember 2025 er meðaltal desember 2024 (án Play) og nóvember 2025 eftir félögum. Play hætti starfsemi 29. september 2025.

Tafla 28 – Komur farþegaflugs til Keflavíkurflugvallar eftir flugfélögum 2025

Flugfélag	Flug 2025	Hlutdeild	Á lista Isavia okt. 2026
Icelandair	16.570	61,8%	Já
Play	3.234	12,1%	Nei

Flugfélag	Flug 2025	Hlutdeild	Á lista Isavia okt. 2026
easyJet	1.490	5,6%	Já
Wizz Air	896	3,3%	Já
SAS	672	2,5%	Já
Finnair	449	1,7%	Já
Delta	424	1,6%	Já
British Airways	370	1,4%	Já
Lufthansa	282	1,0%	Já
Transavia	277	1,0%	Já
United	271	1,0%	Já
Neos	193	0,7%	Já
Air Canada	170	0,6%	Já
Jet2	158	0,6%	Já
Air Baltic	153	0,6%	Já
Edelweiss	143	0,5%	Já
WestJet	129	0,5%	Já
LOT Polish Airlines	126	0,5%	Já
Transavia France	124	0,5%	Nei
Atlantic Airways	121	0,5%	Já
Austrian	115	0,4%	Já
Norwegian	96	0,4%	Já
Discover	91	0,3%	Já
Air Greenland	84	0,3%	Já
Iberia Express	78	0,3%	Já
Eurowings	55	0,2%	Já
TUI	37	0,1%	Já
Vueling	18	0,1%	Já
Samtals	**26.824**	**100,0%**	

Heimild: Isavia, KEF Route Development Newsletter 2025; útreikningar Reykjavik Economics.

Icelandair annaðist um 62% fluga til landsins árið 2025 og Play um 12% fram að gjaldþroti félagsins. Erlend félög voru 26 talsins og önnuðust samanlagt um 26% fluga, þar af easyJet um 5,6% og Wizz Air um 3,3%. Fimm félög á lista Isavia í október 2026 koma ekki fyrir í brottfaratöflum Isavia fyrir árið 2025, en þau eru Air China, Air Transat, Alaska Airlines, Enter Air og Smartwings.

Fyrir árið 2026 birtir Isavia mánaðartölur um allar hreyfingar á flugvellinum en ekki skiptingu eftir félögum. Skilgreiningin er víðari en í fréttabréfunum og eru því aðeins hlutfallsbreytingar notaðar. Hreyfingum fækkaði um 8,9% í janúar–júlí 2026 frá sama tíma 2025, þ.e. um 7,1% í janúar–maí og 12,1% í júní–júlí. Sé Play dregið frá grunninum juku önnur félög umsvif um 13% í janúar–maí en stóðu í stað í júní–júlí. Brotthvarf Play hefur því ekki verið bætt upp að sumri.

Spáin fyrir árið í heild er: $H(2026) = H(\text{jan–júl 2025}) \times (1 + g) + [H(\text{ágú–sep 2025}) - H(\text{Play})] \times (1 + g_1) + H(\text{okt–des 2025}) \times (1 + g_2)$, þar sem $g = -8{,}9\%$ er mæld breyting, $g_1 \in \{0; 1{,}5; 3\}\%$ og $g_2 \in \{-5; 0; 5\}\%$. Play var þegar horfið af markaði í október–desember 2025, svo samanburður þeirra mánaða er óháður gjaldþrotinu.

Tafla 29 – Spá um flughreyfingar farþegaflugs á Keflavíkurflugvelli 2026

Tímabil	2025	Þar af Play	2026 lág	2026 grunn	2026 há	Breyting (grunn)
Janúar–júlí (mælt)	31.912	5.088	29.071	29.071	29.071	−8,9%
Ágúst–september	11.359	1.380	9.979	10.129	10.278	−10,8%
Október–desember	10.440	0	9.918	10.440	10.962	0,0%
Hreyfingar alls	**53.711**	**6.468**	**48.968**	**49.640**	**50.311**	**−7,6%**
Flug til landsins	**26.856**	**3.234**	**24.484**	**24.820**	**25.156**	**−7,6%**

Heimild: Isavia, mánaðartölur og fréttabréf; útreikningar Reykjavik Economics. Tölur ágúst–desember 2026 eru sviðsmyndir.

Niðurstaðan er að um 24.800 farþegaflug komi til landsins árið 2026 (bil 24.500–25.200), 7,6% færri en árið 2025. Það samrýmist farþegaspá Isavia frá desember 2025, sem gerir ráð fyrir 7,4% færri farþegum. Önnur félög en Play fjölga flugum um 4–6,5% frá 2025, sem nær ekki að vega upp brotthvarf Play. Spáin byggist á tölum Isavia til og með júlí 2026 og verður uppfærð þegar tölur síðari mánaða liggja fyrir.

Viðauki VII – ETS-kerfið í flugi og staða Íslands

Í viðaukanum er fjallað um ETS-kerfið í flugi, sérlausn Íslands og áhrif kerfisins á tengiflug um Keflavík (töflur 30–32).

Flugleiðir milli Íslands og Evrópu eru lengri en dæmigerðar leiðir innan meginlandsins. Í samningaviðræðum árið 2023 var meðalflugleið til Íslands frá áfangastöðum innan EES metin um 2.200 km, á móti 800–1.000 km meðalfluglengd innan svæðisins að Íslandi frátöldu.[76] Kostnaður á farþega í flugi til og frá Íslandi er því hærri en í flugi milli tveggja borga á meginlandinu. Viðskiptaráð áætlar að við 120 evra verð á losunarheimild nemi ETS-kostnaður um 10.000–13.000 kr. á farþega fyrir ferð fram og til baka milli Keflavíkur og Mið-Evrópu.[77]

Kostnaðurinn vex hratt á næstu árum. Samkvæmt mati EFLU, sem Viðskiptaráð vísar til, fimmfaldast kostnaður íslenskra aðila við kaup á losunarheimildum, úr 5,5 ma.kr. árið 2024 í 27,8 ma.kr. árið 2030, einkum vegna afnáms endurgjaldslausra heimilda í áföngum í flugi og álframleiðslu og fullrar innleiðingar kerfisins vegna skipaflutninga. Tekjur ríkisins af sölu heimilda eru mun minni, 0,7 ma.kr. árið 2024 og 3,6 ma.kr. árið 2030.[78]

Til samanburðar námu útgjöld ríkissjóðs til beinna loftslagsaðgerða á árunum 2017–2024 um 86,4 ma.kr. Þar af voru um 71,8 ma.kr., eða 83%, skattastyrkir, einkum ívilnanir í virðisaukaskatti vegna vistvænna bíla, hleðslustöðva og orkuskipta bílaleigna. Skattastyrkirnir náðu hámarki árið 2023, 19,0 ma.kr., en námu 3,7 ma.kr. árið 2024. Afgangurinn, um 14,6 ma.kr., fór meðal annars í styrki Loftslags- og orkusjóðs, skógrækt og endurheimt votlendis. Skattastyrkirnir eru ekki sundurliðaðir eftir atvinnugreinum en samkvæmt minnisblaði sem fjármála- og efnahagsráðuneytið sendi efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis námu styrkir til bílaleigna um 9,7 ma.kr. á árunum 2021–2025.[79]

Sérlausnin frá 2023 og forsendan sem brást

Árið 2023 samdi Ísland um tímabundna sérlausn við upptöku breyttrar ETS-tilskipunar í EES-samninginn. Á árunum 2025 og 2026 er Íslandi heimilt að úthluta flugrekendum viðbótarheimildum endurgjaldslaust vegna flugs milli Íslands og EES, Bretlands og Sviss, með jafnræði milli flugfélaga á sömu leið. Úthlutunin má ekki vera meiri en úthlutunin árið

[76] Stjórnarráð Íslands, sendiráð Íslands í Brussel (31. júlí 2026). ETS – viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir. Brussel-vaktin.
[77] Viðskiptaráð Íslands (5. febrúar 2026). Atlantshafsálagið: Ísland innan ETS-kerfisins. Miðað er við 0,6 tonn CO_2 á farþega fram og til baka og gengið 150 kr. á evru, að viðbættum umsýslu- og fjármagnskostnaði.
[78] Viðskiptaráð Íslands (5. febrúar 2026). Atlantshafsálagið: Ísland innan ETS-kerfisins, bls. 3, byggt á EFLA (2025), Samfélagsleg og efnahagsleg áhrif ETS-kerfisins. Matið nær til allra íslenskra aðila í ETS-kerfinu, ekki aðeins flugs.
[79] Alþingi (2026c). Svar umhverfis-, orku- og loftslagsráðherra við fyrirspurn um útgjöld ríkissjóðs til loftslagsmála. Þingskjal 1396, 562. mál, 157. löggjafarþing, fylgiskjal I (fjárhæðir í krónum þótt taflan segi þús. kr.); mbl.is (3. júlí 2026). Kostnaður við loftslagsmál rúmir 86 milljarðar. Tíu milljarðarnir sem ráðherra segir hafa farið til bílaleiga https://www.visir.is/g/20262938582d/tiu-milljardarnir-sem-rad-herra-segir-hafa-farid-til-bila-leiga

2024 og dregst frá þeim heimildum sem Ísland býður annars upp. Ríkissjóður verður þannig af uppboðstekjum. Tekjutap ríkissjóðs nam rúmlega 400 m.kr. vegna losunar ársins 2025 og Icelandair fékk langstærstan hluta heimildanna.[80]

Losunarheimildum án endurgjalds hefur fækkað hratt. Icelandair fékk 170.914 heimildir árið 2023 og 139.106 árið 2024. Með viðbótarúthlutun vegna sérlausnarinnar fékk félagið 124.394 heimildir vegna ársins 2025 og 115.778 vegna ársins 2026. Losun flugrekenda í umsjá Íslands innan gildissviðs ETS nam hins vegar 625 þúsund tonnum koltvísýringsígilda árið 2024, svo úthlutunin dugir aðeins fyrir lítinn hluta losunarinnar.[81]

Sérlausnin var hugsuð sem brú. Í maí 2023 lýsti utanríkisráðuneytið meginhagsmunum Íslands þannig að brúa þyrfti bilið með þeim hætti að flug út fyrir EES-svæðið, t.d. milli Evrópu og Ameríku, félli undir ETS-kerfið 1. janúar 2027. Þannig myndu íslensku flugfélögin standa jafnfætis öðrum flugfélögum innan EES.[82] Sú forsenda gekk ekki eftir. Í tillögu framkvæmdastjórnarinnar frá 17. júlí 2026 er komist að þeirri niðurstöðu að CORSIA[83] hafi ekki verið styrkt nægilega í sessi og að ríkin sem taka þátt standi fyrir minna en 70% af losun millilandaflugs. Samt er ekki lagt til að ETS nái til flugs yfir Atlantshafið. Samkvæmt tillögunni yrði gildissviðið óbreytt 2027 og 2028. Árin 2029–2032 bættust við brottfarir frá EES til áfangastaða innan 5.000 km frá Frankfurt-flugvelli. Flug til Bandaríkjanna og annarra fjarlægari ríkja yrði því áfram utan kerfisins og CORSIA yrði endurmetið eigi síðar en 1. júlí 2032.[84] Tillagan er nú til meðferðar í Evrópuþinginu og ráðinu og hefur ekki verið samþykkt.[85]

Skekkjan sem sérlausninni var ætlað að brúa verður því ekki leiðrétt með víkkun kerfisins á þessum áratug. Framkvæmdastjórnin og íslensk stjórnvöld lýstu samhliða vilja til að

---

[80] Vísir (10. júní 2026). Almenningur ekki talinn eiga rétt á upplýsingum um ETS-sérlausn.
[81] Umhverfis- og orkustofnun (2026). Losunarheimildir fyrir flug. Síðast uppfært 2. september 2026. Ein heimild jafngildir einu tonni koltvísýringsígilda.
[82] Stjórnarráð Íslands (24. maí 2023). Úkraína og losunarheimildir til umfjöllunar á EES-ráðsfundi. Utanríkisráðuneytið (31. maí 2023). Erindi til Alþingis, erindi 153-4937.
[83] CORSIA (e. Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) er alþjóðlegt kolefnisjöfnunarkerfi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) fyrir millilandaflug.
[84] Framkvæmdastjórn ESB (17. júlí 2026). Tillaga að breytingu á tilskipun 2003/87/EB, COM(2026) 616, forsendugrein 82, 28. gr. a, 1. mgr. e-liður, og 28. gr. b, 4. mgr. „(82) In accordance with Article 28b(2) of Directive 2003/87/EC, the Commission assessed the environmental integrity of the global market-based measure of the International Civil Aviation Organization (ICAO). That report showed that CORSIA has not been strengthened and that states listed in the implementing act adopted pursuant to article 25a(3) of the ETS Directive represent less than 70% of international aviation emissions. Therefore, in accordance with Article 28b(3) of Directive 2003/87/EC, the scope of the EU ETS should be extended in a non-discriminatory way to cover all flights departing from an airport situated in the EEA and landing in aerodromes in third countries, no further than 5 000 kilometres from the largest aerodrome in the geographical centre of the Union. All airlines on these routes should be treated equally. Moreover, the EU ETS support for alternative fuels and for action in relation to contrails should be available to all airlines on those routes. This scope of application is around half the maximum distance of flights from the centre of Europe, taking account of analysis which indicates such routes are most susceptible to potential hub leakage. This coverage should apply from 2029 rather than 2027, for a period of four years and be dependent on the review in 2032.“
[85] Evrópuþingið (2026). Legislative Observatory, málsmeðferð 2026/0212(COD). Hinn 23. október 2026 beið málið afgreiðslu umhverfisnefndar (ENVI) og fyrsta umræða í þingsal var áætluð 14. desember 2026.

framlengja sérlausnina um þrjú ár, til ársins 2030, og að endurgreiðsla verðmunar á sjálfbæru flugvélaeldsneyti (e. Sustainable Aviation Fuel) og hefðbundnu eldsneyti nái einnig til flugs út fyrir EES-svæðið. Framlengingin er ekki frágengin. Hún bíður afgreiðslu ráðsins og Evrópuþingsins og síðan ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar, og ekki liggur fyrir hvenær gengið verður frá henni. Núgildandi heimild rennur út í árslok 2026.[86]

ETS-kerfið og tengiflug um Keflavík

Flug innan Evrópska efnahagssvæðisins hefur fallið undir viðskiptakerfi Evrópusambandsins með losunarheimildir (EU-ETS – The EU Emissions Trading System) frá árinu 2012. Kerfið nær til flugs milli tveggja flugvalla innan EES og til flugs frá EES til Bretlands og Sviss.

Flug milli EES og ríkja utan þess, þar á meðal Norður-Ameríku, er utan kerfisins og fellur undir CORSIA-kerfið (e. Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), alþjóðlegt kolefnisjöfnunarkerfi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) fyrir millilandaflug.[87]

Endurgjaldslaus úthlutun losunarheimilda til flugrekenda var skert um 25% árið 2024 og 50% árið 2025 og féll niður í ársbyrjun 2026. Flugrekendur kaupa því allar heimildir sínar á markaði, að frátöldum þeim sem falla undir sérlausn Íslands.

Þessi afmörkun skerðir samkeppnisstöðu íslenskra flugfélaga, því að viðskiptalíkan þeirra, t.d. Icelandair, byggist á því að flugfarþegar sem ferðast á milli Evrópu og Norður-Ameríku millilenda og skipta um flugvél í Keflavík. Leggurinn yfir Atlantshafið er utan ETS en leggurinn milli Keflavíkur og meginlands Evrópu er innan kerfisins. Farþegi sem flýgur beint, eða skiptir um vél á flugvelli utan EES, ber engan eða lítinn ETS-kostnað á sömu leið. Tafla 30 sýnir dæmi Viðskiptaráðs Íslands um leiðina milli New York og Brussel.

Tafla 30 – Hlutfall flugleiðar New York – Brussel sem fellur innan ETS-kerfisins

Flugleiðin New York til Brussel	**Hlutfall leiðar innan ETS**
Beint flug frá New York eða Brussel	0%
Millilent í London	5%
Millilent í Keflavík	**34%**

Heimild: Viðskiptaráð Íslands (2026), Atlantshafsálagið: Ísland innan ETS-kerfisins. Útreikningar Viðskiptaráðs byggðir á fjarlægðum flugleiða.

[86] Vísir (17. júlí 2026). ESB framlengir sérlausn Íslands vegna losunarheimilda. Byggt á tilkynningu utanríkisráðuneytisins sama dag.
[87] Alls taka 134 ríki þátt í CORSIA-kerfinu frá og með 1. janúar 2027. ICAO. (2026, 16. júlí). CORSIA States for Chapter 3 State Pairs (7. útg.). https://www.icao.int/sites/default/files/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_States_for_Chapter_3_State-Pairs_7Ed_16_July.pdf

Við þetta bætast þrjú atriði sem fjallað er nánar um hér að framan. Í fyrsta lagi eru flugleiðir milli Íslands og Evrópu lengri en dæmigerðar leiðir innan meginlandsins og ETS-kostnaður á farþega því hærri. Í öðru lagi fer kostnaður íslenskra aðila við kaup á losunarheimildum ört vaxandi og stærstur hluti hans rennur úr landi. Í þriðja lagi samdi Ísland árið 2023 um tímabundna sérlausn á þeirri forsendu að flug út fyrir EES-svæðið félli undir kerfið árið 2027. Sú forsenda gekk ekki eftir og sérlausnin fellur niður um áramót nema framlenging verði staðfest. Tafla 31 sýnir tímalínuna.

Tafla 31 – Tímalína ETS í flugi og staða Íslands

Ár	Atburðir í innleiðingu ETS
2012	Flug innan EES fellur undir ETS
2024	Endurgjaldslaus úthlutun skert um 25%
2025	Skert um 50%. Sérlausn Íslands tekur gildi
2026	Engin almenn endurgjaldslaus úthlutun. Sérlausn Íslands í gildi. Tillaga COM(2026) 616 birt 17. júlí
2027	CORSIA verður skuldbindandi frá 1. janúar. Sérlausn fellur niður nema framlenging hafi verið staðfest
2027–2030	Tillaga um framlengda sérlausn Íslands (ófrágengin)
2029–2032	Tillaga. ETS nær til brottfara frá EES innan 5.000 km frá Frankfurt
2032	Endurmat á CORSIA. Gildissvið ETS ýmist þrengt eða útvíkkað

Heimild: Ákvörðun ráðsins (ESB) 2023/2753 og ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar um breytingu á XX. viðauka EES-samningsins, tillaga framkvæmdastjórnar ESB COM(2026) 616, tilkynning utanríkisráðuneytisins 17. júlí 2026.

Kostnaðurinn í rekstri Icelandair

Losunar- og kolefniskostnaður Icelandair var nær þrefalt meiri árið 2025 en árið 2022 og tvöfaldaðist milli 2024 og 2025. Á árunum 2022–2025 gjaldfærði félagið samtals um 12,7 ma.kr. í slíkan kostnað á sama tíma og samstæðan tapaði um 3,0 ma.kr. eftir skatta. Án kostnaðarins hefði samstæðan því að öðru óbreyttu skilað hagnaði á tímabilinu. Á fyrstu níu mánuðum ársins 2026 nam kostnaðurinn 31,7 milljónum Bandaríkjadala, eða um 3,9 ma.kr. Þar af voru 27,2 milljónir vegna ETS-heimilda, 2,3 milljónir vegna CORSIA og 2,1 milljón vegna sjálfbærs flugvélaeldsneytis. Mælt í Bandaríkjadölum er það 7% meira en á sama tímabili árið 2025. Hagnaður samstæðunnar eftir skatta á tímabilinu nam 19,1 milljón Bandaríkjadala, um 2,4

ma.kr. Kostnaðurinn var því um 1,7-faldur hagnaður félagsins. Félagið gerir ráð fyrir neikvæðri rekstrarafkomu (EBIT) á árinu í heild.[88]

Tafla 32 – Losunar- og kolefniskostnaður Icelandair (ma.kr., nafnvirði)

	ma.kr.
2022	1,9
2023	2,9
2024	2,6
2025	5,3
Fyrstu níu mánuðir 2026	3,9
Samtals 2022–2025	**12,7**
Tap samstæðu eftir skatta 2022–2025	3,0
Kostnaður sem margfeldi af tapi 2022–2025	4,2

Heimild: Ársreikningar Icelandair Group 2022–2025 og árshlutareikningur Icelandair Group 30. september 2026; útreikningar Reykjavik Economics.

ETS-greiðslur eru ekki taldar með í skattalegum áhrifum ferðaþjónustunnar í þessari skýrslu. Heimildirnar eru keyptar á evrópskum markaði og renna ekki beint í ríkissjóð, þótt hluti þeirra skili sér til ríkisins sem uppboðstekjur. Þær eru engu að síður kostnaður sem leggst á flug með ferðamenn til landsins.

Áhrif á ferðaþjónustuna

Tengifarþegar yfir Atlantshafið eru forsenda þeirrar tíðni og þess fjölda áfangastaða sem Keflavíkurflugvöllur býður upp á. Án þeirra stæðu margar flugleiðir ekki undir sér, þ.e. ef flugfélög þyrftu eingöngu að reiða sig á heimamarkað. Samdráttur í tengiflugi skilar sér því í færri flugferðum til landsins og hærri fargjöldum fyrir þá erlendu ferðamenn sem sækja Ísland heim. Áhrifin bætast við samdrátt sem þegar er mælanlegur. Samkvæmt mati í viðauka VI fækkar flugum til landsins um 7,6% árið 2026. Hafa skal í huga að Icelandair flaug um 62% af farþegaflugi til landsins árið 2025.

[88] Icelandair Group (2026). Condensed Consolidated Interim Financial Statements 30 September 2026, skýring 9 (Emissions Trading System, CORSIA Carbon Credits og Sustainable Aviation Fuel charges) og yfirlýsing stjórnar og forstjóra. Umreiknað á meðalgengi tímabilsins samkvæmt árshlutareikningnum (0,0081 USD á krónu). Sama skilgreining kostnaðar og í tölum ársins 2025 (43,1 m. USD).

Tímasetningin skiptir líka máli. Falli sérlausnin niður um áramót án þess að framlenging hafi fengist leggst fullur ETS-kostnaður á flug til og frá Íslandi. Það er á sama ári og náttúru- og innviðagjald, hækkun virðisaukaskatts á baðlón og aðrar ráðstafanir fjárlagafrumvarps 2027 taka gildi. Hver ráðstöfun fyrir sig er metin sérstaklega í frumvarpinu en ekki í heild. Erlendi ferðamaðurinn finnur fyrir þessum viðbótarkostnaði í heild, ekki hverjum lið fyrir sig.

Viðauki VIII – Virðisaukaskattskerfið og hver ber útskattinn

Í viðauka I eru færð rök fyrir því að útskattur virðisaukaskatts sé talinn að fullu í skattalegum áhrifum ferðaþjónustunnar en innskattur ekki dreginn frá. Í þessum viðauka er sama röksemd sett fram í jöfnum og tengd við ákvæði laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt. Niðurstaðan er einföld. Samanlögð skil allra fyrirtækja í virðiskeðjunni í ríkissjóð eru jöfn útskattinum á lokasölunni til ferðamannsins, hvorki meiri né minni.

Lagagrundvöllur

Samkvæmt 1. gr. laganna skal greiða virðisaukaskatt í ríkissjóð af viðskiptum innan lands á öllum stigum. Skatturinn er reiknaður af skattverði, sem miðast við heildarendurgjald hins selda án virðisaukaskatts (1. mgr. 7. gr.).

Uppgjörið er ákveðið í 15. gr. Skattskyldir aðilar greiða í ríkissjóð mismun útskatts og innskatts hvers uppgjörstímabils, og sé innskattur hærri en útskattur endurgreiðir ríkissjóður mismuninn (1. mgr.). Útskattur er sá virðisaukaskattur sem fellur á skattskylda sölu skattaðila (2. mgr.) og innskattur sá virðisaukaskattur sem fellur á kaup hans á skattskyldum vörum og þjónustu til nota í rekstrinum (3. mgr.). Virðisaukaskattur sem greiddur er við innflutning telst einnig til innskatts (4. mgr.).

Innskattsrétturinn nær eingöngu til aðfanga sem varða skattskylda sölu (1. mgr. 16. gr.). Endanlegur neytandi, hvort sem hann er innlendur eða erlendur ferðamaður, stundar ekki skattskylda sölu og getur því ekki talið virðisaukaskatt af kaupum sínum til innskatts. Hjá honum endar keðjan.

Virðiskeðjan í jöfnum

Lítum á virðiskeðju með n stigum. Fyrirtæki á stigi i selur vöru eða þjónustu á skattverðinu P_i og kaupir aðföng af fyrra stigi á skattverðinu P_{i-1}. Skatthlutfall á sölu stigs i er t_i, þ.e. 24% í almennu þrepi eða 11% í lægra þrepi (14. gr.). Fyrsta stigið kaupir engin skattskyld aðföng, þ.e. $P_0 = 0$, og lokastigið n selur ferðamanninum. Samkvæmt 15. gr. gildir þá:

Útskattur stigs i (2. mgr. 15. gr.):

$$U_i = t_i \cdot P_i \tag{V1}$$

Innskattur stigs i (3. og 4. mgr. 15. gr.), sem er útskattur stigsins á undan:

$$I_i = t_{i-1} \cdot P_{i-1} = U_{i-1} \tag{V2}$$

Skil stigs i í ríkissjóð (1. mgr. 15. gr.), sem eru endurgreiðsla ef þau eru neikvæð:

$$S_i = U_i - I_i \tag{V3}$$

Þegar skilin eru lögð saman yfir alla keðjuna styttist hver innskattur út á móti útskatti stigsins á undan:

$$S_1 + S_2 + \ldots + S_n = (U_1 - 0) + (U_2 - U_1) + \ldots + (U_n - U_{n-1}) = U_n = t_n \cdot P_n \qquad \text{(V4)}$$

Ríkissjóður fær því alls útskattinn á lokasölunni, $t_n \cdot P_n$. Niðurstaðan er óháð fjölda stiga í keðjunni og óháð skatthlutföllum á fyrri stigum. Heildarskatturinn ræðst eingöngu af skatthlutfalli og skattverði lokasölunnar. Sé sama skatthlutfall t á öllum stigum eru skil hvers stigs $S_i = t \cdot (P_i - P_{i-1})$, þ.e. hvert stig skilar skatti af þeim virðisauka sem það bætir við. Það an dregur skatturinn nafn sitt.

Fyrirtækið sjálft ber ekki skattinn. Það innheimtir $(1 + t_i) \cdot P_i$ af kaupanda, greiðir $(1 + t_{i-1}) \cdot P_{i-1}$ til birgis og skilar S_i í ríkissjóð. Nettógreiðsluflæði þess er:

$$(1 + t_i) \cdot P_i - (1 + t_{i-1}) \cdot P_{i-1} - S_i = P_i - P_{i-1} \qquad \text{(V5)}$$

Eftir stendur virðisaukinn án skatts og skatthlutföllin hverfa úr jöfnunni. Ferðamaðurinn greiðir hins vegar $(1 + t_n) \cdot P_n$ og getur ekkert dregið frá. Hann ber því útskattinn $t_n \cdot P_n$ að fullu.

Dæmi: gisting með aðföngum í almennu þrepi

Jafna (V4) sýnir að skattþrep á fyrri stigum skiptir ekki máli fyrir heildina. Í töflu 33 kaupir hótel aðföng í almennu þrepi, t.d. ræstingu, orku og þvottaþjónustu, en selur gistingu í lægra þrepi (2. tölul. 2. mgr. 14. gr.).

Tafla 33 – Virðisaukaskattur í virðiskeðju gistingar (kr.)

Stig	Skattverð	Skatthlutfall	Útskattur	Innskattur	Skil í ríkissjóð
Birgir (aðföng)	400	24%	96	0	96
Hótel (gisting)	1.000	11%	110	96	14
Ríkissjóður alls					**110**

Heimild: Lög nr. 50/1988 um virðisaukaskatt; útreikningar Reykjavik Economics.

Ríkissjóður fær alls 110 kr., sem er 11% af skattverði gistingarinnar, og ferðamaðurinn greiðir 1.110 kr. Hefði hótelið keypt aðföng fyrir 600 kr. væri innskattur þess 144 kr. og hærri en útskatturinn. Ríkissjóður endurgreiddi þá hótelinu 34 kr. (1. mgr. 15. gr.) eftir að hafa fengið 144 kr. frá birginum. Niðurstaðan er sú sama, 110 kr. Að draga innskatt frá útskatti hótelsins mælir aðeins hlut síðasta stigsins, 14 kr. í dæminu, en ekki þann virðisaukaskatt sem gistingin skilar ríkissjóði.

Virðisaukaskattur er greiddur þar sem ferðamaðurinn neytir

Vara sem seld er úr landi og þjónusta sem seld er erlendum fyrirtækjum telst að meginreglu ekki til skattskyldrar veltu (1. og 2. tölul. 1. mgr. 12. gr.). Lögin undanskilja þó berum orðum þá þjónustu sem ferðamenn nýta hér á landi. Gisting, fólksflutningar innan lands, aðgangur að viðburðum og baðstöðum, veitingar, útleiga ökutækja og þjónusta ferðaskrifstofa, ferðaskipuleggjenda og leiðsögumanna, að því marki sem hún er nýtt hér á landi, eru skattskyld þótt kaupandinn sé erlend ferðaskrifstofa (stafliðir c, e, f, g, h og j í 2. tölul. 1. mgr. 12. gr.).

Endurgreiðsla virðisaukaskatts til aðila sem búsettir eru erlendis nær aðeins til vara sem þeir flytja með sér úr landi (1. mgr. 43. gr.). Heimild til endurgreiðslu til erlendra fyrirtækja nær ekki til vöru og þjónustu til endanlegrar neyslu hér á landi (3. mgr. 43. gr.). Virðisaukaskattur af þjónustu einkennandi greina ferðaþjónustunnar sem erlendur ferðamaður nýtur hér á landi fæst því ekki endurgreiddur. Hann er endanlegur skattur á neyslu ferðamannsins.

Fyrirvarar

Jafna (V4) lýsir einni keðju sem endar hjá endanlegum neytanda. Í mati á skattalegum áhrifum greinarinnar þarf að hafa fernt í huga.

Í fyrsta lagi selja einkennandi greinar ferðaþjónustunnar að hluta hver annarri. Ef K táknar einkennandi greinar ferðaþjónustunnar er virðisaukaskattur af lokasölu þeirra summa útskatts greinanna að frádregnum innskatti af kaupum þeirra hver af annarri, $\Sigma U_k - I^K$. Útskatturinn einn ofmetur því skattinn að því marki sem slík innbyrðis viðskipti eiga sér stað, sbr. viðauka I.

Í öðru lagi er hluti veltunnar sala til innlendra fyrirtækja, t.d. vegna vinnuferða. Kaupandinn er þá ekki endanlegur neytandi og getur að jafnaði talið skattinn til innskatts. Undantekning eru fæðiskaup og risna, sem ekki má telja til innskatts (1. og 5. tölul. 3. mgr. 16. gr.). Virðisaukaskattur af máltíðum sem fyrirtæki kaupa er því endanlegur skattur, en virðisaukaskattur af gistingu í vinnuferðum er það ekki.

Í þriðja lagi ber undanþegin velta, t.d. almenningssamgöngur (6. tölul. 3. mgr. 2. gr.), engan útskatt, en innskattur af aðföngum hennar er ekki frádráttarbær (1. mgr. 16. gr.). Virðisaukaskattur aðfanganna, $t_{n-1} \cdot P_{n-1}$, situr þá eftir í verðinu og skilar sér í ríkissjóð án þess að koma fram í útskatti greinarinnar. Að þessu leyti vanmetur útskatturinn virðisaukaskatt af neyslu ferðamanna.

Í fjórða lagi lýsir jafna (V4) hver greiðir skattinn við gefið verð en ekki hvernig breyting á skatthlutfalli skiptist milli kaupenda og seljenda. Við hækkun skatthlutfalls ræðst það af verðteygni framboðs, ε_S, og eftirspurnar, ε_D, hve mikið af hækkuninni kemur fram í verði til

ferðamannsins. Samkvæmt hefðbundinni skattgreiningu ber neytandinn eftirfarandi hlutfall af hækkuninni og seljandinn afganginn, í formi lægra skattverðs P_n:

$$\varepsilon_S / (\varepsilon_S + |\varepsilon_D|) \quad \text{(V6)}$$

Þegar eftirspurn er teygin, t.d. vegna samkeppni við aðra áfangastaði, ber greinin því hluta af hækkun virðisaukaskatts, þótt ferðamaðurinn greiði allan þann útskatt sem lagður er á. Um verðteygni er fjallað í kaflanum um verðteygni eftirspurnar og í viðauka III.

Viðauki IX – Rekstur og efnahagur einkennandi greina ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfisins

Í viðaukanum eru rekstrarreikningur, efnahagsreikningur og helstu kennitölur einkennandi greina ferðaþjónustunnar borin saman við viðskiptahagkerfið, þ.e. allan atvinnurekstur að undanskilinni fjármála- og vátryggingastarfsemi. Viðskiptahagkerfið nær einnig til einkennandi greina ferðaþjónustunnar. Gögnin eru úr rekstrar- og efnahagsyfirliti Hagstofu Íslands sem birt var í nóvember 2026 og byggjast á skattframtölum. Tölur ársins 2025 eru bráðabirgðatölur og tölur fyrri ára hafa verið endurskoðaðar. Félagasamtök, sveitarfélög og opinberir aðilar eru ekki með. Fjárhæðir eru í milljörðum króna á verðlagi hvers árs nema annað sé tekið fram.

Rekstrarreikningur

Tafla 34 – Rekstrarreikningur einkennandi greina ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfisins 2024 og 2025 (ma.kr., verðlag hvers árs)

Liður	Ferðaþjónusta 2024	Ferðaþjónusta 2025	Breyting	Viðskiptahagkerfið 2024	Viðskiptahagkerfið 2025	Breyting
Rekstrartekjur	995,1	987,6	−0,8%	7.201,9	7.353,8	2,1%
Vöru- og hráefnisnotkun	−194,9	−184,0	−5,6%	−3.316,6	−3.321,4	0,1%
Launakostnaður	−293,2	−300,9	2,6%	−1.520,4	−1.588,3	4,5%
Annar rekstrarkostnaður	−380,9	−368,5	−3,3%	−1.332,0	−1.352,5	1,5%
Rekstrarhagnaður fyrir afskriftir (EBITDA)	126,1	134,2	6,4%	1.032,9	1.091,6	5,7%
Fyrningar	−72,1	−72,7	0,9%	−369,5	−391,2	5,9%
Rekstrarhagnaður (EBIT)	54,0	61,5	13,8%	663,4	700,4	5,6%
Fjármagnsliðir	−27,7	−26,6	−4,2%	−157,3	−194,4	23,6%
Aðrir liðir	4,1	2,2	−45,4%	141,1	132,9	−5,8%
Hagnaður fyrir skatt	30,4	37,2	22,2%	647,3	638,9	−1,3%
Tekjuskattur	−10,6	−6,5	−39,2%	−126,9	−121,2	−4,5%
Hagnaður ársins	19,8	30,7	55,1%	520,3	517,7	−0,5%
Úttekt úr rekstri	−25,6	−24,4	−4,5%	−309,6	−454,0	46,6%

Liður	Ferðaþjónusta 2024	Ferðaþjónusta 2025	Breyting	Viðskiptahagkerfið 2024	Viðskiptahagkerfið 2025	Breyting
Fjöldi fyrirtækja	5.413	5.236	−3,3%	39.282	38.039	−3,2%
Fjöldi ársverka	31.869	32.308	1,4%	151.312	147.346	−2,6%

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit; útreikningar Reykjavik Economics. EBITDA er hagnaður fyrir fjármagnsliði að viðbættum fyrningum. Gjaldaliðir eru með mínusformerki. Breyting að nafnvirði. Úttekt úr rekstri er greiddur arður auk nettóframlags til rekstrar.

Samdráttur rekstrartekna einkennandi greina ferðaþjónustunnar skýrist einkum af flugi, þar sem tekjur drógust saman um 10,2% eftir gjaldþrot Play. Vöru- og hráefnisnotkun og annar rekstrarkostnaður lækkuðu meira en tekjur og rekstrarhagnaður (EBIT) jókst því um 13,8%. Í viðskiptahagkerfinu jukust fjármagnsgjöld um 24% en í einkennandi greinum ferðaþjónustunnar lækkuðu þau um 4%.

Efnahagsreikningur

Tafla 35 – Efnahagsreikningur einkennandi greina ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfisins í árslok 2024 og 2025 (ma.kr., verðlag hvers árs)

Liður	Ferðaþjónusta 2024	Ferðaþjónusta 2025	Breyting	Viðskiptahagkerfið 2024	Viðskiptahagkerfið 2025	Breyting
Varanlegir rekstrarfjármunir	651,1	620,9	−4,6%	6.486,9	6.819,2	5,1%
Óefnislegar eignir	19,9	23,4	17,8%	713,4	728,6	2,1%
Eignarhlutir í öðrum félögum	92,5	102,3	10,7%	2.465,8	2.565,0	4,0%
Birgðir	9,7	10,3	6,4%	787,6	810,8	2,9%
Viðskiptakröfur og aðrar skammtímakröfur	165,2	184,4	11,6%	2.547,0	2.600,6	2,1%
Handbært fé og verðbréf	89,0	87,0	−2,2%	855,1	837,9	−2,0%
Aðrar eignir	88,5	95,7	8,1%	336,7	338,4	0,5%
Eignir samtals	1.115,9	1.124,1	0,7%	14.192,5	14.700,4	3,6%
Langtímaskuldir	565,1	556,9	−1,4%	5.756,9	6.091,5	5,8%
Skammtímaskuldir	274,8	281,5	2,4%	2.009,8	2.117,1	5,3%
Eigið fé	276,0	285,7	3,5%	6.425,8	6.491,7	1,0%
Skuldir og eigið fé samtals	1.115,9	1.124,1	0,7%	14.192,5	14.700,4	3,6%

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit; útreikningar Reykjavik Economics. Breyting að nafnvirði.

Varanlegir rekstrarfjármunir eru um 55% af eignum einkennandi greina ferðaþjónustunnar en um 46% í viðskiptahagkerfinu. Þeir lækkuðu um 4,6% að nafnvirði árið 2025, á meðan viðskiptakröfur hækkuðu um 11,6%. Langtímaskuldir lækkuðu um 1,4% og eigið fé jókst um 3,5%. Í viðskiptahagkerfinu jukust langtímaskuldir um 5,8%.

Kennitölur

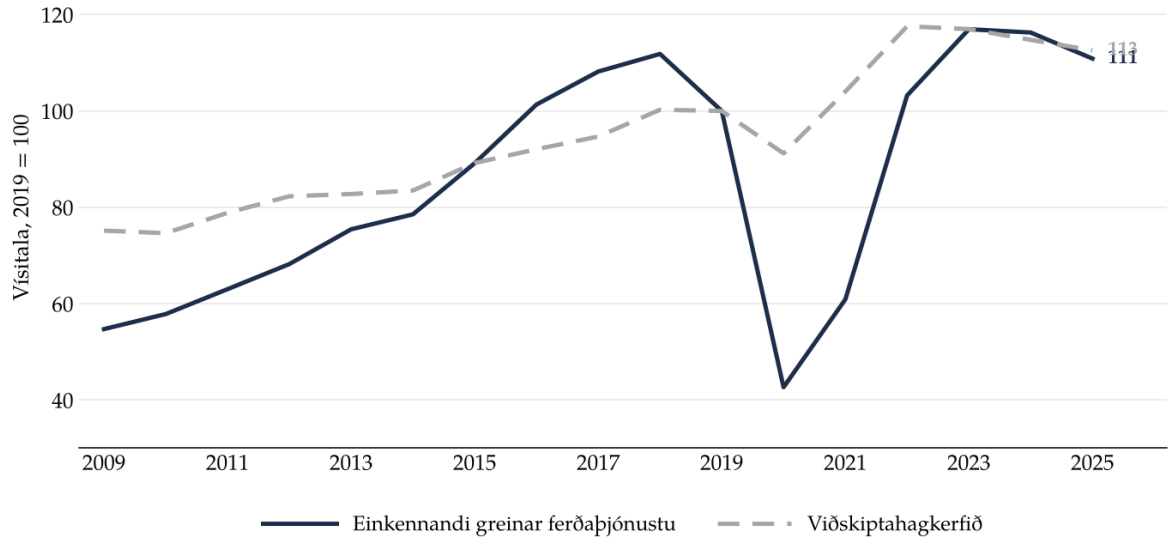
Tafla 36 – Kennitölur einkennandi greina ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfisins 2019, 2024 og 2025

Kennitala	Ferðaþjónusta 2019	Ferðaþjónusta 2024	Ferðaþjónusta 2025	Viðskiptahagkerfið 2019	Viðskiptahagkerfið 2024	Viðskiptahagkerfið 2025
Eiginfjárhlutfall	25,5%	24,7%	25,4%	43,9%	45,3%	44,2%
Arðsemi eigin fjár	0,8%	7,2%	10,8%	6,8%	8,1%	8,0%
Hagnaðarhlutfall	0,2%	2,0%	3,1%	5,7%	7,2%	7,0%
EBITDA-hlutfall	10,4%	12,7%	13,6%	12,5%	14,3%	14,8%
EBIT-hlutfall	2,7%	5,4%	6,2%	7,2%	9,2%	9,5%
Launakostnaður / rekstrartekjur	31,0%	29,5%	30,5%	22,0%	21,1%	21,6%
Launakostnaður á ársverk, m.kr.	6,65	9,20	9,31	7,52	10,05	10,78
Langtímaskuldir / EBITDA	5,0	4,5	4,1	6,5	5,6	5,6
Heildarskuldir / EBITDA	7,4	6,7	6,2	8,5	7,5	7,5
Veltufjárhlutfall	1,09	0,96	1,00	2,23	2,08	2,01
Virkt tekjuskattshlutfall	56,9%	34,9%	17,4%	19,0%	19,6%	19,0%
Fjármagnsliðir / EBIT	81,4%	51,3%	43,2%	33,1%	23,7%	27,8%

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit; útreikningar Reykjavik Economics. EBITDA = hagnaður fyrir fjármagnsliði + fyrningar. EBITDA-hlutfall = EBITDA / rekstrartekjur. Eiginfjárhlutfall = eigið fé / heildareignir. Arðsemi eigin fjár = hagnaður / eigið fé í árslok. Hagnaðarhlutfall = hagnaður / rekstrartekjur. Veltufjárhlutfall = (birgðir, kröfur og handbært fé) / skammtímaskuldir. Virkt tekjuskattshlutfall = tekjuskattur / hagnaður fyrir skatt. Hlutföll eru reiknuð á verðlagi hvers árs.

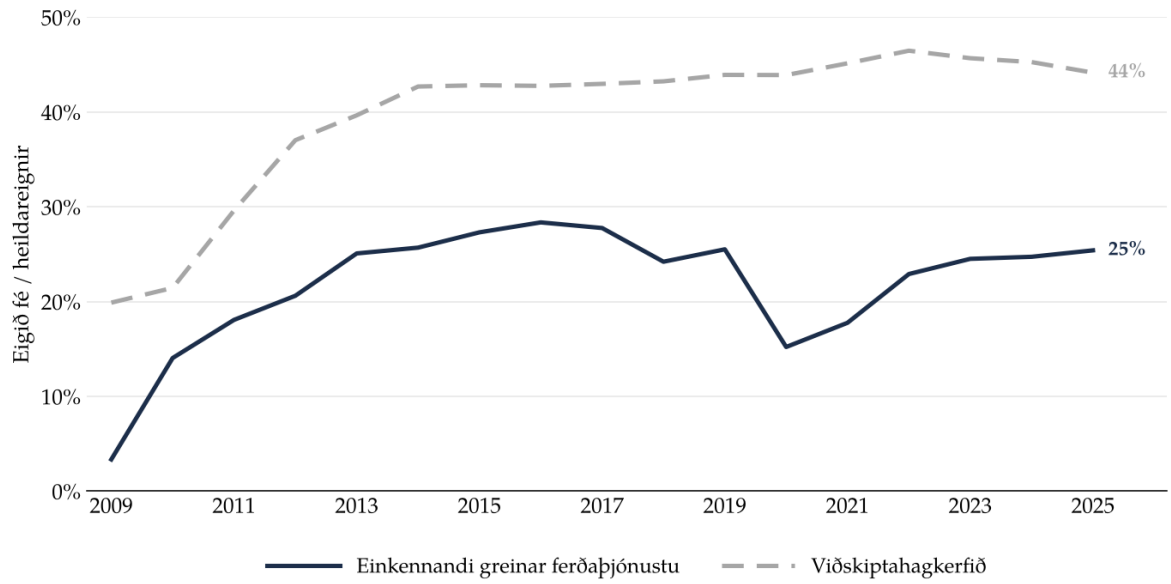
Þróun 2009–2025

Myndir 45–48 sýna þróun frá 2009. Rekstrartekjur einkennandi greina ferðaþjónustunnar að raunvirði voru 10,9% hærri árið 2025 en 2019 en 4,7% lægri en 2024. Eiginfjárhlutfall greinarinnar hefur verið á bilinu 23–28% frá 2013, að undanskildum árunum 2020 og 2021, en 40–46% í viðskiptahagkerfinu. EBITDA-hlutfall greinarinnar hefur nálgast hlutfall viðskiptahagkerfisins á síðustu árum, en langtímaskuldir sem hlutfall af EBITDA hafa verið hærri frá 2018 en árin þar á undan.



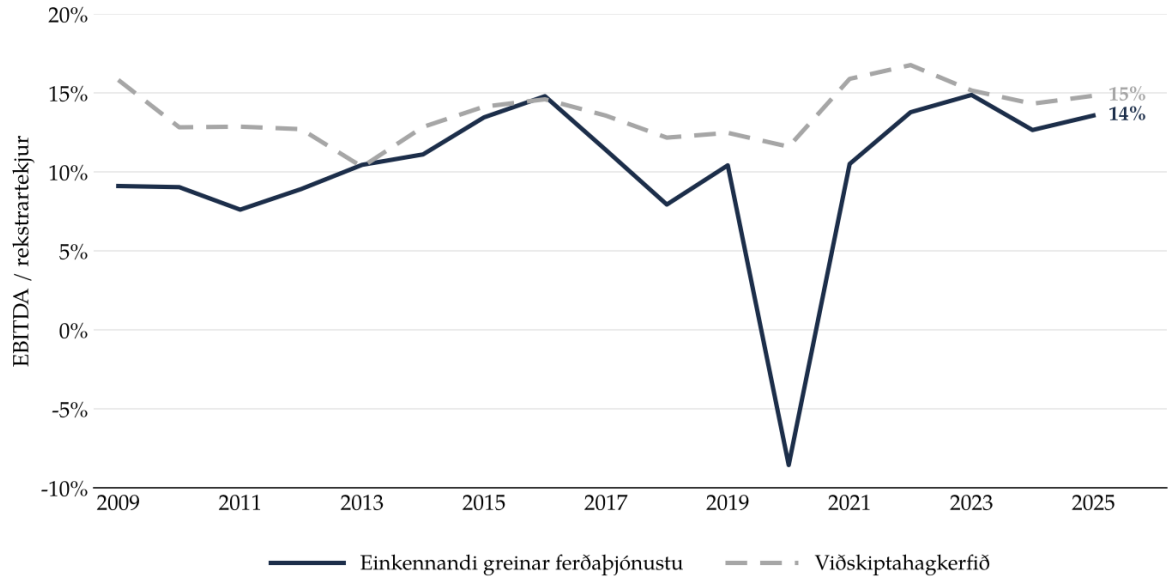
Mynd 45 – Rekstrartekjur að raunvirði, einkennandi greinar ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfið 2009–2025 – vísitala, 2019 = 100

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit; útreikningar Reykjavik Economics. Fast verðlag 2025.



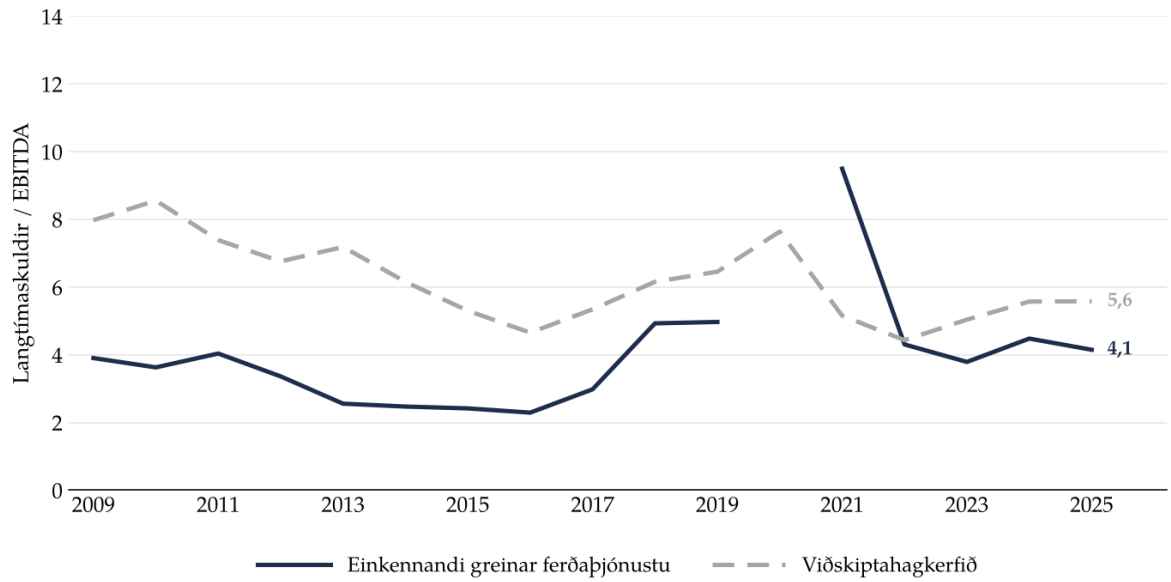
Mynd 46 – Eiginfjárhlutfall einkennandi greina ferðaþjónustunnar og viðskiptahagkerfisins 2009–2025 – %

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit; útreikningar Reykjavik Economics.



Mynd 47 – EBITDA sem hlutfall af rekstrartekjum 2009–2025 – %

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit; útreikningar Reykjavik Economics (EBITDA, sjá töflu 36).



Mynd 48 – Langtímaskuldir sem margfeldi af EBITDA 2009–2025

Heimild: Hagstofa Íslands, rekstrar- og efnahagsyfirlit; útreikningar Reykjavik Economics (EBITDA, sjá töflu 36). EBITDA einkennandi greina ferðaþjónustunnar var neikvæð árið 2020 og gildið því ekki sýnt.

Viðauki X – Virðisaukaskattur á gistingu og veitingar og ferðamannaskattar í Evrópu 2026

Í viðaukanum er yfirlit yfir virðisaukaskatt á gistingu og veitingar í 31 Evrópulandi, þ.e. ríkjum Evrópusambandsins, Íslandi, Noregi, Sviss og Bretlandi, eins og hann er árið 2026, ásamt breytingum sem tekið hafa gildi á árunum 2025 og 2026. Taflan er grunnur myndar 29. Hlutföll eru í prósentum og gilda 1. janúar 2026 nema annað sé tekið fram. Veitingar eiga við mat á veitingastöðum, en áfengi ber víðast almennt þrep.

Gisting ber lækkað þrep virðisaukaskatts í 28 af 31 landi. Undantekningarnar eru Danmörk og Bretland, þar sem gisting og veitingar bera almennt þrep, og Holland, sem færði gistingu í almennt þrep 1. janúar 2026. Veitingar bera almennt þrep í níu löndum. Íslenska lækkaða þrepið, 11%, er miðgildi landanna fyrir gistingu.

Á árunum 2025 og 2026 hafa fjögur lönd hækkað virðisaukaskatt á gistingu: Holland úr 9% í 21%, Belgía úr 6% í 12%, Litháen úr 9% í 12% og Eistland úr 9% í 13%. Á móti hafa Þýskaland og Írland lækkað virðisaukaskatt á veitingar og Slóvakía á gistingu. Ferðamannaskattar eru sýndir samkvæmt úttekt HOTREC frá 2025.

Tafla 37 – Virðisaukaskattur á gistingu og veitingar og ferðamannaskattar í Evrópu 2026 (%)

Land	Almennt þrep	Gisting	Veitingar	Breytingar 2025–2026	Flokkur á mynd 29	Ferðamannaskattar
Austurríki	20	10	10	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Belgía	21	12	12	Gisting 6% → 12% (1.3.2026)	Lækkað á allt	Staðbundnir
Bretland	20	20	20	–	Almennt á allt	Staðbundnir
Búlgaría	20	9	20	Veitingar 9% → 20% (1.1.2025)	Lækkað á gistingu	Staðbundnir
Danmörk	25	25	25	–	Almennt á allt	Engir
Eistland	24	13	24	Gisting 9% → 13% (1.1.2025), almennt þrep 22% → 24% (1.7.2025)	Lækkað á gistingu	Engir
Finnland	25,5	13,5	13,5	Lækkað þrep 14% → 13,5% (1.1.2026)	Lækkað á allt	Engir
Frakkland	20	10	10	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Grikkland	24	13	13	Lægri hlutföll á nokkrum eyjum	Lækkað á allt	Á landsvísu
Holland	21	21	9	Gisting 9% → 21% (1.1.2026)	Almennt á gistingu, lækkað á veitingar	Staðbundnir
Írland	23	13,5	13,5	Veitingar 13,5% → 9% (1.7.2026)	Lækkað á allt	Engir

Land	Almennt þrep	Gisting	Veitingar	Breytingar 2025–2026	Flokkur á mynd 29	Ferðamannaskattar
Ísland	24	11	11	–	Lækkað á allt	Á landsvísu
Ítalía	22	10	10	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Króatía	25	13	13	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Kýpur	19	9	9	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Lettland	21	12	21	–	Lækkað á gistingu	Staðbundnir
Litháen	21	12	21	Gisting 9% → 12% (1.1.2026)	Lækkað á gistingu	Staðbundnir
Lúxemborg	17	3	3	–	Lækkað á allt	Ekki tilgreint
Malta	18	7	18	–	Lækkað á gistingu	Á landsvísu
Noregur	25	12	25	–	Lækkað á gistingu	Staðbundnir
Portúgal	23	6	13	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Pólland	23	8	8	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Rúmenía	21	11	11	Almennt þrep 19% → 21%, lækkað 9% → 11% (1.8.2025)	Lækkað á allt	Staðbundnir
Slóvakía	23	5	5	Almennt þrep 20% → 23%, gisting 10% → 5% (1.1.2025)	Lækkað á allt	Staðbundnir
Slóvenía	22	9,5	9,5	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Spánn	21	10	10	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Sviss	8,1	3,8	8,1	–	Lækkað á gistingu	Staðbundnir
Svíþjóð	25	12	12	–	Lækkað á allt	Engir
Tékkland	21	12	12	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Ungverjaland	27	5	5	–	Lækkað á allt	Staðbundnir
Þýskaland	19	7	7	Veitingar (matur) 19% → 7% (1.1.2026)	Lækkað á allt	Staðbundnir

Heimild: HOTREC, VAT rates as of 1 January 2026; skattyfirvöld og fagaðilar einstakra landa (breytingar 2025–2026); ferðamannaskattar samkvæmt HOTREC (2025), mynd 1; samantekt Reykjavik Economics.

Heimildir

Adedoyin, F. F., Seetaram, N., Disegna, M. og Filis, G. (2021). The effect of tourism taxation on international arrivals to a small tourism-dependent economy. Journal of Travel Research.

Alþingi (2026a). Frumvarp til fjárlaga fyrir árið 2027. Þingskjal 1, 1. mál, 158. löggjafarþing 2026–2027. Fjármála- og efnahagsráðherra.

Alþingi (2026b). Frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027. Þingskjal 2, 2. mál, 158. löggjafarþing 2026–2027. Fjármála- og efnahagsráðherra.

Alþingi (2026c). Svar umhverfis-, orku- og loftslagsráðherra við fyrirspurn frá Eiríki Birni Björgvinssyni um útgjöld ríkissjóðs til loftslagsmála. Þingskjal 1396, 562. mál, 157. löggjafarþing 2025–2026.

Atvinnuvegaráðuneytið (2026). Frumvarp til laga um náttúru- og innviðagjald. Stjórnarfrumvarp, í vinnslu 22. september 2026.

Bæjarins besta (12. október 2026). Ísafjörður: 40 þúsund færri farþegar með skemmtiferðaskipum. bb.is.

Crouch, G. I. (1994). Price elasticities in international tourism. Hospitality Research Journal, 17(3), 27–39.

Cruise Iceland (september 2026). Staða og horfur í skemmtiferðaskipageiranum á Íslandi. Greinargerð, Sigurður Jökull Ólafsson.

Deloitte (2026). Fyrirhugaðar skatta- og gjaldabreytingar í samhengi ferðaþjónustu. Unnið fyrir Samtök ferðaþjónustunnar, 14. október 2026. Alþingi, erindi 158-421.

Deutsche Rentenversicherung (2026). Werte der Rentenversicherung. Berlín: Deutsche Rentenversicherung Bund.

Evrópusambandið (2023). Ákvörðun ráðsins (ESB) 2023/2753 frá 4. desember 2023 um afstöðu ESB í sameiginlegu EES-nefndinni varðandi breytingu á XX. viðauka EES-samningsins (ETS-flug).

Evrópuþingið (2026). Legislative Observatory. Málsmeðferð 2026/0212(COD), staða 23. október 2026.

FF7 (20. nóvember 2022). Milljón gesta í Hallgrímskirkju. https://ff7.is/2022/11/milljon-gestir-i-hallgrimskirkju/

Framkvæmdanefnd um framtíðarkönnun (1986). *Auðlindir um aldamót*.

Framkvæmdastjórn ESB (17. júlí 2026). Tillaga að breytingu á tilskipun 2003/87/EB um viðskiptakerfi með losunarheimildir, COM(2026) 616.

Garín-Muñoz, T. og Montero-Martín, L. F. (2007). Tourism in the Balearic Islands: A dynamic model for international demand using panel data. Tourism Management, 28(5), 1224–1235.

Hagrannsóknir sf. (2023). Þjóðhagslíkan fyrir ferðaþjónustu. Greinargerð um þjóðhagslíkan fyrir ferðaþjónustu (tengt inn í þjóðhagslíkan Hagstofu Íslands) með dæmum. FMS 2023-33. Ferðamálastofa.

Hagstofa Íslands. Talnagrunnur Hagstofu Íslands (ferðaþjónustureikningar, framleiðsluuppgjör þjóðhagsreikninga, gistináttatölur, staðgreiðsluskrá, virðisaukaskattsvelta, utanríkisviðskipti og vísitala neysluverðs).

Hallgrímskirkja (2026). Opnunartímar og verð; Saga kirkjunnar. hallgrimskirkja.is, sótt 26. október 2026.

HM Treasury (2018). Budget 2018: policy costings. London: HM Treasury.

Horwath HTL (september 2026). HOSTA 2026. Kynnt í Amsterdam 8. september 2026.

HOTREC (2025). Impact of Taxation on Hospitality Sector. Unnið af Syntesia fyrir HOTREC, nóvember 2025.

IATA (17. mars 2026). Long-term air transport passenger demand projections.

IATA (júní 2026). Global Outlook for Air Transport: Energy in Crisis. IATA Sustainability and Economics.

Icelandair Group (2023–2026). Ársreikningar (Annual Reports) 2022–2025.

Icelandair Group (2026). Condensed Consolidated Interim Financial Statements 30 September 2026.

ILO og NASK (2025). Generative AI and Jobs: A Refined Global Index of Occupational Exposure. Alþjóðavinnumálastofnunin (ILO) og NASK, maí 2025.

Isavia (2025, 8. desember). Farþega- og ferðamannaspá KEF fyrir árið 2026. Keflavíkurflugvöllur.

Isavia (2025–2026). KEF Route Development Newsletter, mánaðarleg fréttabréf desember 2024 og janúar–nóvember 2025. Keflavíkurflugvöllur.

Isavia (2026). Flutningatölur flugvalla, janúar–júlí 2026 (mánaðartölur á vef Isavia).

Isavia (2026). Flugfélög sem fljúga til og frá Keflavíkurflugvelli. Vefur Keflavíkurflugvallar, sótt 14. október 2026.

Isavia (25. ágúst 2026). New Air China service. Fréttir Keflavíkurflugvallar.

Landsbankinn hf. (2026). Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027 (þskj. 2), 1. október 2026.

Landsbankinn hf. (29. október 2026). Uppgjör Landsbankans fyrir fyrstu níu mánuði ársins 2026. Fréttatilkynning.

Li, G., Song, H. og Witt, S. F. (2006). Time varying parameter and fixed parameter linear AIDS: An application to tourism demand forecasting. International Journal of Forecasting, 22(1), 57–71.

Lög um virðisaukaskatt nr. 50/1988. Lagasafn Alþingis, útgáfa 158a, 1. október 2026.

mbl.is (3. júlí 2026). Kostnaður við loftslagsmál rúmir 86 milljarðar.

mbl.is (15. október 2026). Deloitte segir ríkið ofmeta tekjur af skattahækkun.

Peng, B., Song, H., Crouch, G. I. og Witt, S. F. (2015). A meta-analysis of international tourism demand elasticities. Journal of Travel Research, 54(5), 611–633.

Pérez-Ricardo, E. C. og García-Mestanza, J. (2025). Exploring booking intentions through price elasticity of demand in tourism accommodations. European Research on Management and Business Economics, 31, 100271.

PwC fyrir framkvæmdastjórn ESB, DG GROW (2017). The Impact of Taxes on the Competitiveness of European Tourism.

Reykjavik Economics (2025). Efnahagsleg áhrif af gjaldtöku skemmtiferðaskipa. Skýrsla fyrir Hafnasamband Íslands.

Reykjavik Economics (2026). Skattaleg áhrif baðlóna 2024 og 2025. Minnisblað, 28. september 2026.

Samgöngustofa (2025). Play hættir starfsemi. https://island.is/s/samgongustofa/frett/play-haettir-starfsemi

Samtök ferðaþjónustunnar (7. október 2026). Umsögn um drög að frumvarpi til laga um náttúru- og innviðagjald.

Seðlabanki Íslands. Raungengi krónunnar; opinber gengisskráning; Fjármálastöðugleiki 2026/1 og 2026/2; greiðslumiðlun – velta erlendra greiðslukorta eftir útgjaldaflokkum.

Skatturinn. Bifreiðagjald. Vefur Skattsins, sótt 19. október 2026.

Skatturinn (2025). *Skattframtal rekstraraðila RSK 1.04 – Leiðbeiningar og dæmi*. Reykjavík: Skatturinn.

Skoska ríkisstjórnin (2021). Elasticities relevant to tourism in Scotland: evidence review.

Smeral, E. (1994). Economic models. Í S. Witt og L. Moutinho (ritstj.), Tourism Marketing and Management Handbook (2. útg., bls. 497–503). New York: Prentice Hall.

Stjórnarráð Íslands (24. maí 2023). Úkraína og losunarheimildir til umfjöllunar á EES-ráðsfundi.

Stjórnarráð Íslands (apríl 2026). Atvinnustefna Íslands – Vaxtarplan til 2035 og aðgerðaáætlun 2026–2027.

Stjórnarráð Íslands, sendiráð Íslands í Brussel (31. júlí 2026). ETS – viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir. Brussel-vaktin.

Umhverfis- og orkustofnun (2026). Losunarheimildir fyrir flug. Síðast uppfært 2. september 2026.

Utanríkisráðuneytið (31. maí 2023). Erindi til Alþingis um upptöku breytinga á ETS-tilskipuninni í EES-samninginn, erindi 153-4937, 153. löggjafarþing.

Vatsa, P. og Balli, F. (2024). How important are prices in long-haul travel? Evidence from New Zealand. Tourism Economics, 30(6), 1492–1507.

Viðskiptablaðið (22. október 2026). Verður umboðsaðili Air China á Íslandi.

Viðskiptaráð Íslands (5. febrúar 2026). Atlantshafsálagið: Ísland innan ETS-kerfisins.

Vísir (9. apríl 2015). Yfir hundrað milljónir í tekjur af lyftuferðum í Hallgrímskirkju árlega.

Vísir (10. júní 2026). Almenningur ekki talinn eiga rétt á upplýsingum um ETS-sérlausn.

Vísir (17. júlí 2026). ESB framlengir sérlausn Íslands vegna losunarheimilda.

World Economic Forum (2025). The Future of Jobs Report 2025. Genf: World Economic Forum.