

Forsætisráðuneytið
Lækjargötu
101 Reykjavík

Hafnarfirði, 5. desember 2025

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

Atvinnustefna stjórnvalda til ársins 2035 er metnaðarfull og byggir á skýrum markmiðum um öflugan útflutning, aukna verðmætasköpun, sjálfbæra nýtingu auðlinda og framleiðnivöxt. Stefnan leggur áherslu á nýsköpun, hágæðainnviði og einföldun regluverks sem lykilþætti til að styrkja samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs. Jafnframt er vísað til þess að aðgengi íslensks atvinnulífs að erlendum mörkuðum verði áfram varið með virkri hagsmunagæslu stjórnvalda á alþjóðlegum vettvangi. Þetta er jákvætt og til þess fallið að styðja við íslenskt atvinnulíf.

Hins vegar er verulegt áhyggjuefni að flugsamgöngur, sem eru ein af lykilstoðum íslensks hagkerfis og nauðsynlegir innviðir til að tengja okkur sem eyþjóð við umheiminn, séu ekki nefndar í stefnunni. Flugsamgöngur eru ekki aðeins grundvallarforsenda ferðaþjónustu, heldur einnig lykilþáttur í útflutningi á vörum og þjónustu, tengingu við alþjóðlega markaði og aðgengi að fjárfestingum. Án öflugra og samkeppnishæfra flugsamgangna er erfitt að ná þeim markmiðum sem atvinnustefnan setur um fjölbreytt störf, aukna framleiðni og verðmætasköpun um land allt. Í raun er flugið forsenda fyrir þeim áherslum sem fram koma í drögum að atvinnustefnu enda væri erfitt að laða til landsins sérfræðinga til að vinna til dæmis í hátækni-hugverkaiðnaðinum án öflugra flugtenginga. Þá er innanlandsflugið mikilvægur þáttur í því að tengja saman landshluta og fraktflug skapar tækifæri á ýmsum sviðum, til að mynda hvað varðar útflutning á íslenskum laxi til erlendra markaða. Ef hagsmunir flugs á Íslandi eru ekki tryggðir mun það hafa skaðleg áhrif á íslenskt efnahagslíf og íslenskt samfélag í heild sinni.

Flugið hefur einnig beina tengingu við aðra þætti stefnunnar:

- **Ferðaþjónusta og dreifing ferðamanna:** Flugið er forsenda þess að ferðamenn komist til landsins og dreifist um landið sem stuðlar að atvinnuuppbyggingu um land allt.
- **Útflutningur grænna lausna og hugverkaiðnaðar:** Til að nýsköpun og hugverkaiðnaður nái til alþjóðlegra markaða þarf öflugar flugtengingar.
- **Orkuskipti og loftslagsmarkmið:** Flugið stendur frammi fyrir áskorunum vegna umhverfisskatta sem krefjast aðlögunar og hagsmunagæslu í ljósi sérstöðu Íslands þegar kemur að landfræðilegri legu og efnahagslegu mikilvægi flugs fyrir Ísland sem eyþjóð.

Á sama tíma stendur íslenskt atvinnulíf frammi fyrir miklum áskorunum sem geta dregið úr samkeppnishæfni:

- **Skatta- og gjaldahækkunir** sem auka rekstrarkostnað.
- **Launahækkunir** sem setja þrýsting á kostnaðargrunn fyrirtækja.
- **Sterkt gengi krónunnar** sem dregur úr samkeppnishæfni útflutningsgreina og ferðaþjónustu.

Þessar áskoranir gera það enn mikilvægara að styðja við útflutningsgreinar og þar á meðal tryggja að flugsamgöngur séu hagkvæmar og samkeppnishæfar. Ef ekkert er að gert, er hættu á að kostnaður við flug og tengda þjónustu hækki verulega, sem myndi draga úr aðgengi ferðamanna og veikja stöðu Íslands sem alþjóðlegs áfangastaðar og útflutningslands. Þetta myndi jafnframt veikja verulega Keflavíkurflugvöll sem tengimiðstöð en töluverðum tíma og fjármunum hefur verið varið í að byggja þá tengimiðstöð upp síðustu áratugi.

Tillögur sem snúa að fluginu og samkeppnishæfni útflutningsgreina

1. Endurskoðun arðsemiskröfu eiganda ISAVIA

Núverandi arðsemiskrafa íslenska ríkisins, sem eiganda Isavia, leiðir til hárrar gjaldtöku á flugvöllum sem íþyngir íslenskum flugrekendum og dregur úr samkeppnishæfni. Nauðsynlegt er að lækka þessa arðsemiskröfu og styðja þannig við uppbyggingu flugrekstrar hér á landi og Keflavíkurflugvallar sem tengimiðstöðvar.

2. Tryggja hagsmunagæslu Íslands í ETS-kerfinu

Flugið er hluti af ETS-kerfinu sem getur haft veruleg áhrif á kostnað en það leggst sérstaklega þungt á íslenska flugrekendur vegna landfræðilegrar legu Íslands. Það er mikilvægt að Ísland tryggi varanlega aðlögun vegna sérstöðu landsins og forðist þannig að íslenskir flugrekendur beri þyngri byrðar en önnur flugfélög. Núverandi aðlögun Íslands rennur að óbreyttu út í árslok 2026. Rekstur flugfélags krefst mikils fyrirsjáanleika þar sem flugferðir eru seldar allt að ár fram í tímann svo það kemur sér mjög illa fyrir flugrekendur að vera í óvissu um kostnaðarlið sem þennan enda leggst kostnaðurinn beint á flugfargjöld.

3. RefuelEU – innleiðing með skilyrðum

Reglur um skyldunotkun á sjálfbærri flugvélaeldsneyti (SAF) geta haft íþyngjandi áhrif á flugrekendur og þá sérstaklega ef aðgengi að SAF er ekki tryggt. Ísland hefur með samkomulagi tryggt sérstaka aðlögun vegna SAF sem tekið er á íslenskum flugvöllum til 2030. Í núverandi mynd gagnast hið íslenska sérákvæði ekki sem mildun á skakkri samkeppnisstöðu. Mikilvægt er að þessi aðlögun nýtist að fullu og að reglurnar verði ekki innleiddar hér á landi fyrr en hagsmunir Íslands hafa að fullu verið tryggðir.

4. **Aðgerðir til að fjölga ferðamönnum og dreifa álaginu um landið**

Ísland er í samkeppni við fjölmörg önnur Evrópuríki um ferðamenn. Í þessari samkeppni hefur Ísland dregist aftur úr vegna skorts á markaðssetningu landsins og hás verðlags. Með markvissum aðgerðum má laða fleiri ferðamenn til landsins, en dreifa þeim jafnframt um landið til að draga úr álagi á innviði á vinsælum stöðum. Þetta styður við jafnvægi milli ferðaþjónustu og umhverfisverndar og er til þess fallið að auka atvinnutekjur í öllum landshlutum með tilheyrandi atvinnuuppbyggingu og fjölbreyttum störfum um land allt.

5. **Fella niður áform um frekari skattlagningu**

Frekari skattlagning myndi draga úr samkeppnishæfni ferðaþjónustu og flugs og vinna gegn markmiðum um aukna verðmætasköpun í þessum greinum. Nú þegar ber ferðaþjónustan mikla skatta og gjöld í gegnum ýmsa liði, ekki síst í gegnum launatengd gjöld. Laun hér á landi hafa hækkað mikið og ferðaþjónustan er vinnuafsfrek. Þar með hafa skatttekjur hækkað mikið í gegnum launahækkunar en greinin ekki frekari skattlagningu. Hvað Icelandair varðar þá nam skattspor félagsins 38 milljörðum árið 2024 og hækkaði um 16% milli ára.

6. **Endurskoðun á vinnumarkaðslöggjöfni**

Það liggur fyrir að launahækkunar á Íslandi hafa um töluvert skeið verið mun hærri en í öðrum Evrópulöndum. Á sama tíma er raungengi krónunnar sögulega mjög sterkt og bitnar þetta því sérstaklega illa á íslenskum útflutningsgreinum. Hluti af vandamálinu er íslenska vinnumarkaðslöggjöfin sem er komin vel til ára sinna og hefur leitt af sér hvert höfrungahlaupið á fætur öðru sem útflutningsgreinarnar standa ekki undir. Þessu kerfi þarf að breyta svo ekki sé sífellt verið að gera óraunhæfar kröfur um launahækkunar gegn því sem gengur og gerist í nágrannaríkjunum. Til að mynda væri hægt að skerpa á heimildum ríkissáttasemjara hvað varðar vinnustöðvarnir og miðlunartillögur.

Útflutningsgreinar eru burðarás íslensks hagkerfis og lykillinn að stöðugleika og vexti í atvinnulífinu. Þær skapa verðmæti, tryggja gjaldeyristekjur og styrkja samkeppnishæfni landsins á alþjóðavettvangi. Án öflugra útflutningsgreina væri erfitt að viðhalda lífskjörum og fjármagna þau samfélagslegu gæði sem við njótum í dag. Þar spila flugsamgöngur mikilvægt hlutverk sem stærsta einstaka útflutningsgrein Íslands í dag og eru þær í raun grundvöllur fyrir öllu öðru í atvinnustefnunni. Mikilvægt er að atvinnustefna stjórnvalda endurspegli það að alþjóðleg flugstarfsemi og öflugar flugtengingar til og frá Íslandi eru í raun grundvöllur þess að árangur náist samkvæmt í stefnunni. Því er brýnt að stjórnvöld og atvinnulíf vinni saman að því að tryggja hagfelld skilyrði fyrir flug og annan útflutning, með áherslu á nýsköpun, sjálfbærni og langtímahugsun. Slík samvinna er ekki aðeins fjárfesting í framtíð íslensks atvinnulífs, heldur í velferð og stöðugleika samfélagsins í heild.

Virðingarfyllst,
f.h. Icelandair ehf.

Bogi Bogason

Bogi Nils Bogason
Forstjóri