

# Sumarkveðja frá Cruise Iceland

## Fréttabréf til félaga

12. júní 2026

### Vel heppnaðir hagaðilafundir í Reykjavík í lok maí

Síðasta fréttabréf Cruise Iceland var sent eftir Miami ráðstefnuna í apríl og því orðið tímabært að upplýsa félaga um helstu verkefni undanfarnar vikur áður fólk fer að hverfa í sumarfrí.

#### I. CLIA morgunverðarfundur á Kjarval 26. maí

Fundurinn var mjög vel heppnaður og hefur aldrei verið jafn vel sóttur en rúmlega 60 manns mættu á fundinn. Framkvæmdastjóri sagði á fundinum frá því að skemmtiferðaskip stefni að sjálfbærum vexti á Íslandi, sem aðeins fengist með stöðugleika og fyrirsjáanleika. Hagstæðara viðskiptaumhverfi er gagnlegt, en almennt séð er fyrirsjáanleiki nauðsynlegur fyrir geira sem skipuleggur sig mjög langt fram í tímann.

CLIA kom þeim skilaboðum á framfæri að Ísland væri eini staðurinn í Norður-Evrópu þar sem samdráttur væri í komum skemmtiferðaskipa þar sem svæðið er annars í vexti. Farþegatölur og viðhorf til áfangastaðarins eru viðkvæm fyrir opinberri framkvæmd á gjaldahliðinni, þar sem stór hluti gesta skemmtiferðaskipa eru Þjóðverjar og Bretar, sem aftur geta verið viðkvæmir fyrir verðhækkunum á síðustu stundu eins og á Íslandi.

Sem vel skipulögð ferðaþjónusta með langtíma áætlanir geta skemmtiferðaskip verið mjög gagnleg fyrir Ísland þar sem norðurlöndin eru almennt að vaxa á meðan Ísland er í hnignun - það þarf því lítið af hálfu stjórnvalda til að snúa við þeirri þróun sem síðustu aðgerðir hins opinbera hafa leitt til. Án frekari gjaldahækkana mun greinin ná sér hægt á strik, sem mun gagnast ferðaþjónustu á Íslandi til lengri tíma þar sem skemmtiferðaskip hafa mjög lítil áhrif á heimamenn samanborið við hefðbundna ferðaþjónustu, þ.e. geirinn er það sem kallað er “low impact” ferðaþjónusta sem skilur mikið eftir sig. Fari skipin með sína farþega, verður ekkert eftir sem minnir á að þau hafi verið hér.



Sigurður Jökull heldur erindi fyrir gesti á Fantasíu Kjarvals en viðburðurinn hefur aldrei verið jafn vel sóttur.

Ein af neikvæðu afleiðingunum af nýjstu gjaldabreytingunum á Íslandi hefur verið fækkun fjölskylduferða á Íslandi, sem nú stefnir annað, til svæða eins og Bretlands, Spánar og Ítalíu. Í tilfelli Íslands gætu bókanir á káetum haldist óbreyttar en færri verða í káetunum.

Hvað varðar innviði, þá er Ísland með mjög lélegt vegakerfi en mjög sterkt og víðfeðmt hafnakerfi. Skemmtiferðaskip eru því ferðaþjónusta með litlum áhrifum, sem nýtir sér það sem þegar er samkeppnisforskot fyrir Ísland og veitir höfnunum megninu af tekjum þeirra. Til langs tíma litið getur stefna stjórnvalda auðveldlega nýtt sér þessa sérstöðu fyrir skemmtiferðaskip með því einfaldlega að skapa stöðugt viðskiptaumhverfi. Gjöld sem greidd eru í höfnum á Íslandi eru hins vegar mjög há í samanburði við önnur lönd á Norðurlöndum og í Norður-Evrópu. Dæmi um þetta er skipið AIDA Sol, sem greiddi komugjöld upp á um 45 milljónir króna fyrir fjórar komur á Íslandi, sem er um tvöfalt meira en ef skipið hefði komið við í norskum höfnum.

## II. Fundur með fjármálaráðuneytinu

Á fundinum í fjármálaráðuneytinu bentu embættismennirnir á að staðbundin mál geti fljótt orðið að stórum efnahagslegum málum, sem virðist benda til þess að það sem hefur verið sagt undanfarin þrjú ár fyrir hönd skemmtiferðaskipa geirans hafi náð til fjármálaráðuneytisins. Í fréttum 11. júní kom það enn fremur í ljós að fjármálaáætlun ríkissjóðs er undir áætlun og rímar það við skilaboð m.a. frá ferðaþjónustunni um að verið væri að minnka kökuna.

Embættismennirnir viðurkenndu einnig að þeir hefðu lítil gögn til að greina skattabreytingar, annað en gögn frá hagsmunaaðilum, og viðurkenndu jafnframt að aukið álag væri innan

ráðuneytisins þar sem tekjur væru ekki að ná áætlunum þeim sem reiknað var með eftir hækkanir gjalda. Ráðuneytið hefur sérstakan áhuga á að sjá hvernig árið 2028 lítur út hvað varðar bókanir og voru embættismenn sammála um að stöðugleiki og fyrirsjáanleiki sé nauðsyn fyrir eðlilegan rekstur, jafnvel þótt það hafi sjaldan verið raunin í ríkisfjárlögum. Greinilegt er að núverandi ríkisstjórn enn að reyna að jafna ríkisfjárlögin á þeirri nýju forsendu að skera niður útgjöld frekar en að reiða sig á aukna skatta og gjöld (þó að þau hafi gert hvort tveggja að þessu sinni). Með öðrum orðum er markmiðið nú að berjast gegn fjárlagahalla með því að stýra útgjöldum til að koma í veg fyrir skyndilegar breytingar á gjöldum og sköttum.

Hvað varðar ferðamannapassann sögðu embættismenn innan ráðuneytisins að hann væri ætlaður til að stjórna fjölda ferðamanna frekar en að hækka gjöld í ríkissjóð. Frá sjónarhóli skemmtiferðaskipa var þeim skilaboðum komið á framfæri að ekki væri hægt að ætlast til þess að farþegar skemmtiferðaskipa greiði innviðagjald sem og ferðamannapassa þar sem annað stangast á við hitt. Ekki er sanngjarnt að innheimta gjald fyrir notkun innviða ef annað gjald fyrir aðgang að ferðamannastöðum er byggt á álagi á innviðina á viðkomandi áfangastað.

### III. Fundur Landhelgisgæslunnar

Fundur Landhelgisgæslunnar var stuttur en árangursríkur. Þau eru almennt ánægð með samstarfið við skemmtiferðaskipin, sérstaklega skipin undir hatti AECO, sem þau hafa unnið með síðan 2015. Landhelgisgæslan óskar eftir að heimsækja fleiri skip þar sem það er gagnlegt fyrir þau til kynningar, sérstaklega skip af mismunandi stærðarflokkum og munu félagar CLIA beita sér fyrir því í auknum mæli. Landhelgisgæslan benti á að hámarksdrægni SAR-þryllunnar sé 230 sjómílar frá strönd og nefndu að langir sjúkraflutningar væru ekki framkvæmdir án þess að gefa út reikning og því ætti að hvetja farþega skemmtiferðaskipa til að vera sjúkratryggðir. Eitt skip Landhelgisgæslunnar, Freyja, er í þurrkví (venjulega staðsett á Siglufirði) fram í byrjun júní þannig að þau hafa aðeins eitt skip sem starfar á íslenskum hafsvæðum. Þau hvetja skemmtiferðaskipa útgerðirnar til að eiga meiri samskipti við Landhelgisgæsluna og ráðfæra sig við þau áður en árleg handbók þeirra til skipanna er gefin út.

### IV. Innviðaráðuneytið

Innviðaráðuneytið hefur nýlega hafið ferli til að endurskoða heildarskattkerfi ferðaþjónustu á Íslandi. Tilgangurinn er að samræma, einfalda og hugsanlega fækka gjöldum til að létta á stjórnsýsluálagi (e. Red Tape) og endurskoða fjárhæðir og ráðstöfun tekna sem myndast. Þau upplýstu okkur um að hagaðilum verði boðið í samráð sem hluta af þessu ferli, sem við hlökkum mjög til.

### V. Samtöl við þingmenn

Samtöl við þingmenn voru einnig áhugaverð. Það virðist vera áhyggjuefni bæði stjórnarþingmanna og stjórnarandstöðu að gjaldtaka hafi verið of há og vitneskja var um áhrif bæði innviðagjalds og virðisaukaskatts á innanlandssiglingar sem hefur skaðað komur skemmtiferðaskipa, þó með mismunandi hætti. Einn þingmaður velti fyrir sér hvort innviðagjaldið væri auðveldara ef það væri takmarkað við viðkomu í hverri höfn frekar en í 24 klukkustundir, nokkuð sem við fórum ítrekað fram á m.a. við efnahags- og viðskiptanefnd, og

spurði þingmaðurinn fulltrúa CLIA hvort gjaldið sjálft væri enn talið of hátt sem þau öll telja. Sigurður Jökull sagði að það væri brýnt að ferðamanngjaldi yrði ekki bætt við á farþega skemmtiferðaskipa þar sem það myndi gera slæma stöðu enn verri; hann sagði einnig að komur skemmtiferðaskipa ættu að ná sér á strik fyrir árið 2030 ef seinustu atriði varðandi upprunalegt markmið tollfrelsis (VSK) yrðu lagfærð og ekki myndu bætast við auknar álögur á geirann.

Hugmyndin um „virðisaukaskattsský“ í fjóra mánuði var einnig rædd sem leið til að koma verðmætum minni skipum og leiðangursskipum aftur á minni áfangastaði í innanlandssiglingum, þar sem fjarlægustu og minnstu staðirnir hafa orðið fyrir mestum áhrifum og hafa litla aðra möguleika á að endurheimta tekjurnar. Það sem helst má nefna er að þingmaður meirihlutans varpaði einnig fram hugmyndinni um að breyta innviðagjaldinu í káætugjald og þer komu til hafnar en halda heildargjaldinu óbreyttu, sem væri veruleg lækkun á gjaldinu og mjög æskileg þróun. Að lokum var þingmönnum falið að koma þeim skilaboðum á framfæri að það yrði aldrei mikill vöxtur í skemmtiferðaskipaiðnaðinum þar sem honum væri vel stjórnað og vöxturinn háður smíði nýrra skipa. Almenn höfðu þingmenn skilning á því að virðisaukaskattur á innanlandssiglingar væri mikill tjónvaldur sem kæmi niður á smærri samfélögum og þeir báðu um að fá frekari upplýsingar, staðreyndir og tölur. Við munum deila upplýsingaskjali með þingmönnum og öðrum hagsmunaaðilum á Íslandi sem almennt tjáðu sig á svipuðum nótum eftir helgina.

## VI. Fulltrúar skemmtiferðaskipa á hringferð um landið

Eftir lok heimsfaraldar lá fyrir dyrum mikil aukning í komum skemmtiferðaskipa til Íslands og í ljósi þess var ákveðið að fara í þá nauðsynlegu vinnu að tryggja að áfangastaðurinn Ísland gæti staðið undir væntingum farþega skemmtiferðaskipa og ekki síður að tryggja að þróunin væri í sem mestri sátt við sérhvern áfangastað um landið allt.

Sú vinna þýddi að farið var í innviðauppbýggingu í höfnum, sveitarfélögum, áfangastöðum og meðal ferðapjónustunnar átti sér einnig stað mjög mikil vörupróun til að mæta kröfum markaðarins. Allt svo hægt væri með sóma að þjónusta skipafarþega, oft innan þröngs tímaramma.

Nú þegar undangengin vinna er langt komin var Cruise Iceland tilbúið að draga fram fínasta kaffistellið og sýna hvað áfangastaðurinn Ísland hefur að bjóða skemmtiferðaskipum og farþegum þeirra. Í seinustu viku var komið á FAM ferð Cruise Iceland sem skipulögð var seint síðasta haust. Þar voru fulltrúar frá Carnival UK, Norwegian Cruise Lines, Holland America Line, TUI Cruises, Hapag Lloyd, Seabourn og Princess Cruises á ferð um landið á vegum Cruise Iceland. Það var tekið höfðinglega á móti okkur á Reykjanesi, Vestfjörðum, Snæfellsnesi, Skagafirði, Eyjafirði, Norðurlandi í heild, Austfjörðum, Suðurlandi og Vestmannaeyjum. Sérhver áfangastaður er einstakur og náðu heimamenn að gefa okkur innsýn í helstu sérkenni hvers áfangastaðar og þá innviðauppbýggingu sem hefur átt sér stað til að taka á móti skipafarþegum.

FAM ferðin kemur í kjölfarið á Cruise Europe ráðstefnunni þannig að við þurftum að halda vel á spöðunum og það var farið hratt yfir, þar sem við vildum sýna fulltrúum skipafélaganna landið allt. Með áherslu á fjölbreytta möguleika á landsbyggðinni, fyrir bæði stór sem minni skip. Við náðum því ekki að sýna allt sem við hefðum viljað, en gestirnir fóru af landi brott með fullt af nýjum hugmyndum sem við munum sjá ávöxt af í framtíðinni.



Fulltrúar Cruise Iceland og Markaðsstofu höfuðborgarsvæðisins á Cruise Europe.

Eftir því var tekið hversu vel var tekið á móti okkur og engum duldist hversu mikilvægur þessi geiri er fyrir atvinnulífið á landsbyggðinni. Jafnframt var ljóst að mikill hugur var í mönnum eftir samtöl við forsvarsmenn skipafélaganna, þrátt fyrir ágjöf undanfarinna ára.

Í einum þakkarpósti erlends þátttakanda ferðarinnar er minnst á hve mikillar virðingar samtökin njóta á landsbyggðinni og hve vel tengd þau eru hagaðilum. FAM ferðin var því ólík mörgum keimlíkum ferðum í því að þátttakendur skildu betur samfélögin og hvers þau þarfnast í stað þess að fá bara kynningu á áfangastaðnum en þetta er einmitt í takti við markmið alþjóðasamtakanna CLIA og AECO - að starfa í sátt við samfélögin sem þau heimsækja.



*Blíðan lék við gesti FAM ferðarinnar og fjölluðu fjölmiðlar í hverjum landshluta um ferðina og heimsókn fulltrúa skipafélaganna.*

Unnur Elva Arnardóttir stjórnarformaður Cruise Iceland hvað okkar vinnu varðar. Sjaldan hefur verið eins mikill skriðþungi í okkar starfi með þátttöku í hagaðila heimsókn CLIA sem núna var haldin í þriðja skiptið, Cruise Europe ráðstefnunni sem kom í fyrsta skiptið til Íslands, vígslu farþegamiðstöðvarinnar *Varar* sem er sú glæsilegasta í norður Evrópu að sögn skipafélaganna og vel heppnaðrar FAM ferðar með skipafélögunum sem dekkaði nánast allt landið. Það hefur gefið á bátinn undanfarin misseri með hárrí gjaldtöku hins opinbera þrátt fyrir að hlustað hafi verið á okkar sjónarmið að nokkrum hluta. Við stöndum þó ein frammi fyrir samdrætti á okkar markaðssvæði meðan almennt er þar vöxtur. En á móti kemur að við höfum sjaldan átt í þéttara samtali við stjórnvöld og aðra hagaðila og ef við fáum smá meðvind munum við geta byggt hratt á þeim trausta grunni sem við höfum þó saman náð að byggja síðustu árin. Ég held því að það sé tilefni til bjartsýni þótt staðan sé enn brothætt - og vonandi eru stjórnvöld búin að átta sig á því að hófleg gjaldtaka, stöðugleiki og fyrirsjáanleiki er allt sem við þurfum.”

## Helstu áskoranir framundan

- Stjórnvöld eru að skoða ferðamannapassa og mjög mikilvægt að hann verði ekki einnig lagður á farþega skemmtiferðaskipa sem nú þegar greiða 1600 krónur á sólarhring per farþega fyrir innviði landsins og gistináttagjald í innanlandssiglingum. Slíkt myndi gera vonda stöðu enn verri.
- Samþjökkun hefur orðið í skipakomum á stærstu hafnir og skaðinn hefur deilst mjög ójafnt þar sem minni áfangastaðir hafa jafnvel alveg horfið af kortinu.
- Nauðsynlegt er að ná breytingum á virðisaukaskattsumhverfi skipa í innanlandssiglingum, mögulega með svokölluðu fjögurra mánaða virðisauka skýi sem hægt væri að tengja strandsiglingum fraktskipa. Öðrum kosti munu örfáar skipakomur á fjarlægustu áfangastaðina festast í sessi og eðli geirans á Íslandi breytast þannig að stærri skip koma á stærri hafnir í stað þess að stór sem lítil skip komi á stórar sem litlar hafnir.
- Gjaldtaka á geirann er mjög há í öllu samhengi. Skipin greiddu 6,9 milljarða króna í vitagjald, hafnargjöld, innviðagjald og gistináttagjald til ríkissjóðs og sveitarfélaga árið 2025 þrátt fyrir að starfsemi þeirra sé aðeins hálf árið og geirinn valdi mjög litlu álagi á innviði. Þetta er mun hærra sértæk gjaldtaka en á marga aðra geira atvinnulífsins, sér í lagi samanborið við geira sem starfa nánast eingöngu á landsbyggðinni.

*Sigurður Jökull Ólafsson*

*Framkvæmdastjóri Cruise Iceland*