

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis

Sent á umsagnargátt Alþingis

Reykjavík, 7. október 2026

Efni: Umsögn Samtaka iðnaðarins um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2027

Samtök iðnaðarins (hér eftir „SI“ eða „samtökin“ eftir atvikum) hafa tekið til umsagnar frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2027, 2. mál.

Helstu atriði

SI telja að hækkunir eftirtalinna skatta og gjalda í frumvarpinu dragi úr samkeppnishæfni og fjárfestingu og vinni gegn aukinni framleiðni og verðmætasköpun. SI styðja það markmið að skila afgangi á rekstri ríkissjóðs árið 2027 en telja að sú tekjuöflun sem hér er lögð til vinni gegn því sem afganginum er ætlað að styðja. Hækkunirnar koma jafnframt á afar slæmum tíma þegar fyrirtæki og almenningur takast á við samdrátt í fjárfestingu og byggingarstarfsemi.

- SI mótmæla harðlega áformum um að hækka skatta á uppbyggingu húsnæðis með því að lækka endurgreiðslu virðisaukaskatts vegna vinnu manna á verkstað úr 35% í 20% og krefjast þess að fallið verði frá þeim.
- SI mótmæla hækkun kílómetragjalds á ökutæki þ.e. bæði hækkun þess um 5,2% og þeirri viðbótarhækkun sem skila á ríkissjóði um 4,0 ma.kr.
- SI mótmæla 5,2% verðlagsuppfærslu krónutölugjalda, sem áætlað er að skili ríkissjóði um 6,5 ma.kr. Uppfærslan miðast við verðbólgu í árslok 2026 en frumvarp til fjárlaga gerir sjálft ráð fyrir 3,6% verðbólgu árið 2027 og verðbólguþröng Seðlabankans er 2,5%.
- SI mótmæla að sérstakur skattur á fjármálafyrirtæki (bankaskattur) sé hækkaður. SI telja að hækkunin sem skila á ríkissjóði um 6,0 mö.kr. muni leggjast a.m.k. að hluta til á viðskiptavinum bankanna og leiði til þess að vaxta- og viðskiptakostnaður bankanna, sem fyrir er mjög hár, hækki enn frekar. Hækkunin mun koma sér illa fyrir almenning og fyrirtæki sem nýta sér þjónustu innlendra banka.

SI leggjast gegn þessum skatta- og gjaldahækkunum. Að mati samtakanna er sá hluti afkomubata ríkissjóðs sem sóttur er með aukinni skattheimtu á atvinnulífið að vinna gegn þeim markmiðum sem frumvarpinu er ætlað að styðja þ.e. bætta samkeppnishæfni, aukna framleiðni og verðmætasköpun.

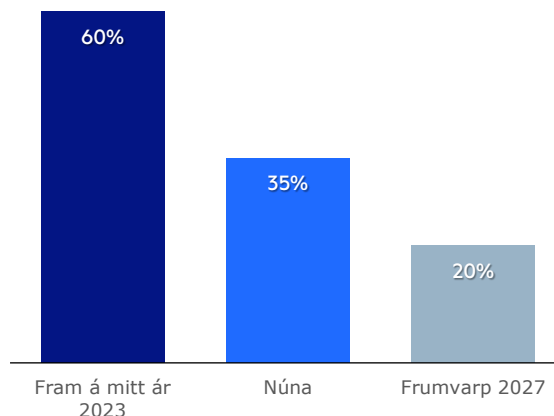
SI mótmæla harðlega lækkan endurgreiðslu virðisaukaskatts vegna vinnu á verkstað

SI mótmæla harðlega áformum um að hækka skatta á uppbyggingu húsnæðis með því að lækka endurgreiðslu virðisaukaskatts vegna vinnu manna á verkstað úr 35% í 20% og krefjast þess að

fallið verði frá þeim. Um er að ræða 3,6 ma.kr. skattahækkun á uppbyggingu íbúðarhúsnæðis. Lækkunin jafngildir 1,1–1,3 m.kr. skattahækkun á byggingarkostnað 100 fermetra íbúðar.¹

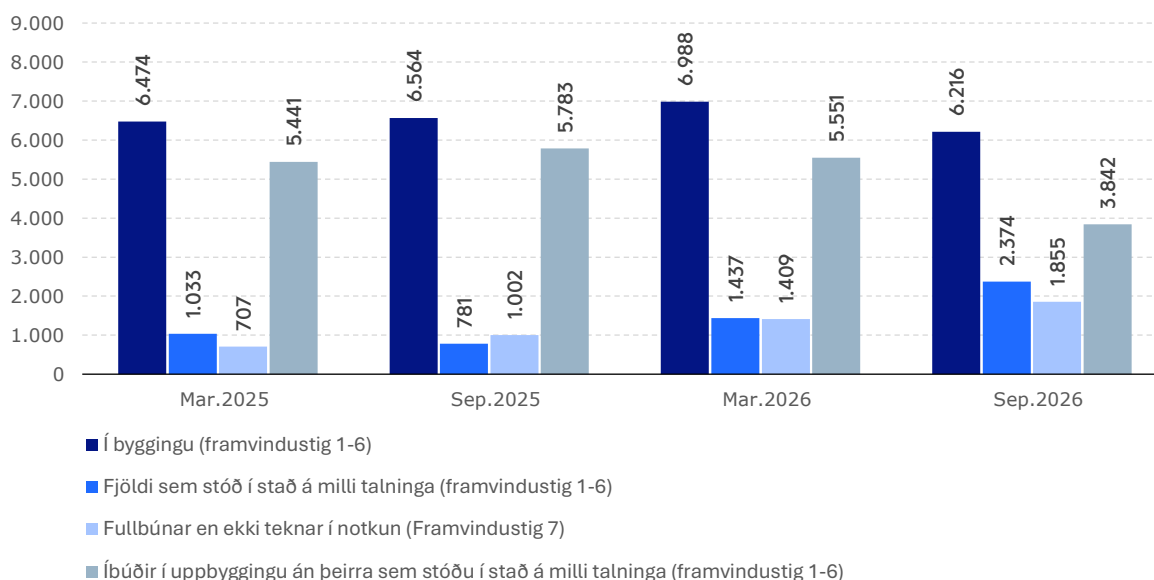
Gangi áformin eftir munu þau draga úr uppbyggingu íbúða, auka atvinnuleysi, ýta undir svarta vinnu og draga úr getu almennings til að viðhalda fasteignum sínum. Minna framboð nýrra íbúða leiðir til hærri húsnæðisverðs og þar með hærri verðbólgu og vaxta. Tímasetningin er sérstaklega óheppileg því um þessar mundir eru skýr merki um samdrátt í byggingariðnaði: velta dregst saman, innflutningur byggingarefna minnkar, íbúðum í virkri uppbyggingu fækkar, störfum í greininni fækkar, vanskil aukast og atvinnulausum fjölga. Samkvæmt nýjustu spá Seðlabankans, Peningamálum 2026/3, dregst atvinnuvegafjárfesting saman um 7,8% á árinu 2027. Skattahækkun á íbúðauppbýggingu við þær aðstæður dýpkar samdráttinn.

Hlutfall endurgreiðslu VSK vegna vinnu manna á verkstað



Rétt er að hafa í huga að endurgreiðslan er ekki ívilnun eða afsláttur. Endurgreiðslan var frá upptöku virðisaukaskatts hér á landi árið 1988 hugsuð sem nauðsynleg leiðrétting á grundvallarhönnun skattkerfisins. Endurgreiðsluákvæðið kemur í veg fyrir skattasöfnun á byggingarkostnað og er bein afleiðing af þeirri kerfislegu staðreynd að ekki er unnt að nýta innskatt af vinnu manna þegar selt er íbúðarhúsnæði sem er undanþegið virðisaukaskatti. Framsetning endurgreiðslunnar sem ívilnunar sem eðlilegt sé að draga úr eða afnema stenst hvorki sögulega né efnislega skoðun.

Fjöldi íbúða í uppbyggingu



Heimild: Húsnæðis- og mannvirkjastofnun.

Í frumvarpinu er lækkunin rökstudd með því að rétturinn til endurgreiðslu sé „frávik frá almennum reglum VSK“ og að breytingin stuðli „að auknu jafnræði atvinnugreina gagnvart VSK“. Sú röksemd

¹ [Fyrirhuguð hækkun skatta mun draga verulega úr íbúðaruppbyggingu, greining SI, 16. apríl 2026](#)

stenst ekki skoðun. Endurgreiðslan jafnar stöðu íbúðarhúsnæðis gagnvart virðisaukaskatti í stað þess að skekkja hana, eins og rakið er hér að framan.

Heildarskattspor byggingarstarfsemi og mannvirkjagerðar er stórt en samdráttur í greininni mun rýra þær tekjur ríkissjóðs. Nam heildarskattspor greinarinnar 188 milljörðum króna árið 2024, en þröngt skattspor greinarinnar var 83 milljarðar króna. Jókst skattspor greinarinnar á báða mælikvarða á milli ára. Á verðlagi árs 2024 nam heildar skattspor greinarinnar 177 milljörðum króna árið 2023 og þröngt skilgreint skattspor greinarinnar 77 milljörðum króna á verðlagi ársins 2024.²

SI mótmæla hækkun kílómetragjalds

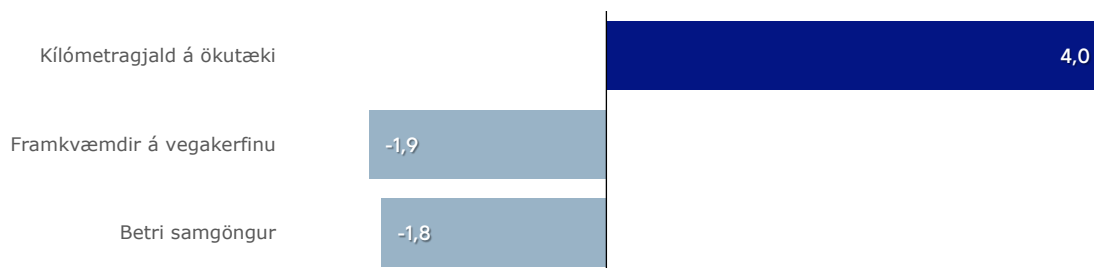
SI mótmæla hækkun kílómetragjalds á ökutæki sem boðuð er í frumvarpinu. Gjaldheimta af bifreiðum er talsvert umfram heildarútgjöld ríkisins til vegasamgangna og hefur verið það síðustu ár. Bilið milli gjaldheimtu og útgjalda hefur farið vaxandi á síðustu árum. Árið 2025 nam bein gjaldheimta um 64,9 mö.kr., samanborið við 43,9 ma.kr. í heildarútgjöld til vegasamgangna. Mismunurinn var því um 21 ma.kr. Samkvæmt horfum fyrir árið 2026 verður munurinn um 23,1 ma.kr. Árið 2027 sker sig sérstaklega úr. Þá er bein gjaldheimta áætluð um 83,9 ma.kr., en heildarútgjöld til vegasamgangna um 50,0 ma.kr. Mismunurinn eykst því í tæplega 34 ma.kr.³

Krafa SI er sú að tryggt verði með skýrum hætti að þeir fjármunir sem innheimtir eru af umferð, hvort sem er í formi skatta, gjalda eða veggjalda, renni beint til uppbyggingar, viðhalds og fjárfestingar í samgönguinnviðum á þessu sviði. Svo er ekki nú og hefur ekki verið síðustu ár. Náí þær breytingar sem lagðar eru til í frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2027 fram að ganga mun munurinn á tekjum af bifreiðum og útgjöldum ríkisins til vegasamgangna aukast.

SI gagnrýna einnig að í frumvarpinu sé skorið niður í fjárheimildum til samgöngumála á sama tíma og gjaldtakan er aukin. Fjárheimild til framkvæmda á vegakerfinu lækkar um 1,9 ma.kr. og framlag til Betri samgangna um 1,8 ma.kr., samtals 3,7 ma.kr. Heildarfjárheimild Vegagerðarinnar lækkar um 3,6 ma.kr. milli ára. Jafnframt er áætlað að breyting á kílómetragjaldi auki tekjur ríkissjóðs um 4,0 ma.kr. umfram almenna verðlagsuppfærslu. Í frumvarpinu aukast því tekjur af gjaldtöku á ökutæki á sama tíma og fjárheimildir til samgönguinnviða lækka.

Breytingar í tekjum og gjöldum vegna bifreiða og vegasamgangna

Milljarðar kr.



Viðhaldi vegakerfisins hefur ekki verið nægjanlega vel sinnt. Uppsöfnuð viðhaldsskuld í vegakerfinu hefur því farið vaxandi og er mikil. Í skýrslunni Innviðir á Íslandi 2025 – Ástand og framtíðarhorfur, sem SI gaf út á síðasta ári í samvinnu við Félag ráðgjafarverkræðinga kemur fram að viðhaldsskuldin í vegakerfinu sé 265–290 milljarða króna og af því 200 ma.kr. í þjóðvegakerfinu. Stór hluti vegakerfisins er nú kominn á þann aldur að viðhald er orðið brýnt. Í skýrslunni fær ástand

² [Skattspor iðnaðarins 564 milljarðar króna – stærst útflutningsgreina, greining SI 25. febrúar 2026](#)

³ [Gjaldheimta af bifreiðum langt umfram útgjöld til viðhalds og uppbyggingar vegasamgangna, greining SI okt. 2026](#)

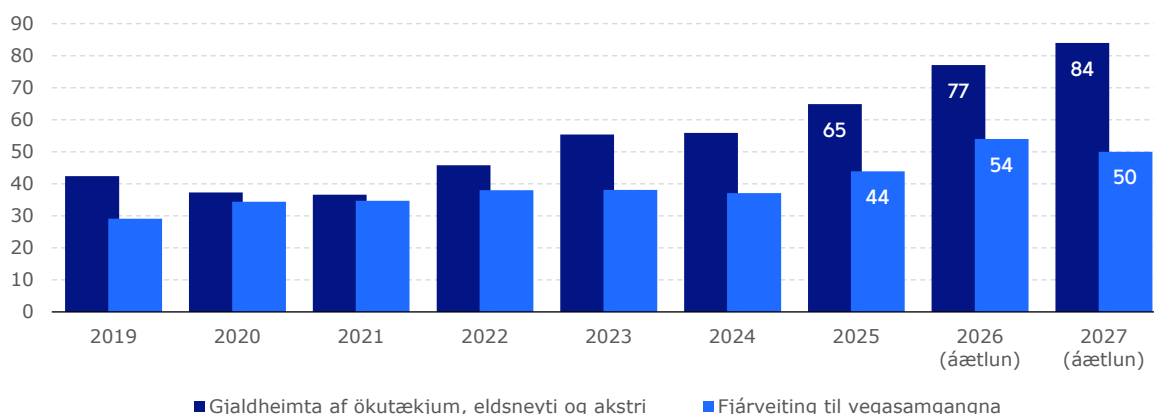
vegakerfisins einkunnina 2 af 5 mögulegum, lægst allra innviða landsins, og merkir það að ástand kerfisins sé slæmt.

Vegagerðin metur að um 23 milljarða króna þurfi árlega til að koma í veg fyrir að ástand vegakerfisins versni enn frekar. Á síðasta ári var veitt 3 milljarða króna viðbótarfjárveiting í júlí, í ár nemur viðhaldsfjárveiting 17,5 milljörðum króna. Gert er ráð fyrir að hún hækki í 20 milljarða á næsta ári, en það er enn undir þeirri fjárhæð sem þarf til að stöðva frekari uppsöfnun skuldarinnar.⁴

Mikilvægt er að lækka innviðaskuldina sem safnast hefur upp í vegakerfinu á síðustu árum. Gildir það bæði um viðhald og nýfjárfestingar í innviðakerfi fyrir bifreiðar þ.e. vegum, brúm og göngum. Umferð á þjóðvegum hefur aukist gríðarlega undanfarna áratugi. Á sumum svæðum hefur hún vaxið um 70-100% á síðustu 10-15 árum. Þjóðvegakerfið hefur ekki vaxið í takti við aukna umferð um kerfið á þessum tíma. Afleiðingin er auknar tafir og meiri slysaþætta.

Gjaldheimta og útgjöld ríkisins til vegasamgangna

2019-2027, milljarðar króna á verðlagi hvers árs



Heimild: Frumvarp til fjárlaga 2027.

Tekið skal fram að SI hafa fagnað nýlegri stofnun félagsins Göng og brú ohf. og því að innviðaverkefni séu fjármögnuð utan A1-hluta ríkissjóðs. Tilgangur félagsins er að hrinda í framkvæmd uppbyggingu stórra þjóðhagslega mikilvægra samgönguverkefna og tryggja fjármögnun og hraðari framvindu slíkra framkvæmda. Samtökin hafa um árabil kallað eftir nýrri nálgun við uppbyggingu og fjármögnun samgönguinnviða í þeim tilgangi að rjúfa þá kyrrstöðu sem ríkt hefur í málaflokknum.⁵

SI mótmæla 5,2% verðlagsuppfærslu krónutölugjalda

SI mótmæla 5,2% verðlagsuppfærslu krónutölugjalda, sem áætlað er að skili ríkissjóði um 6,5 ma.kr. Uppfærslan horfir aftur á bak. Hún miðast við verðbólgu í árslok 2026 samkvæmt frumvarpinu sjálfu, en frumvarpið gerir jafnframt ráð fyrir að verðbólga verði 3,6% á árinu 2027 og verðbólguþröng Seðlabankans er 2,5%. Gjöldin eru því hækkuð umfram þá verðlagsþróun sem frumvarpið sjálft byggir á. Hækkunin eykur beint rekstrarkostnað iðnfyrirtækja og annarra innlendra fyrirtækja, ýtir undir verðbólgu og gengur gegn markmiðum um stöðugt verðlag og aukinn kaupmátt. Vaxandi opinber gjaldtaka veikir stöðu íslenskra fyrirtækja í alþjóðlegri samkeppni og grefur þannig undan verðmætasköpun.

⁴ [Að verja verðmætustu eign þjóðarinnar, Vegagerðin, 7. september 2026](#)

⁵ [SI fagna nýrri samgönguáætlun og stofnun innviðafélags, frétt á si.is 19.06.2026](#)

SI mótmæla hækkun á sérstökum skatti á fjármálafyrirtæki (bankaskatti)

SI mótmæla hækkun sérstaks skatts á fjármálafyrirtæki (bankaskatts) úr 0,145% í 0,254% af skattstofni, sem skila á ríkissjóði um 6,0 ma.kr. Skatturinn mun a.m.k. að hluta til leggjast á viðskiptavinum bankanna, þar á meðal iðnfyrirtæki, í formi hærri vaxta og viðskiptakostnaðar sem þegar er hár í alþjóðlegum samanburði. Fyrir fyrirtæki sem fjármagnar fjárfestingu með lánsfé er hækkunin bein hækkun fjármagnskostnaðar og dregur þannig úr fjárfestingu og samkeppnishæfni. Hækkunin kemur sér því illa fyrir almenning og fyrirtæki sem nýta sér þjónustu innlendra banka.

Landsbankinn hefur áætlað að samanlögð áhrif sértækra skatta á banka hér á landi og vaxtaleysi á bindiskyldu hjá bankanum leiði til allt að 0,65 prósentustiga hærri útlánsvaxta en ella, á ári. Bankinn segir að sú hækkun skatta á fjármálafyrirtæki sem boðuð er í frumvarpinu muni að öðru óbreyttu hækka þessa tölu í 0,81 prósentustig. Útlánavextir munu því hækka um 0,16 prósentustig vegna skattahækkunarinnar. ⁶

Ný greining KPMG sýnir að sértækir skattar á íslenska banka, mældir sem hlutfall af meðaleignum, eru rúmlega fimmfalt hærri en að meðaltali í samanburðarríkjunum. Verði fyrirhuguð hækkun að veruleika verður skattbyrðin um sjöfalt hærri en meðaltalið, miðað við árið 2025. ⁷

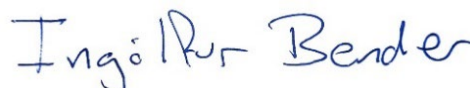
Íslensk fjármálafyrirtæki búa þegar við skattbyrði, sem er margföld á við það sem almennt tíðkast í þeim ríkjum sem Ísland ber sig saman við. Þetta hefur áhrif á vaxtakjör og viðskiptakostnað sem bankarnir bjóða viðskiptavinum sínum og þar með samkeppnishæfni íslenskra fyrirtækja og verðmætasköpun atvinnulífsins.

Virðingarfyllt,
f.h. Samtaka iðnaðarins



Sigurður Hannesson

framkvæmdastjóri Samtaka iðnaðarins



Ingólfur Bender

aðalhogfræðingur Samtaka iðnaðarins

⁶ [Umsögn Landsbankans hf. um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027](#)

⁷ [Sértæk skattlagning banka á Íslandi, KPMG, september 2026](#)