

Fjárlaganefnd Alþingis  
Austurstræti 8–10  
150 Reykjavík

Hafnarfirði, 15. október 2026.

**Efni: Umsögn Icelandair um frumvarp til fjárlaga fyrir árið 2027 – mönnun landamæraeftirlits á Keflavíkurflugvelli.**

Icelandair ehf. þakkar fyrir tækifærið til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri við fjárlaganefnd vegna frumvarps til fjárlaga fyrir árið 2027 en biðst velvirðingar á því að umsögn þessi berist utan veitts umsagnarfrests.

Félagið hefur verulegar áhyggjur af því að í frumvarpinu sé ekki gert ráð fyrir auknum fjárveitingum til Lögreglustjórans á Suðurnesjum til að mæta þeim stórauðnu kröfum sem nú eru gerðar til landamæraeftirlits á Keflavíkurflugvelli. Málið varðar ekki aðeins rekstur flugfélaga og flugvallarins heldur samkeppnishæfni Íslands sem áfangastaðar og tengipunkts yfir Norður-Atlantshafið – og þar með afkomu þjóðarbúsins og ríkissjóðs.

**Tengimiðstöðin er forsenda flugsamgangna við Ísland**

Leiðakerfi Icelandair hvílir á Keflavíkurflugvelli sem tengimiðstöð milli Evrópu og Norður-Ameríku. Árið 2025 flutti félagið 5,1 milljón farþega og í flestum mánuðum var um 40–50% þeirra á leið yfir hafið með viðkomu á Íslandi. Flugáætlunin er byggð upp í gegnum svokallaða tengibanka þar sem farþegar geta ferðast á milli Evrópu og Norður-Ameríku með tengingu í gegnum Keflavíkurflugvöll á eins skömmum tíma og unnt er. Kerfið gengur aðeins upp ef farþegar komast hratt og örugglega milli véla.

Það eru tengifarþegarnir sem gera félaginu kleift að fljúga jafn oft og til jafn margra áfangastaða og raun ber vitni. Heimamarkaðurinn og ferðamenn á leið til Íslands stæðu einir og sér aðeins undir broti af því framboði. Sama gildir um útflutning, því fraktrými í farþegavélum er mikilvæg flutningsleið, m.a. fyrir ferskar sjávarafurðir á markaði vestanhafs og í Evrópu.

Margir tengifarþegar þurfa að fara um landamæraeftirlit á leiðinni, til dæmis farþegar frá Bandaríkjunum, Kanada og Bretlandi sem eru á leið inn á Schengen-svæðið. Þetta er einmitt sá hópur sem nýju landamærakröfurnar ná til.

## Sumarið 2026 sýndi hvað er í húfi

Frá því að nýtt komu- og brottfararkerfi Schengen-ríkjanna (EES) var tekið í notkun hefur afgreiðsla ferðamanna utan Schengen-svæðisins orðið mun tímafrekari, enda þarf nú m.a. að skrá fingraför og andlitsmynd. Þörf fyrir mannafla á landamærunum hefur því aukist verulega.

Afleiðingarnar komu skýrt fram í sumar. Á álagstímum mynduðust langar raðir við landamærin og fjölmargir farþegar misstu af flugi. Fyrir Ícelandair þýddi þetta endurbókanir, hótलगistingu og annan kostnað vegna farþega sem misstu af tengingu. Í mörgum tilvikum var flugi seinkað til að biða farþegum, sem olli svo keðjuverkandi seinkunum í leiðakerfinu.

Kostnaðurinn er þó ekki aðeins fjárhagslegur. Farþegi sem missir af tengiflugi vegna biðar á landamærum er ólíklegri til að velja leið um Ísland næst, og slæm reynsla af tengingum er fljót að breiðast út meðal flugfarþega. Orðspor Keflavíkurflugvallar sem áreiðanlegs tengiflugvallar hefur verið byggt upp á löngum tíma en getur skaðast hratt.

## Óbreytt fjárframlög duga ekki

Í frumvarpinu er ekki að finna auknar fjárheimildir til landamæravörslu á Keflavíkurflugvelli. Að mati Ícelandair er ljóst að óbreytt mönnun mun ekki duga til að halda uppi skilvirku eftirliti næsta sumar, þegar farþegum fjölga á ný.

Önnur Evrópuríki hafa brugðist við breyttum kröfum með því að fjölga landamæravörðum verulega, þar á meðal á þeim tengiflugvöllum sem keppa við Keflavíkurflugvöll um farþega yfir Atlantshafið. Ef Ísland fylgir ekki í kjölfarið stendur Keflavíkurflugvöllur höllum fæti í þeirri samkeppni.

Tímasetningin skiptir einnig máli. Ráðning og þjálfun landamæravarða tekur marga mánuði. Eigi mönnun að vera komin í lag fyrir sumarið 2027 þarf ákvörðun um fjármögnun að liggja fyrir við afgreiðslu fjárlaga nú í haust.

## Kostnaðurinn er hjóm eitt miðað við það sem er í húfi

Ferðaþjónustan er ein af meginstöðum íslensks efnahagslífs. Samkvæmt Hagstofu Íslands nam heildarneysla ferðamanna nærri 914 milljörðum króna árið 2025.<sup>1</sup> Fari tengimiðstöðin að hökta mun það birtast í færri áfangastöðum, minni ferðatíðni, færri ferðamönnum, minni gjaldeyristekjum, færri störfum og lægri skatttekjum ríkissjóðs.

Sú fjárveiting sem lögreglustjórinn hefur óskað eftir, tæplega 700 m.kr., nemur innan við 0,1% af heildarneyslu ferðamanna á síðasta ári. Til samanburðar myndi 1% samdráttur í ferðaþjónustu kosta hagkerfið um 9 milljarða króna, eða meira en þrettánfalda þá fjárhæð. Fjárveitingarbeiðnin er því hjóm eitt miðað við það tjón sem hlotist gæti af aðgerðaleysi.

---

<sup>1</sup>Hagstofa Íslands, ferðaþjónustureikningar 2025 (bráðabirgðatölur), birt 26. maí 2026.

Icelandair hvetur fjárlaganefnd eindregið til að tryggja Lögreglustjóranum á Suðurnesjum nægar fjárheimildir í fjárlögum fyrir árið 2027 til að manna landamæraeftirlit á Keflavíkurflugvelli í samræmi við nýjar kröfur. Um er að ræða hóflega fjárfestingu sem ver margfalt meiri hagsmuni íslensks samfélags.

Fulltrúar Icelandair eru fúsir til að koma fyrir nefndina og fara nánar yfir sjónarmið félagsins, sé þess óskað.

Virðingarfyllst,  
f.h. Icelandair ehf.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bogi Nils Bogason', written in a cursive style.

Bogi Nils Bogason  
Forstjóri